

(1)

(N° 228.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 2⁷ AOÛT 1881.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

CHEMINS DE FER.

POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — MARINE.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1880.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



BRUXELLES,

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

RUE DE LA LIMITE, 21.

1881

(ii)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1880.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés et sur les résultats de leur exploitation, ainsi qu'un exposé des opérations des Administrations des Ponts et Chaussées et des Mines, des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

L'activité du Département des Travaux Publics se trouve ainsi représentée d'une manière complète.

Le Ministre des Travaux Publics,
SAINCTELETTE.

(IV)

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

CHAPITRE PREMIER.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

I.

ROUTES ET BATIMENTS CIVILS.

A. Routes et ponts.

1. Routes.

	PAGES.
I. § 1 ^{er} . Développement	1
II. § 2. Dépenses de construction	2
§ 3. Dépenses d'entretien	2
§ 4. Plantations.	5
II. Ponts	4

B. Bâtimens civils.

§ 1 ^{er} . Développement du service. — 1831 à 1880	4
§ 2. Nombre de bâtimens. — Surface occupée	5
§ 3. Dépenses d'entretien et d'amélioration	6
§ 4. Dépenses de construction.	7
§ 5. Travaux en cours d'exécution	8
§ 6. Personnel	8

XVII à XIX.

II.

TRAVAUX HYDRAULIQUES.

A. Voles navigables.

I. Description et situation du réseau.

§ 1 ^{er} . Longueur et subdivision du réseau.	9
§ 2. Mouillage. — Tirant d'eau	9
§ 3. Profils en long.	9
§ 4. Biefs.	9
§ 5. Ecluses	9
§ 6. Ports et rivages. — Bassins de commerce. — Gares d'eau. — Murs de quai	10

II. Dépenses d'établissement, d'amélioration et d'entretien ordinaire. —

Recettes.

§ 1 ^{er} . Développement progressif du réseau de l'Etat	10
§ 2. Dépenses. — Recettes	10

IV et V.

VI et VII.

III. *Travaux exécutés en 1880.* 10IV. *Service d'exploitation.*§ 1^{er}. *Mouvement des transports* 12§ 2. *Recettes* 12§ 3. *Transports accélérés* 12§ 4. *Interruptions de la navigation* 15V. *Améliorations de service.*

VIII.

§ 1^{er}. *Navigation* 15

IX.

§ 2. *Inondations* 14§ 3. *Administration* 15B. *Travaux maritimes.*I. *Ports.*§ 1^{er}. *Port d'Anvers. — Nouvelles installations maritimes* 16§ 2. *Port de Gand* 20§ 3. *Port d'Ostende.* 20§ 4. *Port de Nieuport* 22§ 5. *Port de Blankenberghe* 22§ 6. *Dépenses* 25

X.

§ 7. *Travaux exécutés en 1880* 25II. *Côtes.*§ 1^{er}. *Côte entre Ostende et Mariakerke-sur-mer* 23§ 2. *Côte de Blankenberghe* 24III. *Phares et fanaux* 24C. *Wateringues.*I. *Législation.*§ 1^{er}. *Lois fondamentales* 25§ 2. *Arrêtés organiques* 25

XI.

II. *Liste des wateringues* 25III. *Carte et description des wateringues.* 26

XVII à XIX.

D. *Personnel* 26

III.

MINES.

§ 1^{er}. *Charbonnages.* 26§ 2. *Mines métalliques et minières* 28§ 3. *Carrières* 29§ 4. *Métallurgie.* 29§ 5. *Mouvement commercial* 30§ 6. *Accidents* 30

XVII à XIX.

§ 7. *Personnel* 51

IV.

Page.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

	§ 1 ^{er} . Renseignements généraux	31
XII.	§ 2. Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870).	52
XIII.	§ 3. Groupe de la Banque de Belgique	53
XIV.	§ 4. Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention-loi du 31 janvier-15 mars 1875	55
	§ 5. Aubel à Battice	55
	§ 6. Marbehan à Montmédy, par Virton	55
	§ 7. Libramont à Bertrix	55
	§ 8. Ligne de l'Amblève	56
	§ 9. Anvers vers Tilbourg.	56
	§ 10. Wavre à Jodoigne, par Gastuche	56
	§ 11. Audenarde à Orroir	56
XV et XVI.	§ 12. Lignes ouvertes à l'exploitation.	56
	§ 13. Lignes à l'étude	57
	§ 14. Lignes d'intérêt local. — Demandes de concession ou de construction	57

CHAPITRE DEUXIÈME.

CHEMINS DE FER.

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

I

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

XX et XXI.	§ 1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1880:	59
	§ 2. Stations.	42
XXII.	§ 3. Passages à niveau.	42
XXIII.	§ 4. Bifurcations	44
XXIV.	§ 5. Dépendances de la voie	44
XXV.	§ 6. Raccordements industriels et gares privées	44

II.

SITUATION DES VOIES.

	§ 1 ^{er} . Développement des voies ferrées	45
XXVI à XXVIII.	§ 2. Rails	46
	§ 3. Billes, traverses, longrines.	47
	§ 4. Matériaux de la voie en général.	48

III.

PAGES.

SITUATION DU MATÉRIEL.

XXIX à XXXIV.	§ 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	50
XXXV et XXXVI.	§ 2. Situation de l'effectif du matériel. — Renouvellements et extensions	52
	§ 3. Machines fixes et locomobiles	53

IV.

UTILISATION DU MATÉRIEL ROULANT. — COMPOSITION DES TRAINS.

XXIX, XXXVII et XXXIX.	§ 1 ^{er} . Locomotives	55
XXIX et XXXVII.	§ 2. Véhicules	55
XXXVII et LVI.	§ 3. Trains	57
XXXVIII.	§ 4. Résultats du trafic par voie-kilomètre, par véhicule-kilomètre et par train-kilomètre	58

V.

ATELIERS ET MAGASINS.

XLIII à XLV.	§ 1 ^{er} . Entretien et réparation du matériel roulant	59
XLVI et XLVII.	§ 2. Magasins et dépôts de matériel et d'approvisionnements	60

VI.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XLVIII à LV.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	60
XLVIII à L, LIII, LIV et LVII.	§ 2. Bagages	67
XLVIII à L, LVII et LIX à LXVIII.	§ 3. Colis par exprès, petits paquets et articles de messageries	67
XLVIII à L, LVII et LIX à LXXII.	§ 4. Grosses marchandises	68
XLVIII à L, LVII et LIX à LXVIII.	§ 5. Finances, équipages, chevaux et bestiaux	70
XLVIII à L et LXXIII.	§ 6. Produits extraordinaires	71
LXXIII.	§ 7. Produits indirects	71
LXXIV.	§ 8. Recette fictive des transports effectués gratuitement ou avec réduction	72
XLVIII, XLIX, LXXIII et LXXIV.	§ 9. Transports en général	72
LVIII.	§ 10. Redressements de taxes	74

VII.

STATISTIQUE, PAR SERVICE, DES TRANSPORTS DE TOUTES NATURES.

L, LII, LIII, LVII, LIX à LXVIII, LXXI et LXXIII.	§ 1 ^{er} . Transports en général	74
LII.	§ 2. Voyageurs	75
L.	§ 3. Bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	77
	§ 4. Détail des transports de grosses marchandises	78
LXXVIII.	§ 5. Relations avec les services étrangers. — Importance relative	82

VIII.

LXX à LXXII.

STATISTIQUE, PAR NATURE, DES TRANSPORTS DE GROSSES MARCHAN-

DISSES 86

IX.

DÉPENSES.

CV et CIX à CXII.

§ 1^{er}. Répartition par service 94

XL à XLII.

§ 2. Détails concernant les dépenses de combustibles, de chauffage,
d'éclairage et de graissage 96

X.

RÉCAPITULATION. — COMPARAISON RÉSUMÉE DES ANNÉES 1880 ET 1879.

LXXV.

§ 1^{er}. Recette, dépense, bénéfice, par unité de travail 104

LXXV.

§ 2. Recette par kilomètre de voie exploité 104

LXXIII, LXXVI, LXXVII et CX à CXII. § 3. Résultats généraux de l'exploitation 105

XI.

TARIFS.

§ 1^{er}. Voyageurs et bagages 106

§ 2. Petits paquets. 107

§ 3. Marchandises 107

XII.

AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.

XXIII.

§ 1^{er}. Voies 111

§ 2. Signaux. — Appareils de sécurité. 112

§ 3. Route 115

§ 4. Bâtiments 115

§ 5. Aménagement des stations 118

§ 6. Matériel roulant 119

§ 7. Eclairage. — Chauffage 120

§ 8. Voyageurs et bagages. 121

§ 9. Petits paquets. 122

§ 10. Marchandises 122

§ 11. Camionnage 122

§ 12. Renseignements commerciaux 123

LXXIX à LXXXI.

§ 13. Adjudications publiques 124

§ 14. Etudes faites à l'étranger. 126

XIII.

LXXXII à XCIII.

ACCIDENTS 129

XIV.

CONTRAVENTIONS 131

XV.

XCIV à XCVII.	PERSONNEL,	151
---------------	----------------------	-----

XVI.

XCVIII à C.	CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS	152
-------------	---	-----

XVII.

COMPTE CAPITAL ET COMPTES D'EXPLOITATION.

COMPTE CAPITAL.

CI, CVII et CVIII.	§ 1 ^{er} . Capitaux mis à la disposition du Gouvernement.	154
CI.	§ 2. Emploi des capitaux mis à la disposition du Gouvernement.	155
	§ 5. Bilan	157

COMPTES D'EXPLOITATION.

CII, CX et CXI.	§ 1 ^{er} . Compte spécial à l'exercice 1880	157
CII à CVI, CIX et CXII à CXIV.	§ 2. Compte général depuis l'origine.	158

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

XX.	§ 1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1880	141
	§ 2. Stations	142
XXV.	§ 5. Raccordements industriels et gares privées	142
	§ 4. Exploitation	142

II.

	SITUATION DES VOIES	145
--	-------------------------------	-----

III.

CXV.	SITUATION DU MATÉRIEL	145
------	---------------------------------	-----

IV.

CXVI.	PARCOURS DES TRAINS	144
-------	-------------------------------	-----

V.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

CXVII.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	144
	§ 2. Bagages	145
	§ 3. Colis par exprès, petits paquets et articles de messageries.	146
	§ 4. Grosses marchandises	146
	§ 5. Finances	147

	PAGES.
§ 6. Équipages	147
§ 7. Chevaux et bestiaux	148
§ 8. Produits extraordinaires.	148
§ 9. Récapitulation. — Comparaison résumée des années 1880 et 1879.	149
VI.	
CXVII. DÉPENSES D'EXPLOITATION	149
VII.	
CXVII. RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION	150
VIII.	
AMÉLIORATIONS. -- INNOVATIONS.	150
IX.	
CXVIII. ACCIDENTS	155
X.	
CONTRAVENTIONS	156

CHAPITRE TROISIÈME.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

PREMIÈRE PARTIE.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Relations extérieures.	157
§ 2. Relations intérieures	157

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

CXX et CXXIV. § 1 ^{er} . Mouvement général	158
CXXIV. § 2. Lettres ordinaires	158
CXXIV. § 3. Lettres recommandées	159
CXXI et CXXIV. § 4. Lettres assurées	160
CXX et CXXVI. § 5. Cartes postales.	160
CXXIV. § 6. Journaux	161
CXXIV. § 7. Imprimés	161
CXXIV. § 8. Echantillons	161
CXXIV. § 9. Papiers d'affaires	161

III.

MANDATS DE POSTE.

Page

CXXI et CXXIV.	§ 1 ^{er} . Service intérieur	162
CXXI, CXXII et CXXIV.	§ 2. Service international.	162

IV.

EFFETS DE COMMERCE.

CXXI et CXXIV.	§ 1 ^{er} . Encaissement	165
CXXI et CXXIV.	§ 2. Acceptation	165

V.

CXXI et CXXIV.	QUITTANCES	165
----------------	----------------------	-----

VI.

	RECouvreMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER	164
--	--	-----

VII.

CXXI et CXXIV.	ABONNEMENTS AUX JOURNAUX	165
----------------	------------------------------------	-----

VIII.

CXXIII	CAISSE D'ÉPARGNE	166
--------	----------------------------	-----

IX.

	TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS	166
--	---	-----

X.

CXIX.	BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	167
-------	--	-----

XI.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

CXIX	§ 1 ^{er} . Services de distribution	167
CXIX.	§ 2. Services de transmission.	167

XII.

	PAQUEBOTS-POSTE.	168
--	--------------------------	-----

XIII.

CXXVII à CXXIX.	PERSONNEL.	168
-----------------	--------------------	-----

XIV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

CXXV.	§ 1 ^{er} . Recette	168
CXXX et CXXXI.	§ 2. Dépense	169

DEUXIÈME PARTIE.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Page.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

CXXXII.	§ 1 ^{er} . Développement du réseau	170
CXXXII.	§ 2. Appareils	170
CXXXII.	§ 3. Bureaux	170
CXXXIII à CXXXV.	§ 4. Personnel	171

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

CXXXVI et CXXXVII.	§ 1 ^{er} . Télégrammes privés	172
CXXXVIII.	§ 2. Télégrammes de service	174

III.

RÉSULTATS FINANCIERS.

CXXXVI.	§ 1 ^{er} . Recettes	174
CXXXII et CXXXIX.	§ 2. Dépenses	175

IV.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES	179
------------------------------------	-----

V.

TÉLÉPHONES	180
----------------------	-----

CHAPITRE QUATRIÈME.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

CXL à CXLII.	§ 1 ^{er} . Matériel	185
CXLIII.	§ 2. Personnel	185
	§ 3. Marine de l'Etat et marine marchande	185

II.

MISSIONS A L'ÉTRANGER	184
---------------------------------	-----

III.

SERVICES D'EXPLOITATION.

CXLIV et CXLVI.	§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	187
CXLVI.	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	188
CXLV et CXLVI.	§ 3. Pilotage	188

d

CXLVI.	§ 4. Phares et fanaux	189
CXLVI.	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	189
CXLVI.	§ 6. Police maritime	189

IV.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

§ 1 ^{er} .	Hydrographie	189
§ 2.	Ecoles de navigation	190
§ 3.	Cours de navigation à Nieuport.	190
§ 4.	Ecole des mousles.	190
§ 5.	Sauvetage	190

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

CXLVI.	§ 1 ^{er} . Recette	190
CXLVI.	§ 2. Dépense	190

VI.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

CXLVII et CL.	§ 1 ^{er} . Considérations générales.	191
CXLVII à CXLIX.	§ 2. Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les Etats de la Plata.	191
CL à CLII.	§ 3. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	192

ANNEXES.

Numéros.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

I.	Situation des routes de grande voirie. — 31 décembre 1880.
II.	Relevé des dépenses faites par l'Etat, les provinces, les communes et les particuliers, pour constructions de routes — Période de 1850 à 1880.
III.	Tableau synoptique des principaux renseignements relatifs aux voies navigables de la Belgique et à leurs dépendances.
IV.	Relevé des subsides alloués à divers, pour des travaux hydrauliques exécutés pendant les années 1875 à 1880.
V.	Relevé des subsides payés à l'Etat par les provinces, les communes et les particuliers, pour des travaux hydrauliques exécutés pendant les années 1877 à 1880.
VI.	Relevé des travaux les plus importants exécutés par l'Etat, en 1880, sur les voies navigables.
VII.	Relevé des ports intérieurs établis ou adjudés en 1880.
VIII.	Relevé des taxes locales perçues en 1879, du chef du passage des bateaux sous les ponts, aux écluses et aux barrages, et des péages abolis en 1880.
IX.	Relevé des lignes télégraphiques établies par l'Etat, le long des voies navigables.
IX ^{bis} .	Mouvement des transports sur les voies navigables de la Belgique. — Année 1880. — Carte figurative.
X.	Relevé des principaux travaux exécutés par l'Etat, en 1880, aux ports maritimes et à la côte.

- XI. Liste des Wateringues instituées ou réorganisées en exécution du règlement organique régissant ces associations, aux termes des arrêtés royaux du 9 décembre 1847, du 10 août 1856, du 5 août 1861 et du 17 octobre 1878.
- XII. Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1-26 juin 1877. — Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870).
- XIII. Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1-26 juin 1877. — Groupe de la Banque de Belgique (contrat du 7 mars 1878).
- XIV. Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 31 janvier-13 mars 1875.
- XV. Lignes reprises par l'Etat ou construites en vertu des conventions-lois des 25 avril-3 juin 1870 et 1-26 juin 1877.
- XVI. Sections de chemins de fer ouvertes à l'exploitation par l'Etat, dans le cours de l'année 1880.
- XVII. Cadre du personnel nommé des Ponts et Chaussées et des Mines. — Situation au 31 décembre 1880.
- XVIII. Effectif, par branche d'administration, du personnel « *fonctionnaires et employés* » des Ponts et Chaussées et des Mines. — Situation au 31 décembre 1880.
- XIX. Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel inférieur (huissiers, messagers et ouvriers) des Ponts et Chaussées et des Mines. — Situation au 31 décembre 1880.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

- XX. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1880.
- XXI. Division du réseau en groupes et en sections de service. — 31 décembre 1880.
- XXII. Passages à niveau. — Modifications survenues en 1880. — Dépense provoquée. — Économie réalisée.
- XXIII. Stations, bifurcations et endroits dangereux du railway armés d'appareils de sécurité système Saxby et Farmer. — Installations faites en 1880.
- XXIV. Dépendances de la voie. — Situation au 31 décembre 1880.
- XXV. Raccordements industriels et gares privées. — Modifications survenues en 1880.
- XXVI. Emploi et situation des rails, des longrines, des billes et des traverses. — 31 décembre 1880.
- XXVII. Dépôts de rails, de longrines, de billes et de traverses. — Situation au 31 décembre 1880.
- XXVIII. Produits de la cession, à prix d'argent ou par voie d'échange, des vieux fers retirés des voies. — 31 décembre 1880.
- XXIX. { Effectif et parcours du matériel roulant de l'Etat en 1880. — Comparaison des années 1880 et 1879.
- XXX. { Situation du matériel roulant au 31 décembre 1880. — Comparaison des années 1880 et 1879.
- XXXI. { Commandes de matériel roulant en 1880. — Comparaison des années 1880 et 1879.
- XXXII. { Relevé, par type, des locomotives de l'Etat. — Situation au 1^{er} janvier 1881.

Traction et transports.

XXXIII.	Traction et transports (suite).	Relevé des locomotives hors type de l'Etat. — Situation au 1 ^{er} janvier 1881.
XXXIV.		Age kilométrique des locomotives. — Situation au 1 ^{er} janvier 1881.
XXXV.		Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellements et extensions.
XXXVI.		Crédits spéciaux et budgétaires affectés au matériel.
XXXVII.		Utilisation du matériel roulant et composition des trains de l'Etat en 1880. -- Comparaison des années 1880 et 1879.
XXXVIII.		Utilisation du matériel à voyageurs et à marchandises, par voie-kilomètre, par véhicule-kilomètre et par train-kilomètre. — Comparaison des années 1880 et 1879.
XXXIX.		Consommations de combustibles et d'huiles de graissage, par locomotive-train-kilomètre, locomotive-kilomètre, train-kilomètre et véhicule-kilomètre. — Comparaison des années 1880 et 1879.
XL.		Installations d'éclairage au gaz de l'Etat. — Année 1880.
XLI.		Matières de graissage. — Consommations des locomotives. — Période de 1865 à 1880.
XLII.	Matières de graissage. — Consommations des voitures et des wagons. — Période de 1865 à 1880.	
XLIII.	Relevé, par catégorie, des ateliers. (Réparation et entretien du matériel roulant). — Travail effectué en 1880.	
XLIV.	Examen des dépenses faites dans les ateliers principaux (arsenal de Malines et atelier de Luttre). — Année 1880.	
XLV.	Valeur du matériel en service existant dans les ateliers. — Situation au 31 décembre 1880.	
XLVI.	Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs, par dépôt. — Année 1880.	
XLVII.	Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs, par espèce d'approvisionnements. — Année 1880. — Mouvement général et mouvement particulier de chaque dépôt.	
XLVIII.	Etat général du mouvement et de la recette. — Année 1880.	
XLIX.	Détail, <i>par catégorie de transports</i> , du mouvement et de la recette (services réunis). — Produits moyens. — Répartition proportionnelle de la recette entre les différentes catégories de transports. — Comparaison des années 1880 et 1879.	
L.	Détail, <i>par service</i> , du mouvement et de la recette. — Année 1880. — Répartition proportionnelle entre les trois catégories de services. — Comparaison des années 1880 et 1879.	
LI.	Détail, <i>par classe de voitures et par sorte de trains</i> , du mouvement et de la recette des voyageurs (services réunis). — Parcours moyens. — Produits moyens. — Comparaison des années 1880 et 1879.	
LII.	Détail, <i>par service et par classe de voitures</i> , du mouvement et de la recette des voyageurs. — Année 1880. — Voyageurs-kilomètre. — Parcours moyens. — Produits moyens. — Répartition proportionnelle entre les différentes catégories de voyageurs.	
LIII.	Détail, <i>par service</i> (au départ et à l'arrivée), du mouvement et de la recette des voyageurs et des bagages. — Année 1880. — Récapitulation générale (services intérieur, mixtes, internationaux et de transit).	
LIV.	Détail, <i>par station</i> (au départ), du mouvement des voyageurs et des bagages (services réunis). — Année 1880.	

- LV. Circulation des voyageurs. — Réseau de l'Etat. — Année 1880. — Carte figurative.
- LVI. Trains de plaisir mis en marche en 1880. — Parcours effectués. — Voyageurs transportés. — Produits réalisés. — Comparaison des années 1880 et 1879.
- LVII. Détail, *par tarif*, du mouvement et de la recette des bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux. — Année 1880. — Produits moyens.
- LVIII. Relevé, *par mois*, du nombre des redressements de taxes opérés pendant l'exercice 1880.
- LIX. *Au départ ou en destination des stations de l'Etat ou des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat, et en transit par la Belgique. — Année 1880. — Récapitulation générale. — Par service et par trafic. — Mouvement.*
- LX. *Au départ ou en destination des stations de l'Etat ou des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat, et en transit par la Belgique. — Année 1880. — Récapitulation générale. — Par service et par trafic. — Recette.*
- LXI. *Au départ des stations de l'Etat ou au départ des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1880. — Détail par pays et réseau destinataires (services intérieur, mixtes et internationaux.) — Mouvement.*
- LXII. *Au départ des stations de l'Etat ou au départ des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1880. — Détail par pays et réseau destinataires (services intérieur, mixtes et internationaux). — Recette.*
- LXIII. *En destination des stations de l'Etat ou en destination des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1880. — Détail par pays et réseau expéditeurs (services mixtes et internationaux). — Mouvement.*
- LXIV. *En destination des stations de l'Etat ou en destination des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1880. — Détail par pays et réseau expéditeurs (services mixtes et internationaux). — Recette.*
- LXV. *En transit par la Belgique. — Année 1880. — Détail par réseau de provenance ou de destination. — Mouvement.*
- LXVI. *En transit par la Belgique. — Année 1880. — Détail par réseau de provenance ou de destination. — Recette.*
- LXVII. *En transit par la Belgique. — Année 1880. — Détail par pays de provenance ou de destination. — Mouvement.*
- LXVIII. *En transit par la Belgique. — Année 1880. — Détail par pays de provenance ou de destination. — Recette.*
- LXIX. Relevé, *par distance*, du tonnage et du nombre de tonnes-kilomètre des grosses marchandises (tarif 5) transportées. — Année 1880.
- LXX. Relevé, *par nature*, des principales marchandises expédiées par chacun des bureaux de l'Etat. — Année 1880.
- LXXI. Relevé, *par nature*, des principales marchandises expédiées par chacune des exploitations en relation de service mixte ou international. — Année 1880.

Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux. — Relevés.

- LXXII. Relevé, *par nature et par distance*, des principales marchandises transportées. — Année 1880.
- LXXIII. Produits extraordinaires et produits indirects. — Comparaison des années 1880 et 1879.
- LXXIV. Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix normaux des tarifs. — Année 1880. — Comparaison des années 1880 et 1879.
- LXXV. Recette, dépense et bénéfice de l'exploitation en 1880, par voie-kilomètre et par train-kilomètre. — Comparaison des années 1880 et 1879.
- LXXVI. Tableau comparatif du produit brut de l'exploitation; du mouvement et de la recette des voyageurs et des marchandises; des produits moyens par voie-kilomètre, par voyageur, par voyageur-kilomètre, par tonne et par tonne-kilomètre, sur les principales exploitations de l'Europe. — Années 1878 et 1879.
- LXXVII. Tableau comparatif, par locomotive-kilomètre et par train-kilomètre, des dépenses d'exploitation sur différents réseaux ferrés de l'Europe. — Année 1880.
- LXXVIII. Convention passée, le 7 juin 1880, entre l'Etat et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise.
- LXXIX. Adjudications, marchés directs et ventes de vieux objets du Département des Travaux Publics. — Nombre, montant des estimations, montant des offres approuvées, rabais obtenus — Année 1880.
- LXXX. Adjudications, marchés directs et ventes de vieux objets du Département des Travaux Publics. — Nombre et montant des soumissions approuvées. — Année 1880.
- LXXXI. Adjudications du Département des Travaux Publics. — Nombre et montant des lots. — Comparaison des années 1877, 1878, 1879 et 1880.
- LXXXII. Relevé, *par nature et par cause*, des accidents survenus à des trains, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'Etat. — Année 1880.
- LXXXIII. Relevé, *par nature et par cause*, des accidents survenus à des *trains de voyageurs ou mixtes*, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'Etat. — Année 1880.
- LXXXIV. Accidents de trains. — Comparaison des années 1880 et 1879, du point de vue du nombre des accidents de trains de diverses catégories.
- LXXXV. Relevé, *par mois*, des accidents survenus à des trains, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'Etat. — Année 1880.
- LXXXVI. Tableau comparatif, *par année*, du nombre des voyageurs victimes d'accidents de trains, mis en regard du nombre des voyageurs transportés et des kilomètres parcourus par les trains de voyageurs. — Réseau de l'Etat. — Années 1870 à 1880.
- LXXXVII. Relevé récapitulatif, *par cause d'accidents et par catégorie de victimes*, des accidents survenus aux personnes. — Réseau de l'Etat. — Année 1880.
- LXXXVIII. Détail des accidents survenus à des *voyageurs*, sans qu'il y ait eu accident à un train. — Réseau de l'Etat. — Année 1880.
- LXXXIX. Détail des accidents survenus à des *agents de l'Administration* ou à des *agents des entrepreneurs de l'Administration*, sans qu'il y ait eu accident à un train. — Réseau de l'Etat. — Année 1880.

XC.	Détail des accidents survenus à des <i>personnes étrangères à l'Administration</i> , autres que voyageurs. — Réseau de l'État. — Année 1880.
XCI.	Conséquences pécuniaires des accidents. — Dépenses résultant des pertes et avaries. — Années 1875 à 1880.
XCII.	Détail des dépenses supportées par la Caisse de retraite et de secours, du chef d'accidents survenus aux ouvriers pendant leur service. — Nombre d'ouvriers, veuves et orphelins pensionnés ou admis aux secours annuels. — Années 1875 à 1880.
XCIII.	Tableau comparatif, pour les principales exploitations de l'Europe, du nombre de voyageurs victimes d'accidents de trains, mis en regard du nombre de kilomètres exploités, de voyageurs transportés et de voyageurs-kilomètre. — Années 1879 et 1880.
XCIV.	Cadre du personnel nommé des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.
XCV.	Effectif, par branche d'administration, du personnel nommé « <i>fonctionnaires et employés</i> » des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.
XCVI.	Effectif du personnel <i>subalterne</i> (traducteurs, classeurs, huissiers, messagers, traceurs, dessinateurs, gens de service, etc.) des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.
XCVII.	Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel « <i>ouvrier</i> » des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.
XCVIII.	Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Récapitulation des recettes et des dépenses. — Années 1858 à 1880.
XCIX.	Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Détail des dépenses, nombre d'affiliés, de pensionnaires, etc. — Années 1858 à 1880.
C.	Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Cotisations des ouvriers et subventions de toute nature allouées par l'Etat. — Années 1875 à 1880.
CI.	Bilan. — 31 décembre 1880.
CII.	Compte spécial de l'exploitation. — Année 1880.
CIII.	Produits constatés de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1880.
CIV.	Dépenses et charges de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1880.
CV.	Charges de l'installation, de l'origine au 31 décembre 1880.
CVI.	Compte général de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1880.
CVII.	Dépenses de premier établissement, du 1 ^{er} mai 1854 au 31 décembre 1880.
CVIII.	Compte de premier établissement, de l'origine au 31 décembre 1880.
CIX.	Annuités payées pour le rachat de lignes concédées.
CX.	Compte comparé de l'exploitation. — Années 1879 et 1880.

Situation financière.

CXI.	Situation financière (suite).	Détails du résultat de l'exploitation de l'ancien réseau et des lignes rachetées dans les Flandres. — Années 1879 et 1880. — Dépenses. — Produits directs.
CXII.		Redevances variables et redevance fixe payées aux Compagnies.
CXIII.		Transports effectués gratuitement ou à prix réduits, de 1845 au 31 décembre 1880.
CXIV.		Approvisionnements généraux payés sur fonds des budgets. — Situation au 31 décembre 1880.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

XX.	Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1880.
XXV.	Raccordements industriels et gares privées. — Modifications survenues en 1880.
CXV.	Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1880. — Comparaison des années 1880 et 1879.
CXVI.	Parcours kilométrique des trains. — Année 1880.
CXVII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Année 1880.
CXVIII.	Accidents survenus aux personnes. — Année 1880. — Comparaison des années 1880 et 1879.

POSTES.

CXIX.	Établissement des bureaux de Poste. — Distribution et transmission des correspondances. — Années 1880 et 1879.
CXX.	Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par des dénombrements partiels. — Années 1848 à 1880.
CXXI.	Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1880 et 1879.
CXXII.	Répartition, par pays d'échange, des mandats de poste internationaux. — Années 1876 à 1880.
CXXIII.	Caisse générale d'épargne. (Opérations dans les bureaux de Poste.) — Années 1880 et 1879.
CXXIV.	Renseignements statistiques du mouvement postal. — Années 1880 et 1879.
CXXV.	Recettes postales de toutes natures. — Années 1880 et 1879.
CXXVI.	Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales et chiffres-taxes vendus. — Années 1880 et 1879.
CXXVII.	Cadre du personnel nommé du service des Postes. — Situation au 31 décembre 1880.
CXXVIII.	Effectif, par service, du personnel « fonctionnaires et employés » des Postes. — Situation au 31 décembre 1880.
CXXIX.	Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel « ouvrier » des Postes. — Situation au 31 décembre 1880.
CXXX.	Dépenses du service des Postes. — Années 1880 et 1879.
CXXXI.	Situation des magasins. — Années 1877 à 1880.

TÉLÉGRAPHES.

CXXXII.	Établissement des Télégraphes. — Situation du réseau. Bureaux. Appareils. Dépenses. — Années 1880 et 1879.
CXXXIII.	Cadre du personnel nommé du service des Télégraphes. — Situation au 31 décembre 1880.

CXXXIV.	Effectif, par service, du personnel « <i>fonctionnaires et employés</i> » du Télégraphe. — Situation au 31 décembre 1880.
CXXXV.	Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel « <i>ouvrier</i> » du Télégraphe. — Situation au 31 décembre 1880.
CXXXVI.	Mouvement, recette et produit moyen des télégrammes, par année, depuis l'organisation des Télégraphes (1 ^{er} septembre 1850).
CXXXVII	Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit. — Années 1880 et 1879.
CXXXVIII.	Renseignements divers. — Années 1880 et 1879.
CXXXIX.	Situation des magasins. — Années 1878 à 1880.

MARINE.

CXL	Cadre du personnel nommé de la Marine. — Situation au 31 décembre 1880.	
CXLI.	Effectif, par branche d'administration, du personnel « <i>fonctionnaires et employés</i> » de la Marine. — Situation au 31 décembre 1880.	
CXLII.	Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel inférieur « <i>huissiers, messagers, gens de service et ouvriers</i> » de la Marine. — Situation au 31 décembre 1880.	
CXLIII.	Mouvement de la navigation du port d'Anvers. — Années 1844 à 1880.	
CXLIV.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette. — Années 1880 et 1879.	
CXLV	Pilotage dans l'Escaut. — Années 1880 et 1879.	
CXLVI.	Recettes et dépenses. — Subdivision par services. — Années 1880 et 1879.	
CXLVII.	Service postal d'Anvers sur le Brésil et les États de la Plata.	Mouvement. — Taux moyen du fret.
CXLVIII.		Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.
CXLIX.		Nombre et nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages.
CL.	Service postal d'Anvers sur New-York et Philadelphie.	Mouvement. — Taux moyen du fret.
CLI.		Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.
CLII		Nombre et nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages.

ERRATA.

no 1

Page 58 (annexe à consulter, et 5^e ligne), *au lieu de* : LIV, *lisez* : LVI.

Page 74 (annexe à consulter, et 10^e ligne), *au lieu de* : LXVIII, *lisez* : LVIII.

Page 84 (annexe à consulter) et page 86 (10^e ligne), *au lieu de* : LXXVII, *lisez* : LXXVIII.

Page 150 (4^e et 5^e lignes après tableau), *au lieu de* : En 1880, au nombre de 51, dont aucun n'a été tué, 19 ont été blessés et 12 contusionnés, *lisez* respectivement les nombres 28, 15 et 15.

CHAPITRE PREMIER.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Le compte rendu de 1880 contient, et c'est la première fois, des renseignements sur les actes des Administrations des Ponts et Chaussées et des Mines. Il paraît utile de rappeler d'abord quelques faits principaux.

De la révolution de 1830 à la création d'un ministère spécial (arr. r. du 18 janvier 1837), l'administration des Ponts et Chaussées et celle des Mines, formèrent une dépendance du Département de l'Intérieur.

En 1837, un arrêté royal créa, sous la direction de MM. Deridder et Simons, ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, une administration spéciale pour l'exploitation et pour l'entretien des chemins de fer, y compris la construction des bâtiments des stations. Telle est l'origine de l'administration actuelle des chemins de fer. La construction des lignes nouvelles et le contrôle, pendant la construction des chemins de fer concédés sont restés dans les attributions de l'administration des Ponts et Chaussées.

Le corps des Ponts et Chaussées a été reconstitué par un arrêté organique (arr. r. du 29 août 1831). Ce règlement a, depuis lors, subi diverses transformations. Les principales résultent des arrêtés royaux du 26 mai 1837, du 26 janvier 1850, du 31 décembre 1851 et du 18 juillet 1870.

Les attributions du corps des Ponts et Chaussées sont réglées par l'arrêté organique du 18 juillet 1870.

Un arrêté royal du 29 août 1831 organisa également le corps des Mines. Des modifications y furent successivement apportées par arrêtés royaux des 28-29 mai 1850 et des 25 mai-2 juin 1860.

Ce dernier arrêté règle les attributions du corps.

I.

Routes et Bâtiments civils.

A. ROUTES ET PONTS.

1. Routes.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT.

Le réseau des routes de grande voirie de la Belgique était, à la fin de 1830, d'une longueur de 588 lieues. Il présentait, au 31 décembre 1880, un

développement de 1,705.25 lieues, soit une augmentation de 1,117.25 lieues ou de 190 p. %.

- I. L'annexe I donne la situation de ces routes par provinces. Elle peut se résumer comme il suit :

LONGUEUR EN LIEUES DE 5,000 MÈTRES.			
	Avant 1830.	Accroissement de 1830 à 1880.	Fin 1880.
Routes de l'Etat.	490. "	856.29	1,346.29 ⁽¹⁾
— provinciales	94. "	194.73	288.75
— concédées	4. "	66.23	70.23
Ensemble.	588. "	1,117.25	1,705.25

L'*Album* formant annexe au présent compte rendu, donne, sous forme de cartes, par périodes décennales, le développement progressif des routes en général, de 1830 à 1880.

Un tableau graphique établit ce développement par provinces.

§ 2. DÉPENSES DE CONSTRUCTION.

Les dépenses faites pour construction de routes, de 1830 à 1880, se sont élevées à 100,479,056 francs.

- II. L'annexe II indique les parts d'intervention de l'État, des provinces, des communes et des particuliers dans ces dépenses, ainsi que la répartition, par provinces, du montant des subsides (fr. 5,343,308) accordés par le Département des Travaux Publics, de 1865 au 31 décembre 1880, pour la construction de chemins vicinaux.

§ 3. DÉPENSES D'ENTRETIEN.

Les frais d'entretien des routes de l'État se sont élevés, de 1831 à 1880, à 85,016,958 francs.

En voici le détail par province :

(1) Y compris 165 lieues de routes concédées et de chemins vicinaux qui ont été repris par le Gouvernement.

PROVINCES.	MONTANT.	PROVINCES.	MONTANT.
Anvers	5,994,554	Report . . . fr.	44,504,271
Brabant	10,920,496	Liège	15,924,495
Flandre occidentale . . .	9,511,805	Limbourg	7,987,144
Flandre orientale . . .	6,629,852	Luxembourg	9,823,587
Hainaut	15,247,584	Namur	8,977,661
A reporter . . . fr.	44,504,271	Le Royaume . . fr.	85,016,958

§ 4. PLANTATIONS.

Depuis 1831, de nombreuses plantations ont été effectuées sur les routes de l'État.

En voici l'importance par province.

PROVINCES.	LONGUEUR des ROUTES bordées d'arbres.	NOMBRE D'ARBRES PLANTÉS.	VALEUR APPROXIMATIVE des plantations.	MONTANT des sommes consen- sées par l'Etat aux travaux de planta- tions, de 1831 à 1880.
	Lieues.		Francs.	Francs
Anvers	61.64	68,402	749,642	122,457
Brabant	77.86	84,794	1,876,651	199,163
Flandre occidentale . . .	79.99	108,720	901,868	215,555
Flandre orientale . . .	81.38	76,158	1,105,455	146,884
Hainaut	70.72	75,520	1,005,792	155,205
Liège	88.05	86,215	954,188	230,778
Limbourg	88.09	92,584	845,151	187,875
Luxembourg	127.65	175,105	674,557	297,855
Namur	97.88	120,111	2,552,507	247,826
Le Royaume	775.44	882,189	10,445,551	1,849,554

Il reste à planter, pour une longueur de routes de 82.85 lieues (1), 72,980 arbres. La dépense est estimée à 215,677 francs.

(1) Il existe, en outre, 490 lieues de routes de l'Etat non susceptibles d'être plantées.

Les principales essences d'arbres employées sont : l'orme, le chêne, le peuplier du Canada et le frêne.

Depuis plusieurs années, à la suite de réclamations, le Département ne fait plus planter de peupliers, et, en ce qui concerne le choix des essences, l'administration s'efforce, dans les limites du possible, de concilier les intérêts généraux avec les intérêts des riverains.

Les ventes d'arbres, plantations, herbages, etc., des routes appartenant à l'État, ont produit :

De 1851 à 1860.	fr. 701,678
De 1861 à 1870.	1.537,170
De 1871 à 1880.	2.654,374
Ensemble, de 1851 à 1880, soit en trente ans . . .	fr. 4,715,219
ce qui donne un produit moyen annuel de	fr. 157,107

II. Ponts.

A la date du 31 décembre 1880, il existait, sur les routes de grande voirie, 694 ponts d'une longueur de 5 mètres et au-dessus, se répartissant comme il suit :

NOMBRE DE PONTS.			
	Fixes.	Mobiles.	Total.
Routes de l'Etat.	561	46	607
— provinciales	59	8	67
— concédées	16	4	20
Ensemble.	636	58	694

Sur ces 694 ouvrages d'art, il y en a 517 construits entièrement en maçonnerie, et 177 avec tablier métallique ou en bois.

A la même date, il y avait 45 ponts concédés, dont 26 doivent revenir à l'État, 1 à la province de la Flandre orientale, et 16 à diverses communes.

B. BATIMENTS CIVILS.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DU SERVICE. — 1831 A 1880.

En 1831, les bâtiments civils entretenus par les soins de l'administration des Ponts et Chaussées, étaient peu nombreux. Ils comprenaient : à Bruxelles, les hôtels ministériels et les bureaux, l'hôtel de la Cour des comptes, l'hôtel du gouvernement provincial du Brabant, etc.; dans les provinces, les hôtels des gouvernements provinciaux.

En 1853, la construction et l'entretien des prisons furent aussi confiés à l'administration des Ponts et Chaussées, qui en resta chargée jusqu'en 1849, époque à laquelle ce service rentra dans les attributions du Département de la Justice.

A partir de 1840, le service des bâtiments civils a successivement pris de l'extension, par suite de la cession à l'État des musées de la ville de Bruxelles, du bâtiment de la porte de Hal, etc., et par la remise, au Département, de monuments et de bâtiments dont l'entretien était antérieurement effectué par les soins des Ministères de l'Intérieur et des Finances (Ecole vétérinaire, Palais ducal, Colonne du Congrès, hôtels des directions des Contributions et de l'Enregistrement, bâtiments des Douanes, etc.).

Mais, c'est surtout en 1860 que les constructions confiées au service des bâtiments civils ont pris de l'importance, par l'agrandissement des Ministères de la Justice et des Finances; par l'aménagement et l'agrandissement des musées; par la restauration et l'appropriation du bâtiment de l'ancienne porte de Hal; par la construction du mur orné du Palais du Roi, des squares de la place du Trône, du Conservatoire royal de musique, du Palais des Beaux-Arts, de l'hôtel des Monnaies, du bâtiment du *Moniteur belge*, du monument de S. M. Léopold I^{er}, à Laeken, et des Pavillons définitifs de l'Exposition Nationale.

En province, des travaux considérables d'appropriation et de restauration au Palais des anciens Princes-Evêques de Liège, ont été faits et se continuent sous la direction de l'administration des Ponts et Chaussées, avec le concours d'architectes spéciaux.

En 1878, à la demande du Département de l'Instruction Publique, il a été décidé que les travaux de construction et d'amélioration à effectuer aux universités de l'État et aux établissements d'enseignement normal, ainsi que ceux relatifs à l'érection de nouvelles écoles normales, seraient confiés à l'administration des Ponts et Chaussées, aidée d'architectes spéciaux.

Enfin, en 1879, un arrêté royal du 24 avril a transféré du Département de la Justice à celui des Travaux Publics, la direction des travaux de la nouvelle prison cellulaire en construction à Saint-Gilles-lez-Bruxelles.

§ 2. NOMBRE DE BATIMENTS. — SURFACE OCCUPÉE.

Le nombre des bâtiments civils appartenant à l'État, à Bruxelles, était de 9 en 1850, de 24 en 1855, de 27 en 1860 et de 45 en 1870; il s'élève actuellement à 78 (1)

Pour tout le royaume, le nombre d'immeubles de cette catégorie est de 117, occupant une surface de 64 hectares, 65 ares et environ 67 centiares. De cette surface, 12 hectares et 91 1/2 ares environ sont bâtis.

(1) Non compris les bâtiments appartenant à des particuliers et loués par l'État, pour les besoins de divers services des Départements de la Guerre, de l'Intérieur et des Travaux Publics. Ces bâtiments, au nombre de 25, occupent une surface totale de 8,242 mètres carrés, dont 5,287 mètres carrés sont bâtis.

Voici, par province, la répartition de ces chiffres :

IMMEUBLES.				
NOMBRE.	SURFACE OCCUPÉE, EN MÈTRES CARRÉS,			
	Bâti.	Non bâti.	TOTALE.	
Anvers	2	5,918.32	5,295.54	9,214.66
Brabant	78 (1)	80,992.25	426,627.75	507,620. "
Flandre occidentale	7	3,823. "	4,745. "	8,568. "
Flandre orientale	5	4,555. "	1,936. "	6,511. "
Hainaut	7	7,627. "	10,855. "	18,460. "
Liège.	5	13,219.50	20,426. "	53,645.50
Limbourg	2	2,202. "	4,512. "	6,514. "
Luxembourg	10	8,802. "	40,500 "	49,502. "
Namur	5	2,219.76	4,515.24	6,735. "
Le Royaume.	117	129,158.85	517,208.33	646,567.16

§ 3. DÉPENSES D'ENTRETIEN ET D'AMÉLIORATION.

Voici le montant, par périodes décennales, des dépenses faites par l'État pour l'entretien et pour l'amélioration des bâtiments civils, depuis 1841.

MONTANT DES DÉPENSES			
	POUR TRAVAUX		ENSEMBLE.
	ordinaires d'entretien.	extraordinaires d'amélioration.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Période de 1841 à 1850.	467,960	658,500	1,106,260
— de 1851 à 1860.	1,014,030	256,500	1,267,530
— de 1861 à 1870.	1,660,600	1,142,700	2,803,300
— de 1871 à 1880.	3,213,100	5,194,000	6,407,100
Totaux pour 40 ans	6,552,710	5,251,500	11,584,010
Moyennes par année	158,818	150,782	289,600

(1) Comprenant, notamment, le Palais de la Nation, les immeubles occupés par les divers Ministères, les Musées, les Monuments et les Squares de Bruxelles.

§ 4. DÉPENSES DE CONSTRUCTION.

Les monuments et les constructions érigés par le service des bâtiments civils, ou avec le concours d'architectes spéciaux, ont donné lieu à une dépense totale de 25,060,834 francs.

Voici le relevé des travaux exécutés :

Agrandissement :

1° Du Palais de la Nation et des Ministères des Affaires Etrangères, de l'Intérieur et de la Guerre, y compris le <i>transfert</i> du Ministère des Travaux Publics	fr. 7,512,253
2° des Musées, à Bruxelles,	684,000
3° Du Ministère de la Guerre, à Bruxelles	294,651

Construction :

1° Du Palais des Beaux-Arts, à Bruxelles	4,186,870
2° Du nouvel hôtel des Monnaies, à Saint-Gilles-lez-Bruxelles .	3,267,000
3° Des Pavillons définitifs de l'Exposition Nationale, à l'ancien Champ des Manœuvres de Bruxelles	1,546,573
4° Du Conservatoire royal de musique, à Bruxelles	1,480,000
5° Du monument à la mémoire du Roi Léopold I ^{er} , à Laeken .	705,000
6° D'un bâtiment pour le service du <i>Moniteur belge</i> , à Bruxelles.	500,000
7° D'un manège annexé aux écuries royales, à Bruxelles. . .	346,150
8° D'un mur orné, le long du jardin du Palais du Roi, et de squares à la place du Trône, à Bruxelles	270,000
9° De locaux pour Expositions triennales des Beaux-Arts, à Bruxelles.	252,000
10° D'un hôtel pour la Direction provinciale des Contributions directes, Douanes et Accises, à Gand	220,000
11° D'une habitation pour le régisseur de l'Ecole de médecine vétérinaire de l'Etat, à Cureghem	30,000

<i>Ornementation et amélioration</i> de la salle des séances du Sénat, à Bruxelles	157,000
---	---------

<i>Renouvellement</i> des appareils de chauffage des grandes serres du Jardin Botanique, à Bruxelles	75,000
---	--------

Restauration, appropriation, etc. :

1° D'une partie du Palais des anciens Princes-Evêques de Liège.	1,900,000
2° Du bâtiment de l'ancienne porte de Hal (Musée royal d'anti- quités, d'armures et d'artillerie), à Bruxelles	336,000
3° Des hôtels ministériels, rue de la Loi, etc., à Bruxelles . .	150,000
4° D'un immeuble pour la Direction provinciale des Contribu- tions directes, Douanes et Accises, à Namur	113,028
5° Id. à Bruges	98,297
6° Id. à Arlon	77,072

<i>Transfert</i> des Ministères de la Justice et des Finances. . .	1,100,000
--	-----------

Total, chiffre égal . . . fr. 25,060,834

§ 5. TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION.

Les travaux en cours d'exécution, tant à Bruxelles que dans les provinces, comportent une dépense totale de 8,499,885 francs, se répartissant comme il suit :

Prison cellulaire à Saint-Gilles-lez-Bruxelles	fr. 4,087,553
Ecole normale à Gand	1,503,920
— à Bruges	1,294,186
Hôtel des Ponts et Chaussées et des Mines, à Bruxelles	487,767
Square du Petit-Sablon, à Bruxelles, grille, groupes et statuettes	260,000
Ecole moyenne de Couvin (section normale)	240,000
Institut astronomique et météorologique, (Université de Liège) .	198,000
Palais des anciens Princes-Evêques de Liège (travaux de restauration)	183,590
Institut botanique, (Université de Liège).	174,867
Total, chiffre égal	fr. 8,499,885

§ 6. PERSONNEL.

Les cadres du personnel du service spécial des bâtiments civils ont été réglés par arrêté royal du 31 octobre 1879.

XVI à XIX Les annexes XVII à XIX donnent la composition de ce personnel, par grades et par catégories d'emplois.

II.

Travaux hydrauliques.

A. VOIES NAVIGABLES.

1. Description et situation du réseau.

La description et la situation actuelle des voies navigables de la Belgique, sont exposées dans un ensemble de publications faites en 1880 :

« Les voies navigables de la Belgique. », ouvrage descriptif, technique et historique (3 volumes).

« Carte de la navigation et des eaux intérieures de la Belgique. », tracé des voies, ouvrages d'art et bassins hydrographiques.

« Carte des mouillages. »

« Carte-guide du batelier. »

« Profils en long. »

§ 1^{er}. LONGUEUR ET SUBDIVISION DU RÉSEAU.

La situation du réseau des voies navigables de la Belgique, au 31 décembre 1880, peut se résumer comme il suit :

Canaux	949	kilomètres.
Rivières.	1,074	—
Ensemble	2,023	—

Ces 2,023 kilomètres se répartissent comme il suit entre l'Etat, les provinces, les communes et les sociétés concessionnaires :

Réseau de l'Etat	1,606	kilomètres.
— des provinces	119	—
— des communes	94	—
— de sociétés concessionnaires	204	—
Total, chiffre égal	2,023	—

Le réseau comprend 1,340 kilomètres de lignes de grande navigation, parcourues par les bateaux de 225 tonnes et plus, et 683 kilomètres de lignes de petite navigation, servant aux bateaux de 20 à 225 tonnes.

Il existe, en outre, 183 kilomètres de lignes flottables.

§ 2. MOUILLAGE. — TIRANT D'EAU.

III. L'annexe III indique le mouillage et le tirant d'eau de chacune des voies du réseau belge. — La carte dite des « mouillages » donne ces mêmes renseignements et les fournit aussi pour les voies principales du nord de la France. Nos lignes de navigation ont un minimum de mouillage de 2^m.10, profondeur adoptée en France par une loi récente.

§ 3. PROFILS EN LONG.

Ces profils ont été levés en 1879, et rapportés à un seul plan de comparaison, celui de l'état-major.

Ce travail a exigé de longues opérations qui rendront de grands services pour les études à faire dans la suite. — Un grand nombre de profils se trouvent gravés et publiés.

§ 4. BIEFS.

La description des biefs (longueurs, largeurs, mouillages, courbes et alignements droits, cotes de flottaison) se trouve faite, d'une façon détaillée, dans l'ouvrage intitulé : « Des voies navigables de la Belgique en 1880. »

§ 5. ECLUSES.

Il existe, en Belgique, 290 écluses de navigation, y compris les écluses maritimes. Elle peuvent, en raison de leur longueur utile, se classer comme il suit :

1 18 écluses de 45 mètres de longueur et plus ;

53 écluses de 40 à 45 mètres ;

119 écluses de moins de 40 mètres (y compris celles du canal de Charleroi).

Le canal de Charleroi compte 57 écluses à mettre à grande section.

Le mode d'établissement des écluses existantes, leurs mécanismes, la durée des éclusages et tous autres renseignements sont réunis dans le recueil : « Des voies navigables de la Belgique. ». C'est ce même ouvrage que l'on aura à consulter pour les barrages, les ponts et les chemins de halage.

§ 6. PORTS ET RIVAGES. — BASSINS DE COMMERCE. — GARES D'EAU. — MURS DE QUAI.

Les murs de quai dont l'entretien incombe à l'Etat, ont un développement de 50 kilomètres; la longueur en sera augmentée de 4 kilomètres et demi, quand les travaux des ports de Gand et d'Anvers seront terminés.

Il y a 978 ports publics le long des voies navigables, et 148 bassins et gares d'eau.

II Dépenses d'établissement, d'amélioration et d'entretien ordinaire. — Recettes.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Le développement progressif du réseau des voies navigables de la Belgique est représenté par six cartes réunies dans l'*album* qui forme annexe au présent compte rendu. — Ces cartes montrent la situation du réseau, de 10 en 10 ans, et distinguent, par des couleurs différentes, les voies de l'Etat, des provinces, des communes et des sociétés concessionnaires; elles donnent aussi un résumé succinct chronologique des grands travaux exécutés pendant chaque période décennale. Un tableau résume les faits principaux de l'histoire des voies navigables, de 1830 à nos jours.

§ 2. DÉPENSES. — RECETTES.

Les dépenses et les recettes ont été représentées par des diagrammes qui seront prochainement publiés. Ils se rapportent, d'une part, aux voies navigables considérées isolément. d'autre part, à toutes les voies comprises dans un même bassin, de façon à mettre en parallèle toutes les voies, du double point de vue des dépenses qu'elles ont occasionnées et des recettes qu'elles ont produites.

IV et V. Les annexes IV et V indiquent, d'une part, les subsides accordés par l'Etat, de 1873 à 1880, d'autre part, les subventions payées par des tiers, de 1877 à 1880 pour travaux publics concernant le réseau hydraulique. Ces annexes ont été dressées pour compléter les renseignements fournis par les diagrammes précités, et donner l'ensemble des recettes et des dépenses faites pour les voies navigables, pendant la même période.

III. Travaux exécutés en 1880.

VI L'annexe VI énumère les travaux les plus importants exécutés, par l'Etat, pendant l'année 1880.

Elle indique, pour chaque voie navigable, les travaux effectués, leur nature et les lois de crédit sur lesquelles sont imputées les dépenses ; elle donne, en outre, une description sommaire des ouvrages, de leur mode d'exécution et des principales difficultés rencontrées.

L'examen de cette annexe montre que les crédits votés par la Législature en 1879 (loi du 4 août) et en 1880 (lois du 25 mai et du 26 août), sont tous engagés, et que beaucoup de travaux sont déjà achevés.

Canaux houillers. — Une entreprise fort importante a été adjugée en 1880 : elle comporte la mise à grande section du souterrain de Bête-Refaite et du bief de partage du canal de Charleroi à Bruxelles. — Dans la vallée de la Haine, de Thieu à Mons, les opérations ont été faites à Mons sur le terrain, pour la rédaction des plans relatifs au canal du Centre, et déjà les déclarations d'utilité publique sont faites pour Mons, Nimy, Obourg, Havré, Ville-sur-Haine et Thieu. Les acquisitions de terrains sont commencées.

Meuse. — La canalisation de la Meuse est achevée depuis la fin de l'année 1879.

Escaut. — Dans la vallée de l'Escaut, les travaux à signaler sont : les coupures d'Antoing et d'Heusden, terminées ou sur le point de l'être ; celles d'Audenarde, du Strop et d'Appels, adjugées ou près de l'être ; enfin, les derniers travaux de canalisation, dragages et canaux d'assèchement, entamés jusque vers Berchem, afin de rendre possible, dans un avenir assez rapproché, la navigation continue de Tournai jusqu'aux débouchés dans l'Escaut, des canaux d'Espierres à Roubaix et de Bossuyt à Courtrai.

Lys et canal de Roulers. — A Menin, à Roulers et à Iseghem, des écluses, des ponts et des quais importants ont été adjugés, à la fin de l'année.

Les chemins de halage seront prochainement améliorés dans la Flandre orientale, et les travaux poursuivis vers l'aval jusqu'à la frontière française.

Yser. — L'écluse de Furnes a été construite dans le courant de l'année ; la 4^e section du canal de Loo a été élargie et approfondie, et tout fait espérer qu'à la fin de l'année 1881, les principaux travaux d'amélioration des voies d'écoulement du bassin de l'Yser, commencés depuis 1854, seront entièrement achevés.

VII. *Ports.* — L'annexe VII renseigne les ports et les quais d'embarquement qui ont été établis ou adjugés, en nombre relativement important, dans le cours de l'année 1880. — En y comprenant les gares d'eau, le nombre total des travaux de l'espèce s'élève à 26.

Quelques-uns des ports construits auront beaucoup d'importance, notamment ceux du Bon-Dieu, de Seraing et de Statte, sur la Meuse ; de Chenée, sur l'Ourthe ; de Boom, sur le Rupel ; de Roulers et d'Iseghem, sur la Mandel.

Bacs et passages d'eau. — Dans le cours de l'année 1880, il a été accordé trois autorisations d'établissement de bacs ou passages d'eau.

Deux de ces installations sont publiques ; elles servent aux piétons et sont situées sur la Dendre et sur le canal de Gand à Terneuzen.

Le troisième passage est privé ; il est établi sur la Sambre.

IV. Service d'exploitation.

§ 1^{er}. MOUVEMENT DES TRANSPORTS.

Le mouvement des transports sur le réseau hydraulique a été relevé pendant le deuxième semestre de 1879 et pendant l'année 1880.

Le tableau ci-dessous, qui concerne seulement les grandes lignes de navigation, établit un parallèle entre les années 1879 et 1880.

DÉSIGNATION DES LIGNES DE NAVIGATION.	MOUVEMENT.		
	EN 1879. Tonnes-kilomètres.	EN 1880. Tonnes-kilomètres.	DIFFÉRENCES en 1880.
Blaton à Termonde	29,614,000	28,512,000	— 1,502,000
Charleroi au Rupel	65,581,000	67,529,000	+ 1,948,000
Givet à Anvers	86,859,000	94,572,000	+ 7,553,000
Mons à Gand, par Tournai . . .	76,720,000	75,099,000	— 2,621,000
Sambre	55,620,000	52,811,000	— 809,000

On a, pour déterminer le mouvement de l'année 1879, doublé le chiffre du second semestre ; ce procédé n'est pas rigoureusement exact.

Il faut d'ailleurs reconnaître que les constatations faites dans les premières années doivent laisser à désirer.

§ 2. RECETTES.

Les recettes du réseau des voies navigables de la Belgique se sont élevées, en 1879, à fr. 1,607,816 »

En 1880, elles ressortent à 1,496,307 »

Diminution en 1880 fr. 111,509 »

Il y a eu des augmentations de recettes peu importantes sur les voies suivantes : la Meuse, le canal de dérivation de la Lys, le canal de Plasschendaele à Dunkerque, le Démer et les deux Nèthes.

Sur les autres lignes, le produit a déchu. Cette diminution est due, en partie, aux chômages qui ont eu lieu en 1880.

§ 3. TRANSPORTS ACCÉLÉRÉS.

La navigation à vapeur fait des progrès incessants. Dès le commencement de l'année, le Département a autorisé 5 bateaux à vapeur à circuler sur les canaux. Le total des autorisations s'élève actuellement à 99.

Dix demandes ont été adressées au Département pour l'organisation de

services réguliers de remorquage à vapeur. Elles ont été autorisées. — Un arrêté royal du 6 novembre 1880 approuve un règlement général de navigation à vapeur dans les eaux intérieures.

§ 4. INTERRUPTIONS DE LA NAVIGATION.

Baisses d'eau. — Les chômages sur les voies navigables ont, en 1880, principalement eu lieu en juillet et en août. Ils ont duré de 6 à 48 jours pour les rivières et les canaux belges, et de 6 à 40 jours pour les voies communes à la Belgique et à la France. — La durée des baisses a été, en général, moins longue qu'en 1879. Le Département s'appliquera, à l'avenir, à réduire au minimum possible toute interruption de la navigation, afin de permettre l'organisation de services réguliers de transports.

Glaces. — L'hiver de 1879-1880 a eu une durée et une rigueur exceptionnelles. — La navigation est restée fermée, sur nos canaux, à cause des glaces, pendant 70 jours, à partir du 1^{er} janvier 1880.

Inondations de décembre 1880. — La fin de l'année 1880 a été signalée par des inondations désastreuses, qui se sont étendues, avec une intensité inouïe, à toutes les parties basses du pays, dans une zone fort importante. La navigation a été interrompue.

Cette crue calamiteuse, aussi mémorable par son altitude que par ses ravages sur tous les points de la Belgique, est due à l'abondance extrême des pluies tombées du 17 au 20 décembre, après une période très-pluvieuse de sept mois. Pendant ce temps, il est tombé 702 millimètres de pluie, alors que la moyenne est de 460 millimètres. De plus, du 17 au 20 décembre, en trois jours, la quantité de pluie observée a été trouvée égale au $\frac{1}{8}$ en certains points, au $\frac{1}{3}$ en d'autres points du pays, de la quantité moyenne de l'eau qui tombe pendant toute une année. (Voir *Bulletin de l'Observatoire*.)

Accidents. — Le vantail mobile de l'une des portes de l'écluse de Selayn (*Meuse*), s'est brisé le 15 juillet, et la navigation a dû, pendant 9 jours, être interrompue sur une partie de ce fleuve.

Un égout, placé sous le quai de Mariemont, à Molenbeek-Saint-Jean (*canal de Charleroi à Bruxelles*), ayant cédé à la pression des eaux, lors du remplissage du bief, a causé l'effondrement du quai. Le chômage de la navigation, dans le 53^e bief du canal susmentionné, a été prolongé du 22 juillet au 9 août, pour permettre la réparation de l'ouvrage.

V. Améliorations de service.

§ 1^{er}. NAVIGATION.

Dans le courant de l'année 1880, dix demandes ont été faites pour obtenir l'autorisation d'organiser des services réguliers de remorquage à vapeur dans les eaux intérieures.

Règlement général de police et de navigation. — Le Département a fait

un règlement unique pour la police et la navigation, applicable à toutes les lignes de la Belgique.

Unification des jaugeages et tarifs des droits de navigation. — Un même mode de jaugeage, à la tonne de capacité de 1,000 kilogrammes, sera bientôt appliqué sur tout le réseau. Un règlement, élaboré de concert entre le Département des Finances et le Département des Travaux Publics, vient d'être soumis au Gouvernement des Pays-Bas. S'il est admis, il aura pour effet d'abroger le mode de jaugeage au tonneau de Meuse, adopté pour cette rivière et les canaux de la Campine, par le règlement international du 20 mai 1845. Il est également question d'adopter, sur ces voies, des droits de navigation comptés à la tonne kilométrique, de manière à n'avoir qu'une seule unité de distance dans toute l'étendue du pays.

Établissement de gares d'évitement. — Entre Liège et Anvers, les gares d'évitement sont trop espacées pour que le croisement des bateaux de plus de 5 mètres de largeur puisse s'opérer d'une façon régulière. Pour améliorer cette situation, les gares existantes seront bientôt mises en communication par une ligne télégraphique et le canal sera exploité à l'imitation des lignes de chemin de fer à simple voie. De nouvelles gares seront aussi construites pour multiplier les points de croisement des bateaux à charge de plus de 5 mètres de largeur.

Abolition des péages. — Des taxes locales étaient prélevées sur le batelage, aux passages des ponts, en faveur des provinces, des communes et des particuliers. Ces taxes, sauf deux ou trois, ont cessé d'exister.

viii. L'annexe VIII énumère les taxes restées en vigueur à la fin de 1879 et mentionne, en outre, celles qui ont été supprimées dans le courant de l'année 1880.

§ 2. INONDATIONS.

Service de l'Escaut. — Un arrêté du 7 novembre 1880 a créé un service spécial de l'Escaut, de Gentbrugge à la frontière néerlandaise. Il comprend les affluents du fleuve soumis à la marée, à savoir : la Durme, le Rupel, la Nèthe inférieure, la Dyle jusqu'à Malines, et les wateringues, ainsi que les polders, se déchargeant dans les cours d'eau et parties de cours d'eau susmentionnés.

Lignes télégraphiques. — L'installation de lignes télégraphiques, le long des rivières canalisées et des voies d'écoulement, a donné d'excellents résultats. Ces lignes servent spécialement à annoncer les crues, les mouvements d'eau, les débâcles de glaces, les manœuvres des barrages, les accidents et les obstacles accidentels au passage des bateaux ; elles s'emploient aussi à demander du secours et du matériel en cas d'accident, et sont destinées, en outre, à transmettre toutes les communications qui intéressent le batelage et qui sont utiles à la navigation.

ix. L'annexe IX donne des renseignements sur le réseau des lignes télégraphiques placées le long des voies navigables.

Udomètres. — A chaque écluse, se font des observations destinées à recueillir des données sur le débit journalier de nos rivières canalisées.

D'un autre côté, pour apprécier le volume des eaux déversées dans les divers bassins hydrographiques, on a dû multiplier les observations. Des udomètres assez nombreux ont été installés près de la demeure d'agents établis à poste fixe, tels qu'éclusiers, pontonniers et barragistes. Ces agents tiennent note des résultats fournis par ces appareils.

§ 3. ADMINISTRATION.

Règlements. — Les règlements édictés en 1880 sont les suivants :

1^o Arrêté royal du 25 mars, portant règlement de police pour le halage des bateaux naviguant sur la Lys, et pour le rouissage du lin pratiqué dans cette rivière;

2^o Arrêté royal du 29 mai, interdisant le rouissage du lin dans la Lys, en aval du barrage d'Astene;

3^o Arrêté royal du 8 octobre, portant règlement de police pour les bassins du Looibroeck, à Anvers, et des quais qui le bordent;

4^o Arrêté royal du 6 novembre, réglant la navigation à vapeur dans les eaux intérieures.

Codification. — Dans le courant de 1880, la direction s'est procuré la nomenclature des lois, ordonnances, arrêtés, règlements et instructions en vigueur, par rapport au service des travaux hydrauliques.

Tous les documents recueillis ont été communiqués au comité du contentieux qui aura à en préparer la codification.

Adjudications. — Deux améliorations notables viennent d'être prises (arrêté du 10 décembre 1880), au point de vue des adjudications.

1^o Il est statué, dans la quinzaine, sur le résultat de l'adjudication ;

2^o Les soumissionnaires évincés reçoivent le remboursement de leur cautionnement, le jour même de la décision relative à l'adjudication.

Publications. — Les diverses publications annoncées à la Chambre, dans l'Exposé des motifs du budget de 1879, sont terminées ou sur le point de l'être. Elles comportent :

1^o Diverses cartes intitulées : *a*) la Navigation et les eaux intérieures de la Belgique; — *b*) le Guide du batelier; — *c*) les Mouillages et les dimensions des écluses; — *d*) le Mouvement des transports; — *e*) le Plan de la côte (1 planche publiée, 5 gravées);

2^o Les profils en long des voies navigables (25 profils);

3^o Une brochure intitulée : « La statistique des voies navigables. »;

4^o « Les voies navigables de la Belgique. », ouvrage complet en 3 forts volumes in octavo, qui est élaboré depuis le commencement de l'année et sera prochainement remis à l'impression ;

5^o « Cartes des waterings », dont les éléments sont presque entièrement recueillis.

B. TRAVAUX MARITIMES.**I. Ports.****§ 1^{er}. PORT D'ANVERS. — NOUVELLES INSTALLATIONS MARITIMES.**

Ces installations ont spécialement pour but de réaliser, dans les conditions les plus parfaites, l'accostage, le chargement et le déchargement des navires.

Elles se subdivisent comme il suit :

- A.* Travaux proprement dits;
- B.* Outillage de ces travaux;
- C.* Expropriations.

A. TRAVAUX PROPREMENT DITS.

Énumération des travaux. — Les entreprises principales comportent :

- 1^o La construction d'un mur de quai, le long de la rive droite de l'Escaut, à Anvers, et les travaux accessoires;
- 2^o Une digue de raccordement sur la rive droite;
- 3^o Les dragages à exécuter dans la partie de l'Escaut rétrécie par le mur de quai à construire, et les déblais et démolitions à faire dans la partie élargie;
- 4^o Les terrassements nécessaires pour remblayer les parties du fleuve incorporées à la rive droite et les canaux supprimés;
- 5^o La construction d'un bassin de batelage et de ses dépendances.

Adjudication des travaux. — Les travaux ont été adjugés, le 4 mai 1877, à MM. Couvreur et Hersent. L'entreprise est régie par le cahier des charges n° 132, série de 1875, modifié ou complété par les circulaires ministérielles du 25 novembre 1876 et du 10 janvier 1877, 2^e direction A, n° 57,177, ainsi que par les conventions additionnelles à la soumission, datées du 4 mai 1877 et des 9/24 juillet 1880.

Ordre et marche des travaux. — L'exécution des travaux est prescrite, par parties, dans l'ordre désigné ci-après :

- 1^o Digue de raccordement, section du mur de quai située entre le musoir nord du bassin d'échouage, projeté par la ville, et le bastion Saint-Michel (bassin de batelage, ponts, écluses et chenal d'accès);
- 2^o Section du mur s'étendant du bastion Saint-Michel au canal au beurre;
- 3^o Section du mur comprise entre le musoir nord du chenal d'accès de l'Escaut aux anciens bassins de la ville et le musoir sud du chenal d'accès à l'écluse du Kattendyck;
- 4^o Section du mur comprise entre le canal au beurre et le musoir sud du chenal d'accès aux anciens bassins.

Délai d'exécution et import des travaux. — Le délai total d'exécution est de six ans et dix mois. Il a pris cours le 4 mai 1877 et expire, par suite, le 4 mars 1884.

Le tableau suivant indique la répartition de ce délai, et donne, en outre, l'importance des travaux pour chacune des quatre sections.

N ^o D'ORDRE des SECTIONS.	DURÉE des TRAVAUX.	DATES		IMPORT. — FRANCS.
		DE COMMENCEMENT.	D'ACHÈVEMENT.	
1	3 ans, 10 mois.	4 mai 1877.	4 mars 1881.	18,133,075
2	1 an.	4 mars 1881.	— 1882.	5,778,320
3	1 an.	— 1882.	— 1883.	6,375,600
4	1 an.	— 1883.	— 1884.	7,988,230
Total. . .	6 ans, 10 mois.	—	—	38,275,225

Ouvrages supplémentaires. — Les ouvrages supplémentaires décrétés jusqu'au 1^{er} janvier 1881, et leur import sont indiqués ci-après :

1^o Enfoncement complémentaire des fondations d'une partie de la 1^{re} section du mur de quai de l'Escaut, en dessous de la profondeur minimum de 10^m.50 indiquée au projet fr. 767,081 25

2^o Construction des bâtiments destinés au service de la station déplacée du chemin de fer du Pays-de-Waes, déduction faite d'une somme de fr. 10,030-54 à payer par la société du chemin de fer d'Anvers à Gand, pour l'agrandissement du bureau des recettes réclamé par cette société 53,550 »

3^o Etablissement d'un embarcadère provisoire, pour le service du passage d'eau installé au « Veerdam » et dont la suppression est nécessitée par la construction de la 2^e section du mur de quai à l'Escaut 28,400 »

4^o Remblai des terrains situés derrière une partie de la digue de raccordement, à l'effet d'y permettre l'érection des ateliers de l'entreprise, primitivement établis sur des terrains dépendant de la station du sud, mais dont le transfert a été réclamé par l'administration des chemins de fer de l'Etat 94,285 »

5^o Terrassements supplémentaires destinés à mettre à la cote + 6.50, la surface à incorporer dans le terre-plein du quai, au droit des terrains de la Société anonyme du Sud d'Anvers, par suite de l'élargissement de ce quai 34,929 29

Import total. . . fr. 978,045 54

Travaux de voirie. — Indépendamment des travaux renseignés ci-dessus, l'Etat a encore autorisé l'exécution de travaux de voirie, tels que construction d'égouts, terrassements et pavages.

Degré d'avancement des travaux. — La première section est sur le point

d'être achevée, et, si le temps ne contrarie pas l'exécution des travaux, elle sera, quelques points de détail exceptés, terminée le 4 mars prochain, date prescrite pour son complet achèvement.

L'énumération des travaux effectués peut se résumer comme il suit :

Entreprises principales.

1° Mur de quai à l'Escaut et enclave de l'embarcadère flottant destinés au service de la nouvelle station, à Anvers, du chemin de fer du Pays-de-Waes. Le mur de la première section, enclave non comprise, a une longueur totale de 1,153 mètres. Les travaux effectués sont les suivants :

a) Partie entièrement achevée.	58 mètres c ^{ts} .
b) Partie achevée, sauf la tablette de couronnement . . .	789 —
c) Partie terminée jusqu'au niveau + 4 mètres, en moyenne	221 —
d) Partie en fonçage.	50 —
Total.	1,118 mètres c ^{ts} .

L'enclave est fondée, en ce qui concerne les murs nord et sud; le mur de fond l'est à moitié. On travaille aux fondations de l'autre moitié.

2° Digue de raccordement. — Elle est terminée.

3° Dragage. — Le cube des dragages effectués est de 700,000 mètres.

De ce cube, 500,000 mètres sont payés à l'entreprise. Le restant (200,000 mètres) est fait exclusivement aux frais des entrepreneurs.

4° Remblais des parties conquises sur l'Escaut. — Le cube effectué atteint le chiffre de 1,200,000 mètres. Le cube à faire est estimé à 1,400,000 mètres.

5° Bassin de batelage et dépendances, telles que chenal d'accès, écluse, ponts, etc. — Tous ces travaux sont achevés.

Ouvrages supplémentaires.

1° Enfoncement complémentaire des fondations. — Ces travaux sont sur le point d'être terminés.

2° Bâtiments destinés au service de la nouvelle station du Pays-de-Waes. — Le hangar aux marchandises est sous toit et le bâtiment des recettes va être entamé.

3° Embarcadère provisoire pour le service du passage d'eau. — Les travaux ne sont pas encore commencés; mais ils ne tarderont pas de l'être.

4° Remblai exécuté derrière une partie de la digue de raccordement. — Ce travail est achevé.

5° Terrassements supplémentaires résultant de l'élargissement du terre-plein des quais à l'Escaut. — Ces ouvrages viennent d'être entamés.

Voici l'énumération approximative des quantités principales de travaux exécutées :

1° Mur de quai et enclave :

Maçonnerie	130,000 ^{m³}
Fer des caissons	3,680,000 ^{kil.}

2° Digue de raccordement :

Fascines.	6,000 ^{m³}
Remblai.	113,200 ^{m³}
Briquaillons et moellons bruts coulés au pied.	10,000 ^{m³}
Moellons débrutis pour le perré.	3,500 ^{m³}

3° Dragage de la rade :

(Voir ci-avant)	700,000 ^{m³}
---------------------------	-----------------------

4° Remblai des parties conquises sur le fleuve :

(Voir ci-avant)	1,200,000 ^{m³}
---------------------------	-------------------------

5° Bassin de batelage et dépendances :

Déblais	580,000 ^{m³}
Maçonneries	88,000 ^{m³}
Fer des deux ponts tournants sur les chenaux du bassin	140,000 ^{kil.}
Fer des deux ponts tournants sur l'écluse	256,000 ^{kil.}
Fer des 3 portes de l'écluse	200,000 ^{kil.}

L'import des travaux et des approvisionnements effectués à la date du 1^{er} janvier 1881, est de fr. 18,240,700-79. Il se décompose comme il suit :

1° Montant des travaux et approvisionnements compris dans le prix d'adjudication	fr. 17,471,584 »
2° Dépense résultant des travaux supplémentaires	769,116 79
Total, chiffre égal	fr. 18,240,700 79

Résultats des travaux, du point de vue de la situation de l'Escaut, constatés à la fin de l'année 1880. — La situation de l'Escaut, au droit de la 1^{re} section des travaux, est des meilleures. . .

Les profils transversaux du fleuve s'y sont régularisés et approfondis.

Tout fait espérer que les navires du plus fort tonnage pourront accoster directement les quais déjà construits.

B. OUTILLAGE DES QAIS.

Le terre-plein des nouveaux quais aura une largeur normale de 100 mètres.

Le plan d'appropriation et d'outillage de ces quais, présenté par la ville d'Anvers, n'est pas encore approuvé. Cette appropriation comprendra :

- 1° Des hangars pour marchandises;
- 2° Des grues hydrauliques destinées au chargement et au déchargement des navires;
- 3° Des voies ferrées aboutissant aux stations de la ville d'Anvers;
- 4° Une voie publique contiguë aux quais.

Ces travaux, à l'exception des voies ferrées, incombent à la ville d'Anvers.

C. L'APPROPRIATIONS.

Le plan des expropriations nécessaires à l'élargissement du terre-plein des quais, a été approuvé par arrêté ministériel du 12 novembre 1880.

Le nombre de maisons et de parcelles à entreprendre est de 598.

Un comité spécial, nommé par le Gouvernement, est chargé de réaliser ces expropriations.

§ 2. PORT DE GAND.

Les Chambres ont approuvé la convention conclue, le 2 août 1880, entre le Gouvernement et la ville de Gand, au sujet de l'avant-port de cette ville.

Aux termes de cette convention, l'État et la ville doivent construire, à l'extrémité amont du canal de Terneuzen, près des bassins du « Dock », un avant-port installé et outillé pour recevoir les steamers et les navires de fort tonnage.

Comme à Anvers, le Gouvernement prend à sa charge le coût des expropriations et de l'infrastructure, évalué à 6,500,000 francs.

Les travaux de superstructure, tels que magasins et hangars, incombent à la ville de Gand; ces travaux sont estimés à 5 millions et comprennent un outillage hydraulique des plus perfectionnés, comme celui d'Anvers. La rade, créée à l'extrémité du canal, sera longue et spacieuse; sa largeur aura, à la ligne d'eau, de 80 à 120 mètres, et les navires pourront aisément évoluer.

Sur la rive droite, sera établi un mur de quai de 1,100 mètres de longueur, fondé de manière à ménager un mouillage éventuel de 7^m.50 sous la jauge réglementaire du bief supérieur du canal.

Enfin, il sera donné aux quais une largeur de 60 à 90 mètres.

Deux cales sèches seront creusées, par les soins de l'État, sur la rive gauche du canal, vis-à-vis des grues et hangars de la rive droite, destinés au chargement et au déchargement des marchandises.

L'ensemble du travail pourra être réalisé rapidement; les expropriations se poursuivent avec une grande célérité, et les travaux d'infrastructure seront adjugés dans le courant de l'année 1881.

§ 5. PORT D'OSTENDE.

Projet général d'amélioration du port et de la navigation vers Bruges. — Ce projet, dont les dispositions générales ont été adoptées par le Département, a pour but d'assurer l'entrée, dans les nouveaux bassins d'Ostende, de navires de 7 mètres de tirant d'eau, par les marées hautes de très faible amplitude.

Il comprend aussi une augmentation sensible de la puissance des chasses, et les ouvrages nécessaires pour qu'elles s'effectuent régulièrement, sans gêner les autres services du port.

Enfin, il est destiné à faciliter la navigation entre Ostende et Bruges. Dans ce but, des ouvrages d'une grande importance sont projetés, notamment :

1° La rectification, l'élargissement et l'approfondissement de la branche du canal de Bruges à Ostende, qui aboutit aux bassins actuels de cette dernière

ville; la construction de murs de quai le long de cette branche du canal, et la reconstruction du pont dit : de la porte de Bruges.

2° La construction d'une nouvelle écluse de navigation, faisant communiquer directement l'avant-port d'Ostende avec le canal précité.

Cette écluse aura 21 mètres de largeur et 140 mètres de longueur utile de sas.

3° La construction d'une nouvelle écluse de chasse, en remplacement de l'écluse française actuelle, et l'agrandissement du bassin de retenue de ladite écluse.

4° La création d'un bassin, avec murs de quai, destiné à abriter les paquebots-poste de l'État, pendant les chasses.

Des crédits, s'élevant ensemble à 3,500,000 francs, ont été alloués par la Législature, pour entamer les travaux précités.

L'administration a affecté une partie de ces crédits à l'acquisition des terrains destinés à servir d'assiette aux nouvelles installations; les expropriations sont d'ailleurs menées avec activité et seront terminées sous peu.

Construction de chantiers pour le service des paquebots-poste et des bâtiments de l'État, sur la rive droite du port d'Ostende. — Ces travaux ont pour objet de concentrer, dans l'ancien ouvrage à couronne, les ateliers et chantiers du génie maritime et le dépôt du matériel de la marine. Les installations faites jusqu'à ce jour sont déjà utilisées par le service de la marine.

L'administration des Ponts et Chaussées étudie actuellement les projets de divers travaux destinés à parachever et à compléter ces installations qui comprennent notamment :

- 1° L'agrandissement du bassin à flot;
- 2° La construction de postes d'accostage en charpente dans ce bassin;
- 3° Le nivellement et le pavage du terre-plein avoisinant le bassin à flot et le magasin-dépôt;
- 4° L'établissement de voies ferrées desservant le magasin-dépôt, la grue et les postes d'accostage;
- 5° La construction d'un bureau pour le génie maritime;
- 6° La construction d'une maison éclusière, pour le service de l'écluse du bassin à flot;
- 7° La construction d'une habitation pour le concierge des chantiers, et
- 8° Quelques travaux d'aménagement intérieur au magasin-dépôt de la marine.

Le projet comprend aussi la construction d'une cale sèche. — Le Département ayant décidé que cet ouvrage servira au radoub des bâtiments de commerce et des navires de l'État, l'administration des Ponts et Chaussées recherche, de concert avec le génie maritime, un emplacement du port favorable à l'établissement de cet ouvrage, ainsi que les dimensions qu'il convient de lui donner, en tenant compte des améliorations dont les paquebots-poste de l'État sont susceptibles.

Amélioration de la passe d'entrée du port. — En 1880, l'administration des Ponts et Chaussées a fait effectuer, à titre d'essai, des travaux de dragage dans la passe d'entrée du port, pour apprécier les améliorations dont cette passe est

susceptible, en combinant le système des dragages avec celui des chasses, ainsi que cela se fait à Dunkerque.

Nonobstant des circonstances relativement fort défavorables, les résultats obtenus sont satisfaisants : l'on est parvenu à créer et à maintenir jusque vers la fin de 1880, dans la passe d'entrée du port, des profondeurs d'au moins 3^m.00 en contrebas du niveau de la marée basse des vives eaux ordinaires.

§ 4. PORT DE NIEUPORT.

La loi du 4 août 1879 ouvre, au Gouvernement, un crédit de 1,000,000 de francs pour la création d'un bassin à flot à Nieuport.

Ce bassin est instamment réclamé par le commerce de ladite ville. Les navires qui entrent au port doivent, pendant la marée basse, s'échouer le long des quais, sur la vase, ce qui les expose parfois à de sérieuses avaries.

D'un autre côté, le chenal du port est trop long et trop sinueux.

Un navire qui passe les hauts fonds d'entrée au moment le plus favorable, c'est-à-dire une demi-heure avant le plein, est toujours exposé à ne pouvoir arriver à quai pendant la même marée et à devoir échouer dans l'un des coudes du chenal. Un steamer met actuellement, dans les conditions les plus favorables, une demi-heure pour parcourir le chenal et arriver à quai.

Ce sont, pour l'accroissement du mouvement du port, deux grands obstacles que le projet approuvé par le Département fera disparaître. Ce projet consiste à transformer en bassin à flot, toute la partie du chenal actuel comprise entre le phare et l'emplacement du long-pont récemment démoli. Une écluse à sas pour la grande navigation sera établie près du phare. Du phare aux écluses du fond du port, il sera creusé une dérivation pour l'évacuation à la mer, des eaux surabondantes du pays. Elle sera indépendante du bassin à flot.

Les dispositions projetées n'apporteront presque pas de changements à ce qui existe. Le commerce pourra continuer à faire usage des murs de quai construits sur 530 mètres de longueur, et des installations dont il dispose déjà devant la ville de Nieuport.

L'étude du projet est fort avancée. Les opérations sur le terrain pour la rédaction du plan des emprises nécessaires à l'assiette des travaux, sont terminées ; il en est de même des calculs des terrassements. Le plan des emprises est sur le point d'être achevé.

En attendant que le bassin à flot soit construit, des travaux de dragages seront exécutés dans le coude que forme le chenal près du grand phare, où la marche des navires est souvent entravée. L'entreprise de ces travaux est adjugée.

Des feux de marée seront installés sur les musoirs des estacades, pour faciliter l'entrée des navires pendant la nuit. L'établissement des supports en fer destinés à porter ces feux, est adjugé ; on mettra prochainement la main à l'œuvre.

§ 5. PORT DE BLANKENBERGHE.

Le port de Blankenberghe comprend un bassin d'échouage, en libre commu-

nication avec la mer, au moyen d'un chenal limité par des jetées basses et bordé d'estacades.

Un bassin de retenue et une écluse de chasse situés dans l'axe du chenal, permettent d'effectuer des chasses à l'eau de mer pour curer le chenal.

L'administration étudie les moyens d'étendre l'action des chasses au bassin d'échouage. Le bassin de chasse actuel devra, à cet effet, être convenablement agrandi du côté de l'Est.

Les dispositions générales du projet sont arrêtées, on a commencé à dresser l'avant-projet définitif et à calculer les terrassements. Les talus du chenal seront consolidés par des revêtements en maçonnerie sur leur développement presque entier.

Il reste encore à entamer la reconstruction, en maçonnerie de briques, des revêtements en fascinages des jetées qui limitent le chenal, à l'instar de ce qui a été fait pour les jetées des ports d'Ostende et de Nieuport.

La première partie de ces travaux, d'une longueur de 100 mètres, vient d'être adjugée.

Le port de Blankenberghe reçoit régulièrement les chaloupes de pêche de la localité et parfois des chaloupes d'Ostende, ainsi que des ports de pêches français les plus voisins. Aucun autre bâtiment ne vient y mouiller. Cependant, le port présente, à marée haute, un mouillage minimum de 4^m.00 et pourrait, dès lors, recevoir des navires d'un certain tonnage. Le fond du bassin convient parfaitement pour l'échouage.

§ 6. DÉPENSES.

Les dépenses faites pour les ports d'Ostende, de Nieuport et de Blankenberghe se trouvent représentées par des diagrammes à publier prochainement et tracés comme ceux des voies navigables.

D'autres diagrammes figurent les dépenses concernant la côte, les phares et les fanaux.

§ 7. TRAVAUX EXÉCUTÉS EN 1880.

- x. L'analyse succincte des travaux exécutés en 1880, se trouve faite dans l'annexe X.

II. côtes.

§ 1^{er}. CÔTE ENTRE OSTENDE ET MARIAKERKE-SUR-MER.

L'administration des Ponts et Chaussées a dressé un plan complet des travaux à effectuer pour défendre, contre l'action envahissante de la mer, la partie de la côte comprise entre l'extrémité ouest de la grande digue de mer qui couvre la ville d'Ostende, et le hameau Albertus, dépendant de la commune de Mariakerke-sur-Mer. Ce projet est conçu de manière à permettre ultérieurement l'appropriation des dunes adjacentes comme terrains à bâtir, et leur aliénation au profit du Trésor; une notable extension est ainsi réservée à la station balnéaire d'Ostende. — Le travail comprend l'exécution de 2,600 mètres courants de

revêtements maçonnés, et l'établissement de trois rampes simples et de trois rampes doubles d'accès à la plage.

Commencés en 1878, les travaux ont été menés avec beaucoup d'activité; jusqu'à ce jour, on a effectué 1,800 mètres courants de revêtements maçonnés, et construit trois rampes simples et une rampe double conduisant de l'estran au sommet du talus maçonné.

Un nouveau crédit, pétitionné au budget de 1881, permettra de continuer les travaux de défense qui pourront être entièrement achevés en 1882, si les ressources dont on dispose sont suffisantes.

§ 2. CÔTE DE BLANKENBERGHE.

Les travaux de défense exécutés pendant ces dernières années comprennent :

1° Le prolongement en mer de 48 jetées, établies entre Wenduïne et Heyst, pour donner à tous ces ouvrages une longueur minimum de 215 mètres, à partir du centre du musoir supérieur. — Ces travaux sont terminés.

2° La construction de perrés maçonnés en briques et en moellons, devant Wenduïne, Blankenberghe et Heyst.

Le perré devant Wenduïne est en briques de Rupelmonde; il a une longueur totale de 184 mètres.

Celui de Blankenberghe est en moellons de Tournai; il mesure 1,580 mètres, non compris une partie de 120 mètres qui vient d'être adjugée.

Le perré de Heyst a une longueur totale de 1,615 mètres.

Il reste encore quelques parties de perrés à établir aux endroits où les dunes sont les plus faibles, entre Wenduïne et Heyst. Ces perrés pourront être construits en briques de la localité, dans des conditions relativement économiques.

3° La reconstruction en maçonnerie de briques, avec bermes en béton, du revêtement de la partie supérieure des jetées, et le prolongement de ces jetées jusqu'au pied de la dune.

Ces reconstructions, commencées en 1878, ont été faites aux quatre jetées établies devant Heyst, et aux cinq jetées situées devant Wenduïne.

On vient d'adjuger l'entreprise de travaux similaires pour trois autres jetées à Wenduïne et pour quatre jetées devant Blankenberghe.

Ces travaux auront non-seulement pour effet d'améliorer la situation de la côte, mais ils réaliseront, en outre, une grande économie dans les frais d'entretien de ces ouvrages de défense. La construction de revêtements en briques doit être successivement étendue aux autres jetées de la côte, ainsi qu'aux épis enracinés dans la dune, entre les jetées.

III. Phares et fanaux

L'administration des Ponts et Chaussées et l'administration de la Marine interviennent dans le service des phares et fanaux. La première est chargée de tous les travaux d'établissement, construction et achat des appareils pour les feux placés à terre sur le littoral. Tout ce qui concerne le matériel pour les bateaux-feux placés en mer et pour les fanaux établis sur les rives de l'Escaut, dépend

de la Marine, chargée, en outre, d'approvisionner les feux, tant terrestres que flottants, et de recruter le personnel nécessaire à leur entretien.

C. WATERINGUES.

I. Législation.

§ 1^{er}. LOIS FONDAMENTALES.

La loi du 18 juin 1846, décrétant certains travaux en vue d'améliorer le régime des eaux dans les bassins de l'Escaut et de la Lys, se termine par l'article suivant :

« ART. 4. Le Gouvernement est autorisé à faire un règlement d'administration
» publique, pour l'institution et l'organisation de wateringues, dans l'intérêt de
» l'assèchement, de l'irrigation et de l'amélioration des rives et des vallées de
» l'Escaut, de la Lys et de la Dendre. »

La loi du 27 avril 1848, relative aux irrigations, comprend un article ainsi conçu :

« ART. 8. Le Gouvernement est autorisé, sur l'avis de la députation perma-
» nente du conseil provincial, à appliquer l'article 4 de la loi du 18 juin 1846,
» sur l'établissement des wateringues, à des localités non désignées dans ladite
» loi. »

§ 2. ARRÊTÉS ORGANIQUES.

En vertu des deux dispositions législatives qui viennent d'être rappelées, sont intervenus :

1^o Un arrêté royal du 9 décembre 1847, portant règlement organique pour la constitution en associations de wateringues des propriétés situées dans les vallées de l'Escaut, de la Lys et de la Dendre, qui sont intéressées à des travaux communs d'assèchement ou d'irrigation ;

2^o Un arrêté royal du 10 août 1856, portant que le règlement décrété par l'arrêté royal du 9 décembre 1847 est rendu applicable aux wateringues à instituer dans toute l'étendue du royaume, ainsi qu'à toutes les associations dites : « Brocken » ou « Wateringues » déjà constituées, mais non soumises au régime de la législation sur les polders maritimes ;

3^o Un arrêté royal du 5 août 1861, ajoutant deux dispositions à celles rendues obligatoires, pour toutes les associations de wateringues, par l'article 6 du règlement d'administration publique régissant ces associations aux termes des arrêtés royaux du 9 décembre 1847 et du 10 août 1856.

Un quatrième arrêté royal, pris le 17 octobre 1878, en vertu de l'article 67 de la Constitution, désigne l'autorité devant laquelle les porteurs de contrainte des wateringues doivent prêter serment.

II. Liste des wateringues.

XI. L'annexe XI donne le nom et la situation des 66 wateringues existant actuellement et organisées en exécution des arrêtés royaux de 1847 et de 1856. — On n'y

a pas fait figurer trois wateringues qui avaient été créées par application desdits arrêtés, et qui, sur la demande des propriétaires intéressés, ont été dissoutes, comme ayant cessé d'avoir leur raison d'être.

Ces wateringues, appartenant à la Flandre orientale, sont :

1° Celle de la Lokerbeek (commune de Zele), formée en 1852 et supprimée en 1857;

2° Celle d'Overmeire, organisée en 1856 et dissoute en 1872;

3° Celle de Nevele, Meygem, Vosselaere et Bachte-Maria-Leerne, créée en 1858 et supprimée en 1879.

Une seule wateringue a été constituée dans le courant de l'année 1880 : c'est celle de la Gaverbeek, indiquée sous le n° 8 dans la liste des wateringues existantes.

III. Carte et description des wateringues.

Peu de wateringues possèdent aujourd'hui les renseignements nécessaires pour permettre une étude approfondie et fructueuse des moyens propres à assurer, dans les meilleures conditions, l'assèchement ou l'irrigation des terrains compris dans leurs circonscriptions.

Le Département a entrepris de combler cette lacune. et déjà il possède la description complète : 1° des wateringues du Hainaut et du Limbourg; 2° des polders et wateringues de la Flandre orientale et d'un certain nombre d'institutions semblables de la province d'Anvers et de la Flandre occidentale. Ces renseignements ont été recueillis dans le courant de l'année 1880, et les publications que le Département compte faire, consistent en une carte au 1/40,000^e et une notice descriptive donnant l'étendue de chaque polder ou wateringue, la date de leur constitution, la législation qui les régit et, enfin, les ouvrages d'art et voies d'écoulement avec profils ou descriptions.

D. PERSONNEL.

XVII & XIX. Les annexes XVII à XIX donnent la composition, par grades et par catégories d'emplois, du personnel du service des Travaux hydrauliques, au 31 décembre 1880.

III.

Mines.

§ 1^{er}. CHARBONNAGES.

La production des charbonnages s'est élevée, en 1880, à 16,866,698 tonnes, quantité qui dépasse de 1,419,406 tonnes, l'extraction réalisée l'année précédente. C'est la plus forte qui ait été faite en Belgique.

Le prix de vente moyen, qui était, en 1879, descendu à fr. 9-39 la tonne, a remonté à fr. 10-06 en 1880.

La production, en 1880, a été effectuée par 305 sièges d'exploitation, d'une profondeur moyenne de 590 mètres et dépendant de 166 concessions distinctes.

Le tableau suivant indique, avec le nombre d'ouvriers occupés, la production (quantité et valeur) réalisée pendant chacune de ces dix dernières années.

ANNÉES.	QUANTITÉS. — TONNES.	VALEURS. — FRANCS.	PRIX de la tonne. — FRANCS.	OUVRIERS. — NOMBRE.
1871.	13,733,176	153,893,000	11 20	91,286
1872.	15,658,948	208,559,000	13 32	98,863
1873.	15,778,401	337,637,000	21 40	107,902
1874.	14,669,029	240,910,000	16 42	109,631
1875.	15,011,331	229,840,000	15 31	110,720
1876.	14,320,578	194,119,000	13 55	108,543
1877.	13,938,323	152,957,000	10 97	101,343
1878.	14,899,175	147,821,000	9 92	99,032
1879.	15,447,292	144,995,000	9 39	99,690
1880.	16,866,698	169,680,000	10 06	102,930
Totaux et moyennes. . .	150,332,151	1,980,321,000	13 11	103,294

En rapprochant ces résultats de ceux fournis par les précédentes périodes décennales, on arrive aux chiffres comparatifs ci-après :

PÉRIODES.	QUANTITÉS. — TONNES.	VALEURS. — FRANCS.	PRIX de la tonne. — FRANCS.	OUVRIERS. — NOMBRE.
1831 à 1840	29,465,523	322,105,000	11 04	31,795
1841 à 1850	48,152,877	430,378,000	8 94	42,808
1851 à 1860	80,852,162	873,470,000	10 83	66,428
1861 à 1870	117,806,262	1,331,644,000	11 73	85,621
1871 à 1880	150,332,151	1,980,321,000	13 11	103,294
1831 à 1880	426,308,975	4,990,118,000	11 71	—

Le nombre total d'ouvriers employés en 1880, s'est réparti comme il suit, pour l'intérieur et la surface, quant à l'âge et au sexe :

PERSONNEL OCCUPÉ			
	A L'INTÉRIEUR.	A LA SURFACE	ENSEMBLE.
Hommes.	60,442	17,191	77,633
Femmes.	4,714	5,540	8,254
Garçons, en-dessous de 16 ans. . . .	9,176	2,599	11,575
Filles — —	3,262	2,206	5,468
Totaux. . . .	77,594	25,536	102,930

La somme des salaires a été de 94,766,000 francs. ce qui correspond à un salaire annuel moyen, par ouvrier (fond et surface, hommes, femmes et enfants), de 920 francs.

En 1879, ce salaire avait été de 809 francs.

Les travaux d'exploitation, de préparation et de premier établissement exécutés en 1880, ont occasionné les dépenses suivantes :

Salaires	fr. 94,766,000
Autres frais	71,067,000
Total	fr. 165,833,000 (1)

La valeur produite ayant été de 169,680,000 francs, il en résulte, pour l'ensemble des charbonnages, un *boni* de 3,847,000 francs.

L'année précédente, il y avait eu un *déficit général* de 174,000 francs.

Si l'on distingue les charbonnages qui ont présenté, en 1880, des excédents de recettes ou de dépenses, on trouve que :

86 charbonnages ont eu un excédent de recettes de	fr. 10,862,000
80 charbonnages ont eu un excédent de dépenses de.	7,015,000

ce qui reproduit la différence en *boni général* de fr. 3,847,000

Les travaux de premier établissement et de préparation entrent, dans le total des dépenses, pour une somme de 15,064,000 francs. Pendant la dernière période décennale, cette somme s'est, en moyenne, élevée à 22,015,000 francs. Il est à noter ici que, si de nouveaux sièges d'exploitation s'établissent, d'autres disparaissent.

§ 2. MINES MÉTALLIQUES ET MINIÈRES.

L'industrie des mines métalliques et des minières s'est beaucoup ralentie pendant ces dix dernières années, ainsi que le prouve le tableau suivant :

(1) Tous ces chiffres sont extraits du travail de la redevance proportionnelle.

ANNÉES.	MINÉRAIS						PYRITE.		VALEURS	Ouvriers
	DE FER (LAVÉS).		DE PLOMB.		DE ZINC.				TOTALES.	employés.
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.		
	— TONNES.	— FRANCS.	— TONNES.	— FRANCS.	— TONNES.	— FRANCS.	— TONNES.	— FRANCS.	— FRANCS.	— NOMBRE.
1871	686,636	6,321,000	11,549	1,970,000	61,129	2,928,000	42,272	901,000	12,123,000	8,738
1872	749,781	7,390,000	11,857	1,976,000	55,177	3,766,000	40,932	985,000	11,077,000	8,255
1873	777,469	7,834,000	11,289	2,183,000	42,582	3,014,000	36,151	1,060,000	14,091,000	7,919
1874	527,300	5,178,000	10,891	2,194,000	43,390	2,707,000	28,872	778,000	10,557,000	6,131
1875	365,044	3,423,000	10,567	2,075,000	42,504	2,878,000	30,747	807,000	9,113,000	4,910
1876	269,206	2,458,000	12,422	1,702,000	37,713	2,555,000	23,588	566,000	7,281,000	4,248
1877	231,227	2,156,000	11,512	1,919,000	41,987	2,505,000	26,207	630,000	7,221,000	4,245
1878	207,157	1,758,000	13,477	1,518,000	45,293	2,179,000	21,721	523,000	6,308,000	4,160
1879	195,212	1,567,000	9,384	1,087,000	42,689	2,145,000	15,577	324,000	5,123,000	3,638
1880	253,499	1,875,000	5,434	892,000	38,805	2,242,000	7,913	164,000	5,173,000	3,810
Totaux (10 ans) .	4,275,531	39,965,000	108,436	17,436,000	454,178	27,219,000	274,480	6,747,000	91,367,000	—
Moyenne par année .	427,553	3,996,500	10,844	1,743,600	45,418	2,721,900	27,448	674,700	9,136,700	5,607

La diminution très-sensible, pendant ces dernières années, de la valeur extraite, résulte principalement de l'emploi croissant des *minettes* du Luxembourg, qui sont préférées, à cause de leur moindre prix, aux minerais des provinces de Namur, de Liège et du Hainaut.

§ 3. CARRIÈRES.

La valeur de la production des carrières a été, en 1880, de 38,672,000 francs ; elle est inférieure de 377,000 francs à celle de 1879.

§ 4. MÉTALLURGIE.

La métallurgie nationale est aujourd'hui principalement alimentée par le minerai venant du dehors.

Elle fournit à l'état brut ou en produits ouvrés, de la fonte, du fer, de l'acier, du zinc, du plomb, du cuivre, et même une certaine quantité d'argent.

Très-languissante en 1879, cette industrie s'est relevée dans le premier semestre de 1880 ; mais la reprise s'est affaiblie dans le second.

Le tableau suivant donne les productions au sujet desquelles l'administration a pu obtenir, ces dix dernières années, des renseignements complets.

ANNÉES.	FONTE. (Elaboration des minerais.) — Fonte de moulage, d'alliage et d'acier.		FER. (Usines elaborant la fonte).		PLOMB. (FONDERIES.)		ZINC. (FONDERIES.)	
	QUANTITÉS. — TONNES.	VALEURS. — FRANCS.	QUANTITÉS. — TONNES.	VALEURS. — FRANCS.	QUANTITÉS. — TONNES.	VALEURS. — FRANCS.	QUANTITÉS. — TONNES.	VALEURS. — FRANCS.
1871	609,230	44,804,000	407,216	84,245,000	9,287	4,058,000	45,623	18,401,000
1872	635,565	65,421,000	502,377	121,481,000	6,533	3,094,000	41,838	22,600,000
1873	687,373	70,248,000	480,374	130,325,000	9,387	4,773,000	42,314	24,951,000
1874	532,790	47,502,000	498,164	115,365,000	8,020	4,230,000	46,088	24,953,000
1875	541,805	40,736,000	436,440	89,880,000	7,459	3,964,000	49,960	28,479,000
1876	490,508	33,132,000	399,138	71,360,000	7,275	3,859,000	47,081	26,370,000
1877	470,488	29,480,000	378,553	60,280,000	7,733	3,777,000	55,923	25,543,000
1878	518,646	29,237,000	403,172	60,277,000	8,141	3,261,000	61,227	24,917,000
1879	453,371	24,982,000	411,623	58,916,000	7,961	2,809,000	57,157	22,310,000
1880	608,081	37,276,000	473,745	78,415,000	7,934	3,010,000	58,826	25,475,000
Totaux (10 ans) . .	5,487,560	422,898,000	4,451,002	882,539,000	70,732	36,904,000	506,937	243,993,000
Moyenne par année .	548,756	42,289,800	445,100	88,253,900	7,073	3,690,400	50,694	24,399,300

Ce tableau n'indique ni les productions importantes des aciéries, ni celles des usines à ouvrir le fer, l'acier, le zinc, le plomb et le cuivre, usines qui travaillent le métal sans le produire.

§ 5. MOUVEMENT COMMERCIAL.

Le tableau ci-après donne le mouvement commercial de certains produits miniers et métallurgiques pendant l'année 1880.

DESIGNATION DES PRODUITS.	QUANTITÉS EN TONNES.			
	PRODUCTION.	IMPORTATION.	EXPORTATION.	CONSOMMATION INDIGÈNE. (¹)
Charbon	46,866,693	Houille : 917,033 Coke : 49,217	4,525,085 880,346	(²) 42,070,432
Fonte brute	608,084	(³) 209,794	(³) 43,051	804,827
Plomb non-ouvré	7,934	7,046	43,476	4,504
Zinc —	58,826	4,257	45,317	44,766

§ 6. ACCIDENTS.

Pendant l'année 1880, il a été constaté 248 accidents, survenus dans les mines, les minières, les carrières souterraines et les usines métallurgiques du

(¹) On suppose aucun mouvement dans les approvisionnements, d'une année à l'autre.

(²) On a admis la conversion du coke en houille, à raison du rendement de 70 kilogrammes de coke pour 100 kilogrammes de houille.

(³) Y compris le vieux fer.

Royaume. Ces accidents qui ont causé la mort de 288 ouvriers et des blessures graves à 104 autres, se subdivisent comme il suit :

	NOMBRE D'ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES.		
		TUÉS.	BLESSÉS.	ENSEMBLE.
Charbonnages.	255	275	90	365
Mines métalliques	5	4	5	7
Minières	2	"	2	2
Carrières souterraines . .	2	2	"	2
Usines.	6	7	9	16
Totaux.	248	288	104	392

Le nombre élevé des victimes de l'exploitation charbonnière, comprend les 49 ouvriers qui ont perdu la vie au coup de grisou d'Anderlues. La proportion des ouvriers tués se trouve être de 2.67 par 1,000 ouvriers occupés. En 1879, année dans laquelle on a eu à déplorer le terrible accident de Frameries, elle s'était élevée à 5.15 p. ‰.

Elle est de 2.44 p. ‰ pour toute la période décennale 1871-1880.

§ 7. PERSONNEL.

XVII à XIX. Les annexes XVII à XIX donnent la répartition, par grades et par catégories d'emplois, du personnel du corps des Mines.

IV.

Chemins de fer en construction.

§ 1^{er}. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

L'administration des Ponts et Chaussées est chargée de la construction ou du contrôle de la construction de tous les chemins de fer.

On peut diviser les chemins de fer en quatre catégories, d'après le mode suivi pour leur construction.

1^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'Etat, aux frais du Trésor public, sur des projets dressés par l'administration des Ponts et Chaussées. Les travaux s'exécutent par voie d'adjudication publique et les terrains sont généralement acquis par l'Etat; très-exceptionnellement, l'acquisition des terrains a été comprise, à forfait, parmi les charges de l'entreprise.

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'Etat, par des Sociétés de construction ou par des particuliers, sur projets dressés par les constructeurs et soumis par eux à l'approbation du Gouvernement, qui y introduit les améliorations nécessaires. Les constructeurs ont à acquérir les terrains et à exécuter les travaux, conformément aux plans approuvés.

Les sociétés de construction sont, actuellement, au nombre de trois, savoir :
a) Société anonyme de construction de chemins de fer. (Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870);

b) Banque de Belgique;

c) Société anonyme pour la construction de chemins de fer. (Convention-loi des 31 janvier-13 mars 1873).

Une ligne (celle de Battice à Aubel) est construite, d'après les mêmes principes, par un particulier (M. Closon).

3^e catégorie. — Chemins de fer (lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter) construits d'après un système qui tient des deux précédents. Des avant-projets ont été dressés par l'Etat, et les travaux ont été mis en adjudication publique, sur un cahier des charges arrêté par l'Etat; mais l'adjudicataire avait à soumettre, à l'approbation, les projets définitifs. Il avait d'ailleurs à acquérir, à ses frais, les terrains.

4^e catégorie. — Chemins de fer concédés construits par des sociétés, ayant obtenu des concessions de péages. Le Trésor public n'a aucune charge à supporter du chef de la construction. Généralement, les sociétés concessionnaires sont chargées d'exploiter les lignes qu'elles ont construites. D'autres fois, l'Etat exploite et paie aux sociétés concessionnaires un tantième des recettes.

L'expérience a fait reconnaître de nombreux inconvénients aux systèmes d'après lesquels ont été construits les chemins de fer de la deuxième et de la troisième catégories. L'inconvénient principal, c'est l'opposition d'intérêts qui existe entre le constructeur et l'exploitant. Le constructeur a intérêt à construire la ligne dans les conditions de premier établissement le plus économiques. L'Etat a intérêt à ce que la ligne soit établie dans les conditions le plus avantageuses, du point de vue de l'exploitation. De là, des conflits, des retards et des procès, au détriment des populations intéressées à voir construire promptement les lignes décrétées.

Le système le meilleur semble être celui où l'Etat construit, comme il l'entend, les chemins de fer qu'il est appelé à exploiter, et où il paie proportionnellement à ses propres exigences.

§ 2. GROUPE DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER (CONVENTION-LOI DES 25 AVRIL-3 JUIN 1870).

XII. L'état des lignes dont la construction a été entreprise par cette Société, en vertu de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877, est donné en détail à l'annexe XII, et peut se résumer comme il suit :

	Mètres.
Sections livrées à l'État, à fin d'exploitation, en 1877.	5,644
— — — — — 1879.	95,142
— — — — — 1880.	15,305
Ensemble.	116,091
Sections restant à livrer	20,723
TOTAL.	136,814

La valeur de ces lignes, évaluées sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 27,362,800 francs. La valeur des travaux faits, au 1^{er} janvier 1881, est de 25,965,880 francs; celle des travaux restant à faire est de 1,398,920 francs.

Les 20,723 mètres de sections restant à livrer comprennent :

	Mètres.
a. La Providence à la Planche	4,648
b. Jette à Assche	8,900
c. Couillet à Jamioulx.	7,175
TOTAL ÉGAL.	20,723

Les travaux sont fort avancés sur ces trois sections.

§ 3. GROUPE DE LA BANQUE DE BELGIQUE.

XIII. L'annexe XIII énumère les lignes dont la construction incombe à la Banque de Belgique, en vertu de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877 et du contrat que cette Banque a conclu, le 7 mars 1878, avec la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870).

Elle se résume comme ci-après :

	Mètres.
a. Sections livrées à l'État, à fin d'exploitation, en 1880 :	
Bassilly à Lessines	8,191
Puers à Termonde	14,567
Ensemble.	22,758
b. Sections sur lesquelles les travaux sont en cours d'exécution :	
Londerzeel à Boom.	14,000
Boom à Puers	6,063
Antoing à Saint-Amand	8,520
Avelghem à Estaimpuis	15,900
Bruxelles à Tervueren	12,200
Beaumont à Chimay	26,800
Lobbes à Thuillies	7,434
Dour vers Cambrai	9,600
Lessines à Renaix	19,000
Tournai à la frontière	15,500
Écaussines à Ronquières	9,000
Lembecq à Ronquières.	11,540
Renaix à Tournai	19,000
Mettet à Gougnyes	8,100
Ensemble.	177,677
c. Sections sur lesquelles la Banque de Belgique mettra prochainement la main à l'œuvre :	
Tubize à Braine-l'Alleud	14,000
Sottegem à Nederbrakel	6,500
Ensemble.	20,500
A reporter	220,935

	Report . . .	Mètres 220,935
<i>d. Sections à l'étude :</i>		
Nederbrakel à Ellezelles	9,600	
Gougnies à Acoz	3,400	
Bruxelles (Ouest) à Londerzeel	18,700	
Embranchement du Bois de la Cambre	2,500	
Couillet à Châtelet	4,400	
Chimay à la frontière	12,000	
Estaimpuis à la frontière	3,900	
Ensemble.	54,500	
TOTAL.	275,435	

La valeur de ces lignes, évaluées sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 55,087,000 francs. La valeur des travaux faits, au 1^{er} janvier 1881, est de 18,618,400 francs ; celle des travaux restant à faire, de 36,468,600 francs. La valeur des travaux exécutés, au 1^{er} janvier 1880, était de 8,015,400 francs ; celle des travaux faits, au 1^{er} janvier 1879, était de 2,190,400 francs. La valeur des travaux effectués, pendant l'année 1880, est de 10,603,000 francs ; celle des travaux exécutés en 1879 était de 5,825,000 francs. Au 1^{er} janvier 1879, les travaux étaient faits à concurrence de 4 p. % ; au 1^{er} janvier 1880, à concurrence de 15 p. % ; et au 1^{er} janvier 1881, à concurrence de 34 p. %. La Banque de Belgique a donc exécuté des travaux à concurrence de 19 p. % pendant l'année 1880, contre 11 p. % pendant l'année 1879.

Le projet du tracé et du profil en long de la section de Nederbrakel à Ellezelles, présenté par la Banque de Belgique, le 30 décembre 1880, est à l'examen du Département des Travaux Publics.

Le projet du tracé et du profil en long de la section de Gougnies à Acoz, présenté par ladite Banque, le 12 janvier 1881, est également en instruction.

Le Gouvernement compte saisir de nouveau les Chambres législatives de l'idée de modifier les conditions prévues par la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877, en ce qui concerne la section de Bruxelles à Londerzeel, de façon à établir, entre Bruxelles et Anvers, une nouvelle ligne à faibles inclinaisons.

Le Gouvernement compte également soumettre, aux Chambres législatives, des propositions tendant à modifier les conditions prévues par la même convention-loi, en ce qui concerne l'embranchement du Bois de la Cambre et la section de Couillet à Châtelet.

Pour les sections de Chimay à la frontière et d'Estaimpuis à la frontière, il doit intervenir des conventions entre la Belgique et la France. Le Gouvernement a cherché, par tous les moyens en son pouvoir, à hâter la solution de ces questions. Elles ne sont pas encore résolues.

§ 4. GROUPE DE LA SOCIÉTÉ ANONYME POUR LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER ÉNUMÉRÉS A L'ARTICLE VII DE LA CONVENTION DU 31 JANVIER 1875, APPROUVÉE PAR LA LOI DU 15 MARS SUIVANT.

XIV. Le relevé des lignes dont la construction incombe à cette Société fait l'objet de l'annexe XIV.

En voici le résumé :

	Mètres
Sections livrées à l'Etat, à fin d'exploitation, en 1876	45,908.81
— — — — 1877	44,599.35
— — — — 1879	53,094.25
— — — — 1880	53,628.06
Ensemble. . . .	155,227.47
Section sur laquelle on travaille	3,780.00
— — — — on va travailler	29,000.00
Sections pour lesquelles il n'y a pas de plans approuvés jusqu'ici, en raison du procès intenté à l'Etat par la Société.	71,600.00
Total. . . .	259,607.47

Le procès dont il vient d'être fait mention, s'est terminé par un jugement rendu le 22 juin 1880 et auquel la Société et l'Etat ont acquiescé. La Société a présenté les plans des sections comprises entre Gedinne et Mettet le 25 septembre 1880.

La valeur des lignes ci-dessus énumérées, évaluées sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 47.921,494 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1881 est de 29,631,000 francs; celle des travaux restant à faire, de 18,290,494 francs. Les travaux sont exécutés à concurrence de 62 p. %; il en reste donc à faire à concurrence de 38 p. %.

§ 5. AUBEL A BATTICE.

Les travaux de cette ligne, qui mesure 10,500 mètres environ, sont faits à concurrence de 80 p. %.

Aux termes de la convention du 9 juin 1878, la ligne aurait dû être achevée et livrée à l'Etat, à fin d'exploitation, le 13 septembre 1880.

§ 6. MARBEHAN A MONTMÉDY, PAR VIRTON.

L'Etat a racheté cette concession; la section de Virton à la frontière a été achevée. L'exploitation en commencera en 1881.

§ 7. — LIBRAMONT A BERTRIX.

La loi du 4 août 1879 a alloué, au Gouvernement, un crédit de 2,000,000 de francs pour la construction du chemin de fer de Libramont à Bertrix.

Le 26 juillet 1880, les travaux de terrassements et d'ouvrages d'art étaient adjugés. Ces travaux sont en cours d'exécution. Ils doivent être achevés pour le 16 janvier 1882. Les autres travaux, y compris ceux d'appropriation des stations de Libramont et de Bertrix, sont ou seront adjugés en temps utile, de façon que la ligne puisse être ouverte à l'exploitation dès l'achèvement des travaux de l'entreprise principale.

§ 8. LIGNE DE L'AMBLÈVE.

La loi précitée du 4 août 1879 a alloué, au Gouvernement, un premier crédit de 6,000,000 de francs, pour la construction d'un chemin de fer dans la vallée de l'Amblève.

Un second crédit, de plusieurs millions également, sera sollicité ultérieurement de la Législature. Les études sont fort avancées. Le Gouvernement compte pouvoir adjuger prochainement les travaux de la section comprise entre la ligne de l'Ourthe et la station à créer à Targnon, au débouché de la vallée de la Liègne.

§ 9. ANVERS VERS TILBOURG.

La même loi du 4 août 1879 a alloué, au Gouvernement, un crédit de 3,000,000 de francs, pour la construction d'un chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Tilbourg ou de Boxtel. Le tracé admis en principe se dirige par Brasschaet, Brecht et Hoogstraeten, vers Barle-Nassau. On dresse le projet définitif, ainsi que les pièces nécessaires à la mise en adjudication des travaux.

§ 10. WAVRE A JODOIGNE, PAR GASTUCHE.

La même loi a alloué un crédit de 2,000,000 de francs, pour un chemin de fer de Wavre à Jodoigne, par Gastuche. Un avant-projet a été approuvé le 25 septembre 1880. On s'occupe de la confection du projet définitif.

§ 11. AUDENARDE A ORROIR.

La même loi a alloué un crédit de 2,000,000 de francs, pour un chemin de fer d'Audenarde à Orroir. Un avant-projet a été admis en principe au mois d'août 1880. On s'occupe également de la confection du projet définitif.

§ 12. LIGNES OUVERTES A L'EXPLOITATION.

xv. L'annexe XV donne la récapitulation complète de toutes les sections successivement exploitées par l'Etat, en exécution des conventions-lois des 25 avril-3 juin 1870 et 4^{er}-26 juin 1877. La longueur totale de ces sections, au 1^{er} janvier 1881, est de 923,612 mètres.

xvi. L'annexe XVI indique les sections ouvertes à l'exploitation par les soins de l'Etat, dans le courant de l'année 1880. La longueur de ces sections est de 94,907 mètres.

§ 13. LIGNES A L'ÉTUDE.

Le Gouvernement est ou sera prochainement en possession d'avant-projets, dressés à la suite d'études sur le terrain, pour divers chemins de fer, dans les provinces de Luxembourg et de Namur, savoir :

	kilomètres
Vallée de la Molignée, de Mettet à Anhée	21
Vallée de la Lesse, d'Éprave à Anseremme	34
Vallée du Milan, de Javîngue à Houyet	20
Bertrix vers Sedan par Bouillon	26
Florenville vers Carignan	17
Rochefort à Bièvre	38
Rochefort à Paliseul	39
Paliseul vers Sedan	26
Bièvre vers Sedan	29
Marloie à Bastogne	53
Bastogne à Wiltz	8
Marche à Vielsalm	46
Vielsalm à la frontière prussienne	8
Total.	<u>365</u>

On procède également à l'étude, sur le terrain, des lignes suivantes :

Bruxelles à Lessines	40
Visé à Micheroux	12
Total.	<u>52</u>

La longueur totale des lignes actuellement à l'étude sur le terrain, en sus des quatre lignes dont la construction a été autorisée par la loi du 4 août 1879, est donc de 417 kilomètres.

On va procéder à l'étude, sur le terrain, d'une nouvelle ligne, aux abords de Bruxelles, en vue de raccorder le nouveau cimetière d'Evere, d'une part à la station du Nord, d'autre part à la station du Quartier-Léopold, avec raccordement à la nouvelle ligne en construction de Bruxelles à Tervueren.

Il est à peine nécessaire de faire remarquer que ces études, concernant des lignes pour lesquelles le Gouvernement ne dispose d'aucun crédit, ne préjugent rien quant à leur exécution.

§ 14. LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL. — DEMANDES DE CONCESSION OU DE CONSTRUCTION.

Indépendamment des lignes dont il vient d'être parlé, le Département des Travaux Publics a, dans ces dernières années, eu à s'occuper des chemins de fer ci-après, dont la concession lui a été demandée et qui ne semblent guère offrir qu'un caractère d'intérêt local.

- 1° Ohey à Andenne, M. Matthyssens, 9 novembre 1874 (voie étroite);
- 2° Malines à La Hulpe, par Cortenberg et Tervueren, M. Steens, 5 mai 1877;
- 3° Ghistelles à Bruges, M. J. Herreboudt, 22 mai 1877 (voie étroite);

4° Hamme à Tamise, Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, 2 octobre 1877 (voie étroite);

5° Maeseyck à la frontière vers Haelen, MM. Timmerhans et Van de Griendt, 9 juillet 1879;

6° Ostende à Nieuport. MM. Philbrick et Corpe (de Londres), 19 août 1879;

7° Vallée de la Lienne, M. Van Hoorick (30 septembre 1879), reprenant une demande du 28 janvier 1867 : affluent industriel du chemin de fer décrété de la vallée de l'Amblève (voie étroite);

8° Baudour à Stambruges et à Basècles (carrières), M. J. Hovinne, puis M. J. Cousin, 14 octobre 1879 et 17 janvier 1880;

9° Angleur à Clavier-Terwagne. MM. Godin et Michotte, 25 octobre 1879, reprenant partiellement une demande du 27 juin 1872 (voie étroite);

10° Estinnes-Haulchin à Givry, M. Ed. Steurs, 14 janvier et 10 avril 1880;

11° Chemins de fer industriels de la Hesbaye, M. Edm. Frédéric, 24 mai 1880 (voie étroite);

12° Raccordement des carrières de pavés de Lessines à la station industrielle en construction sur la ligne de Bassilly à Lessines, MM. Lenoir-Hivens et consorts, 9 juillet 1880;

13° Raccordement de certains établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station de Vaulx, MM. Dutoit frères et Dapsens, 14 octobre et 17 décembre 1880;

14° La Louvière à Bascoup, M. Boël, 6 novembre 1880;

15° Rhode-Saint-Genèse à Schaerbeek et à Haeren, M. Simon, 2 décembre 1880 (le demandeur en concession qualifie la ligne d'intérêt général).

Outre ces lignes, pour lesquelles se sont présentés des demandeurs en concession, diverses autres lignes ont été signalées à l'attention du Département des Travaux publics par des administrations ou par des particuliers, et ont fait l'objet d'un examen approfondi. Il convient de citer les lignes de Fleurus à Rhisne, de Spontin à Natoye, de Ramillies, par Andenne, à Ciney et de Vierset-Barse à Assesses, de Marbehan vers Ettelbrück, d'Ethé, par Arlon, à Noerdange, de Louvain à Sichem et de Tirlemont à Aerschot, de Roulers à Ardoye, etc.



CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER.

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

I.

Description du réseau.

Annexes
à consulter.

xx.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1880.

Lignes construites par l'État ⁽¹⁾	1,089,914
— — — par des Compagnies et rachetées par l'État	
{ Ancien réseau	
{ Lignes fusionnées des Flandres ⁽²⁾	⁽³⁾ 1,303,430
	⁽⁴⁾ 74,927
Lignes construites par des Compagnies et exploitées par l'État, moyennant redevance ou parts de recettes ⁽⁵⁾	523,243
Longueur effective totale du réseau exploité par l'État, fin 1880.	2,791,514 ⁽⁶⁾

⁽¹⁾ Non compris la section de Landen à Saint-Trond exploitée par le Grand-Central Belge.

⁽²⁾ Par abréviation A. R. et L. f. F. — Par lignes dans les Flandres, on entend celles de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières (parties belges), incorporées, en 1880, dans le réseau de l'État.

⁽³⁾ Y compris la ligne d'Anvers à la frontière néerlandaise, vers Rotterdam (26,796^m.76), rachetée et exploitée par l'État depuis le 1^{er} juillet 1880.

⁽⁴⁾ Longueur au 31 décembre 1879 (parties belges) 76,105 mètres

A déduire : Parties de voies devenues communes, par suite de la fusion

des deux exploitations. 1,556 —

Reste 74,767 —

A ajouter : Différence résultant d'un nouveau mesurage. 160 —

Ensemble, chiffre égal 74,927 —

⁽⁵⁾ Non compris l'embranchement d'Hornu-Warquignies à Hornu-Wasmès (1,828^m.40), remis à l'État avant le 31 décembre 1880, mais non exploité à cette date.

⁽⁶⁾ Si l'on ajoute à ce nombre. 2,791,514 mètres

la partie belge des chemins de fer construits et exploités par des Compagnies (voir deuxième partie), ci 1,520,592 —

on trouve que le développement total des chemins de fer en exploitation en Belgique, est de. 4,411,906 —

Ce réseau comprend :

xx.	1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises.	Mètres. 2,649,340 ou 94.91 p. %
	2 ^o Parties affectées au transport des marchandises seulement	142,174 ou 5.09 p. %

En 1879, les parties parcourues par les trains de voyageurs représentaient 94.57 p. % (1), et celles affectées au trafic exclusif des marchandises, 5.63 p. % (2) de l'étendue totale du réseau.

xxi. L'annexe XXI indique la division du réseau en groupes et en sections, du point de vue de l'entretien et de la surveillance des voies.

Voici la longueur *effective* et la longueur *moyenne* exploitée des lignes livrées à l'exploitation ou rachetées par l'État en 1880 :

a. Lignes nouvelles.

		Longueur	
		effective. Mètres.	moyenne exploitée dans l'année Mètres
15 janvier.	Masses-Diarbois à Vieux-Campinaire. (Ceinture de Charleroi).	4,718.35	4,537.87
8 mars.	Jumet-Brûlotte à Marcinelle. (Ceinture de Charleroi)	4,722.60	3,858.08
25 —	Thielt à Lichtervelde.	17,156.85	13,219.21
17 juillet.	Bassilly à Lessines. (Braine-le-Comte à Courtrai).	8,190.32	3,759.49
22 —	Termonde à Puers. (Anvers à Douai).	14,991.49	6,676.54
5 août.	Courcelles-Centre à Jumet-Brûlotte. (Frameries à Chimay et extensions).	3,872.20	1,576.39
15 septembre.	Jemelle à Rochefort. (Jemelle à la Meuse).	4,059.10	1,197.77
22 octobre.	Embranchement du puits n° 8, de la Société de Courcelles-Nord.	518. »	100.48
15 décembre.	Buvrinnes-Mont à Lobbes. (Frameries à Chimay et extensions).	5,348.45(3)	248.43
20 —	Florenville à Gedinne. (Athus à la Meuse).	49,265.56	1,615.19
Ensemble		112,840.72	36,789.45

(1) $\left\{ \frac{A}{L} \frac{R}{F} \frac{94.57}{100} \right\}$ 94.57 p. %.

(2) $\left\{ \frac{A}{L} \frac{R}{F} \frac{5.63}{100} \right\}$ 5.63 p. %.

(3) Y compris 1,715.45 mètres de voie dont l'exploitation avait été suspendue le 1^{er} décembre 1877, lors de l'ouverture du raccordement direct de Buvrinnes-Mont à Merbes-Sainte-Marie.

	Longueur	
	effective.	moyenne exploitée dans l'année.
	Mètres	Mètres.
D'autre part	112,840.72	56,789.45

b. *Ligne rachetée.*

1 ^{er} juillet.	Anvers à la frontière néerlandaise, vers Rotterdam	26,796.76 ⁽¹⁾	13,471.60
	Accroissement en 1880.	159,637.48	50,261.05

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées par l'État, en 1880, est donc de 2,702,158 mètres; elle avait été de 2,555,195 mètres ⁽²⁾ en 1879, soit 148,943 mètres ou 5.83 p. % de plus en 1880.

Cette longueur *moyenne* se décompose comme il suit :

	Parties affectées au transport des	
	voyageurs et marchandises.	marchandises seulement.
	Mètres	Mètres.
Longueur <i>effective</i> des lignes en exploitation au 31 décembre 1879.	2,512,516 ⁽³⁾	149,767
— <i>moyenne</i> — livrées à l'exploitation ou rachetées en 1880.	50,161	100
Ensemble.	2,562,477	149,867
Différences résultant : de la suppression de voies (partie de l'ancienne ligne de Tournay à Jurbise et de l'embranchement du petit dock, à Gand); de l'incorporation des lignes des Flandres dans le réseau de l'État (parties devenues communes); de modifications aux voies, déplacements d'excentriques, etc.	— 2,096	— 8,110
	2,560,381	141,757
Total, chiffre égal.	2,702,158	

L'*Atlas* joint à ce compte rendu montre le développement progressif des chemins de fer en Belgique.

Les cartes en indiquent, par périodes décennales, de 1840 à 1880, les diverses évolutions; elles distinguent les lignes exploitées par l'État de celles administrées par des Compagnies.

⁽¹⁾ Non compris 195 mètres de voies de la station d'Anvers (Dam) déjà en exploitation par l'État, lors de la reprise de la ligne d'Anvers à la frontière.

⁽²⁾ {A. R. 2,477,092}
 {L. f. F. 76,103} 2,555,195 mètres.

⁽³⁾ {A. R. 2,436,213}
 {L. f. F. 76,103} 2,512,516 mètres.

§ 2. STATIONS.

		STATIONS		
		principales.	intermédiaires.	Ensemble.
Nombre au 1 ^{er} janvier 1880.		84	457	541

Ce relevé comprend : 14 bureaux de ville, 13 haltes dépendant de bureaux voisins, 29 stations communes gérées par l'État, et les gares de Wavre et de Marcinelle gérées par le Grand-Central belge, mais dans lesquelles l'État a, pour son service spécial, placé un chef de station ⁽⁵⁾.

§ 3. PASSAGES A NIVEAU.

Le nombre des passages à niveau a subi, en 1879 et en 1880, des modifications assez importantes. Elles proviennent, d'une part, de la reprise de lignes et de l'ouverture de sections nouvelles, d'autre part, de diverses suppressions.

xxii L'annexe XXII énumère ces changements.

Il a été établi 223 passages à niveau gardés, donnant lieu à une dépense annuelle de fr. 145,001-52, et 195 passages à niveau non gardés.

Les suppressions faites, en 1880, ont occasionné une dépense totale de fr. 19,849-06. Elles sont au nombre de 14 et comprennent 3 passages gardés.

⁽¹⁾ Bellefontaine-lez-Etalle, Courtray (bureau de ville), Etterbeek, Fauroux, Liège-Meuse, Monceau-Usines, Namur (bureau de ville), Noirhat, Ruette, Sart-lez-Spa et Tournay (bureau de ville).

⁽²⁾ Ardoye-Coolcamp, Bacsrode-Nord, Bertrix, Bièvre-Graide, Gedinne, Ollignies, Paliseul, Pitthem, Rochefort, Saint-Amand-lez-Puers, Saint-Médard et Straimont.

⁽³⁾ Anvers-Dam, Calmpthout, Cappellen, Eeckeren et Esschen.

⁽⁴⁾ Berzée, dont le service a été transféré à la gare, du même nom, du réseau du Grand Central belge.

⁽⁵⁾ L'Etat a, en outre, l'usage de 28 stations gérées par des Compagnies.

La fermeture de ceux-ci a coûté fr. 14,012-76, tout en réalisant une économie de 73,000 francs en capital.

Le nombre des passages à niveau se détermine, au 1^{er} janvier 1881, comme il suit :

		Situation au 1 ^{er} JANVIER 1879. (¹)	MODIFICATIONS SURVENUES EN 1879 ET EN 1880:		Situation au 1 ^{er} JANVIER 1881.
			En plus.	En moins.	
Passages gardés	pendant 12 heures	107	128	"	235
	— 13 —	115	"	28	85
	— 14 —	225	"	25	200
	— 15 —	176	227	"	405
	— 16 —	590	"	62	528
	— 17 —	548	7	"	555
	— 18 —	245	"	"	245
	— 19 —	256	4	"	240
	— 20 —	43	9	"	52
	— 24 —	674	134	"	808
Ensemble.		2,555	509	115	2,931
			+ 596		
Passages non gardés.		1,575	+ 248		1,823
Totaux.		4,130	+ 644		4,774

Au 1^{er} janvier 1881, le nombre d'agents postés aux passages à niveau gardés, s'élevait à 3,966, dont 2,697 hommes et 1,269 femmes.

La dépense à laquelle donne lieu la surveillance de ces passages, est de fr. 2,676,960-98. Elle se décompose de la manière suivante :

Salaires et quarts supplémentaires.	fr.	2,598,592 20
Indemnités pour huile		106,858 98
Ensemble.	fr.	2,705,451 18
A déduire, du chef d'occupation de maisonnettes.		28,490 20
Reste, chiffre égal.	fr.	2,676,960 98

(¹) Voir au compte rendu de 1879 (annexe III), le relevé, à cette date et par groupes, des passages à niveau gardés ou non gardés.

§ 4. BIFURCATIONS.

XXIII. L'annexe XXIII donne le relevé des bifurcations, des stations et des points dangereux du railway, armés, en 1880, d'appareils de sécurité système Saxby et Farmer.

Le nombre des appareils d'enclenchement des signaux et des aiguilles d'excentriques, à la fin de 1880, s'établit comme il suit.

Au 1 ^{er} janvier (¹).	104
Mis en service pendant l'année	61
Ensemble, au 31 décembre	165

Tous ces appareils sont du système breveté Saxby et Farmer, sauf deux, construits d'après les systèmes Bemelmans et Lamquet.

§ 5. DÉPENDANCES DE LA VOIE.

XXIV. L'annexe XXIV énumère les dépendances de la voie et des stations, telles que maisonnettes et loges de gardes, signaux, ouvrages d'art, clôtures, propriétés foncières, bâtiments et dépendances, rampes de chargement, installations hydrauliques, appareils spéciaux (excentriques, plaques tournantes, etc.).

Elle est complétée par un relevé indiquant, par station, les surfaces réservées aux marchandises, et la capacité des réservoirs d'eau.

§ 6. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Un arrêté daté du 23 octobre 1880, a réglé la construction et l'exploitation des embranchements privés reliés au réseau de l'État.

Le nouveau régime a pour but de favoriser l'accroissement de ces utiles affluents.

Les avantages qui en résultent pour l'industrie et le commerce consistent : dans la simplification des formalités relatives à l'instruction des demandes en concession ; dans l'exonération des dépenses à faire, à l'intérieur des gares, pour en modifier ou en étendre les installations, en vue de l'établissement des embranchements ; dans la suppression des redevances d'exploitation pour les raccordements reliés directement aux stations ; dans la facilité, pour les concessionnaires, de faire usage, pour l'établissement de leurs voies, de tous les matériaux susceptibles de recevoir une application rationnelle.

La nomenclature des raccordements industriels et des gares privées (²) a,

(¹) Voir au compte rendu de 1879 (annexe V), la nomenclature des bifurcations armées ou non armées, à cette date, d'appareils de sécurité.

(²) Voir au compte rendu de 1877 (annexe III), la nomenclature de ces installations à la date du 31 décembre 1877, et aux comptes rendus de 1878 (annexe III) et de 1879 (annexe VI), les modifications survenues dans cette nomenclature pendant ces deux dernières années.

en 1880, subi des modifications qui résultent, les unes, de la mise en exploitation de raccordements nouveaux, les autres, de diverses suppressions.

XXV. Ces modifications sont détaillées à l'annexe XXV. La situation générale, à la fin de 1880, peut se résumer comme il suit :

	Raccordements.	Gares privées.
Au 31 décembre 1879 . . .	{ A. R. 461 L. f. F. 1 (1)	40 »
Livré à l'exploitation en 1880. . .	22	2
Ensemble . . .	484	42
Supprimé en 1880.	4	»
Au 31 décembre 1880. . .	480	42

II.

Situation des voies.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

	Longueur.		
	Fin 1880.	Fin 1879.	Différences en plus pour 1880.
Voies principales.	4,048,885 ou 74.85 p. %	5,908,921 { A. R. 3,831,745 L. f. F. 74,176 } ou 75.16 p. % (2)	159,962
— accessoires			
et des stations .	1,560,275 ou 25.15 p. %	1,291,855 { A. R. 1,285,211 L. f. F. 6,644 } ou 24.84 p. % (3)	68,418
Ensemble.	5,409,156	5,200,776 { A. R. 5,119,956 L. f. F. 80,820 }	208,380

En 1880, la longueur des voies accessoires est de 53.60 p. % des voies principales ; en 1879, ce rapport était de 53.05 p. % (4).

La longueur effective du réseau de l'État, soit 2,791,514 mètres, comprenait au 31 décembre 1880 :

	A l'écartement de		
	1 m. 50	1 m. 20	Ensemble.
Partie à double voie. .	1,250,260	7,109	1,257,369 ou 45.04 p. %
Partie à simple voie. .	1,520,504	13,641	1,534,145 ou 54.96 p. %
Totaux. . .	2,770,764	20,750	2,791,514

En 1879, la partie à double voie représentait 46.94 p. % (5), et celle à simple voie 53.06 p. % (6) de l'étendue totale du réseau.

(1) Sucrerie de MM. Delori et C^{ie}, dont le raccordement à la station de Snaeskerke (ligne d'Ostende à Ypres) a été autorisé par convention du 11 juillet 1872, conclue avec la Société générale d'exploitation.

(2) { A. R. 74.90 } 75.16 p. %. (3) { A. R. 25.10 } 24.84 p. %. (4) { A. R. 33.51 } 53.05 p. %.

(5) { A. R. 48.29 } 46.94 p. %. (6) { A. R. 51.71 } 53.06 p. %.

§ 2. RAILS.

XXVI. Il y avait dans les voies :

	Mètres courants de rails.			
	Fin 1880.	Fin 1879.	Différences pour 1880.	
<i>Rails en fer :</i>				
Ondulés (de 17 à 22 kilog. par mètre courant)	2,664	5,099 {A. R. 3,099 L. f. F. " }	— 458	
Parallèles (de 24 à 27 kilog.) . . .	15,088	16,756 {A. R. 16,756 L. f. F. " }	— 5,668	
A 2 bourrelets inégaux (de 28 $\frac{1}{2}$ et de 34 kilog.)	814,795	1,158,864 {A. R. 1,158,126 L. f. F. 738 }	— 544,069	
A 2 bourrelets symétriques (de 25, 28, 52, 55, 58 et 58 kilog.)	152,225	119,020 {A. R. 119,020 L. f. F. " }	+ 13,205	
Vignoles (de 31 $\frac{1}{2}$, 52, 55, 54, 54.80, 55, 55.70, 56, 57 et 58 kilog.) . . .	4,162,815	4,245,099 {A. R. 4,083,044 L. f. F. 160,055 }	— 80,284	
Divers (de 9, 14, 19, 20, et 28 kilog.)	11,884	15,062 {A. R. 12,142 L. f. F. 920 }	— 1,178	
Totaux.	5,157,466	5,555,900 {A. R. 5,392,187 L. f. F. 161,713 }	— 416,454	
<i>Rails en acier :</i>				
Vignoles (de 52, de 57 et de 58 kilog.)	5,019,452	4,529,149 {A. R. 4,329,149 L. f. F. " }	+ 690,285	
Ilif (de 29.57 kilog.)	250,515	235,986 {A. R. 235,986 L. f. F. " }	— 5,471	
De Serres et Battig (de 18.44 kilog.) .	296	1,971 {A. R. 1,971 L. f. F. " }	— 1,675	
Totaux.	5,250,245	4,567,106 {A. R. 4,567,106 L. f. F. " }	+ 683,157	
Totaux généraux	10,587,709	10,121,006 {A. R. 9,959,293 L. f. F. 161,713 }	+ 266,705	

Le développement des rails existant dans les voies comportait :

	Fin 1880.	Fin 1879.
1° Une partie éclissée avec boudons, de	40,236,327 m. ou 98.54 p. %	9,947,352 {A. R. 9,785,845 m. L. f. F. 161,507 m. } ou 98.28 p. % ⁽¹⁾
2° Une partie non éclissée, de	151,382 m. ou 1.46 p. %	473,654 {A. R. 173,448 m. L. f. F. 206 m. } ou 1.72 p. % ⁽²⁾

Le nombre de rails en acier, rapporté à la quantité totale de rails en service au 31 décembre 1880, est de 50.54 p. %. En 1879, ce rapport était de 45.15 p. %⁽³⁾. La longueur des barres de l'espèce placées dans les *voies principales*, représente 59.44 p. % de la longueur totale des rails existant dans ces voies, fin 1880. En 1879, cette proportion était de 53.22 p. %⁽⁴⁾.

De 1862 à 1871, les prix d'achat des rails en fer, les seuls utilisés à cette époque, ont varié de fr. 159-50 à fr. 187-90 par tonneau. Depuis 1872, l'Administration emploie, en outre, des barres en acier. A partir de cette année, les prix d'acquisition ont été :

(¹) {A. R. 98.26
L. f. F. 99.87} 98.28 p. % . (²) {A. R. 1.74
L. f. F. 0.13} 1.72 p. % . (³) {A. R. 45.87
L. f. F. " } 45.15 p. % .
(⁴) {A. R. 54.27
L. f. F. " } 55.22 p. % .

Pour les rails			
en fer.		en acier (Vignoles).	
En 1872, de fr.	181 15 à fr. 310 "	de fr.	360 65 à fr. 401 20
En 1873, —	287 40 — 314 90	—	361 50 — 470 "
En 1874, —	282 50 et de fr. 258 "	—	435 24 et de fr. 260 "
En 1875, —	205 "	—	260 " — 259 48
En 1876, —	149 50 à fr. 164 70	—	174 93 à fr. 230 "
En 1877, —	155 " et de fr. 156 50	—	166 " — 187 "
En 1878, —	154 "	—	161 50 — 167 50
En 1879,		—	112 50 ⁽¹⁾ — 162 " ⁽²⁾
En 1880, de fr.	155 95 ⁽³⁾	—	112 50 ⁽⁴⁾ — { 189 " ⁽¹⁾ 159 " ⁽⁵⁾

Quant aux rails en acier pour voies Hilt, employés depuis 1877 seulement, il n'en a pas été acheté en 1879 ni en 1880. Le prix par tonne des rails de l'espèce a été en 1877 de 215 francs, et en 1878 de fr. 169-80.

Le prix *moyen*, par tonne, des rails utilisés pendant l'année, a été :

	En 1879	En 1879	Différences pour 1880.
Pour les rails en fer, de . . . fr.	155 95	"	"
— en acier, de . . .	174 25	144 12	+ 50 11

§ 3. BILLES, TRAVERSES, LONGRINES.

a. Billes et traverses.

XXVI.

Il existait dans les voies :

		Nombre.		Différences pour 1880.
		Fin 1880.	Fin 1879.	
Billes en bois :	Chêne	préparées . . .	5,782,529 {A. R. 3,362,097 L. F. F. 5,576}	+ 414,856
		non préparées . .	657,660 {A. R. 838,215 L. F. F. 18,419}	— 218,974
		Ensemble.	4,420,189 {A. R. 4,200,312 L. F. F. 23,995}	+ 195,882
	Sapin	préparées . . .	842,281 {A. R. 821,026 L. F. F. 56,799}	— 85,544
		non préparées . .	46,248 {A. R. 40,159 L. F. F. " }	+ 6,089
		Ensemble.	888,529 {A. R. 911,185 L. F. F. 56,795}	— 79,455
	Hêtre, préparées . . .	1,572	1,801 {A. R. 1,801 L. F. F. " }	— 429
	Totaux	préparées . . .	4,626,182 {A. R. 4,234,924 L. F. F. 62,375}	+ 528,885
		non préparées . .	685,908 {A. R. 878,374 L. F. F. 18,419}	— 212,885
		Ensemble.	5,310,090 {A. R. 5,113,298 L. F. F. 80,793}	+ 115,998
Traverses en métal :	Fer	de 2 ^m .20.	66 {A. R. 66 L. F. F. " }	"
		de 2 ^m .40.	160,161 {A. R. 72,674 L. F. F. " }	+ 87,487
		de 2 ^m .60 (Hilt) . .	12,842 {A. R. 13,154 L. F. F. " }	— 312
	Fonte, système Denys . .	"	89 {A. R. 89 L. F. F. " }	— 89
	Totaux	175,069	85,985 {A. R. 85,983 L. F. F. " }	+ 87,086
Totaux généraux		5,485,159	5,280,075 {A. R. 5,199,281 L. F. F. 80,793}	+ 205,084

⁽¹⁾ Marchés contractés en 1879, pour les besoins de 1879.

⁽²⁾ — 1878, — 1879.

⁽³⁾ Ce prix se compose de la soultte (60 francs) payée par l'État pour une tonne de rails neufs, échangée contre une tonne de vieux rails Vignole en fer, et du prix moyen de vente (fr. 95-95), obtenu des marchés de rails de l'espèce contractés en 1880.

⁽⁴⁾ Marchés contractés en 1879, pour les besoins de 1880.

⁽⁵⁾ — 1880, — 1880.

Sur les 4,626.182 billes en bois préparées, il en existe 4,624,810 du procédé Bethell (créosotage), et 1,372 du procédé Boucherie.

En 1880, le nombre de billes en chêne préparées est de 71.23 p. % de la quantité totale de traverses en bois. Pour 1879, cette proportion était de 64.84 p. %.

Les prix des billes en chêne, fournies en 1880, ont varié de fr. 4-96 ⁽¹⁾ à fr. 5-45 ⁽²⁾, et ceux des billes en sapin de fr. 2-44 ⁽¹⁾ à fr. 2-58 ⁽²⁾. Les chiffres correspondants, pour 1879, étaient de fr. 4-85 à fr. 5-34, et de fr. 2-27 à fr. 2-57.

Le coût *moyen* des billes utilisées pendant l'année, a été :

		Pour les billes			
		en chêne :		en sapin :	
		En 1880.	En 1879.	En 1880	En 1879.
Prix <i>moyen</i> d'achat	fr.	5.52	5.30	2.51	2.40
Préparation (créosotage)		0.65	0.65	1.55 1/4	1.55 1/4
Ensemble.	fr.	5.97	5.95	4.06 1/4	3.95 1/4

b. Longrines.

XXVI. Au 31 décembre 1880, il y avait dans les voies 229,107 mètres courants de longrines en fer laminé, avec traverses système Hilf.

A la fin de 1879, il en existait 254,948 — —

soit, en 1880, une diminution de 5,841 mètres.

Au 31 décembre 1879, il existait, en outre, 3,917 mètres courants de longrines en fer système de Serres et Battig. A la fin de l'année 1880, il n'y en a plus en service que 603 mètres, soit 3,314 mètres en moins.

Le prix des traverses métalliques livrées en 1879, était de fr. 5-18 par traverse de 2^m.40, non compris les accessoires (crapauds divers, boulons et plaques) ⁽³⁾.

Pour l'exercice 1880, il n'a pas été acheté de traverses métalliques.

§ 4. MATÉRIAUX DE LA VOIE EN GÉNÉRAL.

a. Emploi.

XXVI. L'annexe XXVI donne le résumé de l'emploi et de la situation des rails, des longrines, des billes et des traverses, au 31 décembre 1880.

Voici les chiffres généraux concernant l'emploi des matériaux en 1880 :

⁽¹⁾ Marchés contractés en 1879, pour les besoins de 1880.

⁽²⁾ — 1880, — 1880.

⁽³⁾ En y comprenant tous les accessoires, le prix *moyen* des traverses métalliques est de fr. 159-97 par tonne, soit fr. 6-24 par traverse avec accessoires.

QUANTITÉS UTILISÉES					
		aux constructions nouvelles.	à l'entretien et au renouvellement.	ENSEMBLE.	
Rails	En fer	Mètres c ^b .	27,878	212,087	259,965
	En acier	—	54,776	605,204	659,980
	Totaux. . .	Mètres c ^b .	82,654	817,291	899,945
Billes	En chêne	Pièces.	57,151	522,484	579,635
	En sapin et en hêtre.	—	8,554	55,489	64,025
	Totaux. . .	Pièces.	45,685	577,973	623,658
Traverses. . .	En fer, de 2 ^m .40	Pièces	"	75,775	75,775
	— de 2 ^m .60	—	"	96	96
	Totaux. . .	Pièces.	"	75,869	75,869
Longrines en fer		Mètres c ^b .	"	1,552	1,552

b. Dépôts.

xxvi et xxvii. La situation, au 31 décembre 1880, des dépôts de rails, de billes, de traverses et de longrines, peut se résumer comme il suit :

MATÉRIAUX EN DÉPÔT AU 1 ^{er} JANVIER 1881.				
		Neufs.	Vieux, susceptibles de remploi.	ENSEMBLE.
Rails	En fer Mètres c ^b .	55,928	772,025	827,953
		259,851	59,555	299,406
	Totaux. . . Mètres c ^b .	515,759	831,578	1,347,337
Billes	En chêne Pièces.	64,454	166,485	230,939
		15,888	155,524	171,412
	Totaux. . . Pièces.	78,522	321,979	400,501
Traverses. . .	En fer, de 2 ^m .40. Pièces.	27,978	226	28,204
		945	476	1,421
	Totaux. . . Pièces.	28,923	702	29,625
Longrines en fer	Mètres c ^b .	41,229	40,856	82,085

c. Cession de vieux matériaux.

XXVII. L'annexe XXVIII résume les opérations de cession, à prix d'argent ou par voie d'échange, des vieux fers retirés des lignes exploitées par l'État.

Le produit des vieux matériaux cédés en 1880 est de 2,469,665 francs.

En 1879, on a vendu une quantité considérable de vieux matériaux appartenant aux stocks des années antérieures, tandis qu'en 1880 il n'a été cédé que des matériaux retirés des voies pendant cet exercice.

Les prix obtenus en 1880 n'ont pas été aussi élevés que ceux de 1879. C'est pour ce motif que l'administration n'a pas écoulé tous les vieux matériaux mis hors de service en 1880. On les vendra au cours de l'exercice 1881.

III.

Situation du matériel.

§ 1^{er}. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

		Effectif		Différences pour 1880.
		Fin 1880	Fin 1879 (1).	
Locomotives	de route (2)	1,045	951 {A. R. 941 L. F. F. 10}	+ 94
	de gare et de manœuvre . .	222	208 {A. R. 208 L. F. F. 0}	+ 14
	Ensemble	1,267	1,159 {A. R. 1,149 L. F. F. 10}	+ 108
Tenders (3)		852	799 {A. R. 799 L. F. F. 0}	+ 55
Voitures à vapeur		14	15 {A. R. 15 L. F. F. 0}	+ 1
Véhicules	voitures à voyageurs	5,000	2,585 {A. R. 2,585 L. F. F. 25}	+ 417
	fourgons à bagages (4) . . .	529	504 {A. R. 491 L. F. F. 13}	+ 25
	wagons à marchandises . . .	54,596	51,687 {A. R. 31,528 L. F. F. 159}	+ 2,909
	wagons divers (5)	407	594 {A. R. 331 L. F. F. 0}	+ 15
	Ensemble	58,552	55,168 {A. R. 34,971 L. F. F. 195}	+ 5,564
	wagonnets pour la route . .	558	508 {A. R. 501 L. F. F. 7}	+ 50
	wagons de secours, plats . .	60	52 {A. R. 52 L. F. F. 0}	+ 8
	Totaux	59,150	55,728 {A. R. 35,521 L. F. F. 207}	+ 5,422

(1) Déduction faite, en ce qui concerne l'effectif des lignes des Flandres, du matériel démoli.

(2) Non compris vingt-trois locomotives prises à bail, savoir : huit à la Société belge des chemins de fer, quatre au Prince-Henri, et onze au Grand Central belge.

(3) Non compris quinze tenders pris à bail, savoir : quatre au Prince-Henri et onze au Grand Central belge.

(4) Y compris les wagons fermés marqués *vitesse*, transformés en fourgons pour bagages, à deux compartiments A et B.

(5) Comprenant les bureaux ambulants des Postes, les voitures cellulaires, les voitures funéraires, les boxes pour chevaux, les trucks pour équipages et les wagons fermés marqués *vitesse*, classés parmi les véhicules pour trains de voyageurs.

Le nombre et la force en chevaux des locomotives et des voitures à vapeur employées à l'exploitation, sont indiqués ci-après :

		NOMBRE ou MACHINES.		FORCE EN CHEVAUX			
		TOTAL.		moyenne par machine.			
		En 1880.	En 1879.	En 1880.	En 1879.	En 1880.	En 1879.
Locomotives	de route { à voyageurs	(¹) 404	353	79,316	69,188	196	196
	{ à marchandises	546	494	97,127	87,932	178	178
	{ à marchandises, pour fortes rampes.	95	94	20,622	20,398	217	217
	Ensemble	1,045	941	197,065	177,518	488	487
	de gare ou de manœuvre	222	208	18,292	17,472	82	84
	Totaux	1,267	(²) 1,149	215,357	194,990	470	470
Voitures à vapeur (système Belpaire)		14	13	282	260	20	20
Totaux généraux		1,281	1,162	215,639	195,250	468	468

Par kilomètre exploité, c'est :

		Fin 1880.	Fin 1879.	Différences pour 1880.	
Matériel de traction.	Locomotives (³)	0.46	0.44 { A. R. 0.45 L. F. F. 0.13 }	+	0.02
	Tenders	0.50	0.50 { A. R. 0.31 L. F. F. 0.12 }		"
	Voitures à voyageurs (³)	1.07	0.97 { A. R. 0.99 L. F. F. 0.33 }	+	0.10
	Fourgons à bagages (⁴)	0.19	0.19 { A. R. 0.19 L. F. F. 0.17 }		"
Matériel de transport.	Wagons à marchandises	12.59	11.90 { A. R. 12.19 L. F. F. 2.69 }	+	0.49
	Véhicules divers (⁵)	0.15	0.15 { A. R. 0.15 L. F. F. " }		"
	Ensemble (³)	15.80	15.21 { A. R. 15.52 L. F. F. 2.58 }	+	0.59
	Wagonnets pour la route	0.20	0.19 { A. R. 0.20 L. F. F. 0.09 }	+	0.01
	Wagons de secours, plats	0.02	0.02 { A. R. 0.02 L. F. F. " }		"
	Totaux (³)	14.02	13.42 { A. R. 13.73 L. F. F. 2.67 }	+	0.60

(¹) Y compris les locomotives n° 452 à 455 qui figuraient précédemment parmi les machines à marchandises, et les locomotives n° 215, 216, 217 et 219, classées antérieurement parmi les machines de manœuvre.

(²) Non compris les dix locomotives provenant des lignes des Flandres.

(³) Y compris les voitures à vapeur.

(⁴) Y compris les wagons fermés marqués *vitesse*, transformés en fourgons pour bagages, à deux compartiments A et B.

(⁵) Comprenant les bureaux ambulants des Postes, les voitures cellulaires, les voitures funéraires, les boîtes pour chevaux, les trucks pour équipages et les wagons fermés marqués *vitesse*, classés parmi les véhicules pour trains de voyageurs.

xxx.

Au 31 décembre, il y avait, en outre, en construction, savoir :

	En 1880.	En 1879.
Locomotives de route.	170	54
— de gare et de manœuvre. . . .	14	16
Ensemble	184	70
Tenders.	133	24
Voiture à vapeur	»	1
Véhicules de transport	957	1,476

xxx.

A cette même date, il y avait en réparation, savoir :

	En 1880	En 1879.
Locomotives.	15.00 p. ‰.	19.52 p. ‰.
Tenders	6.85 —	8.72 —
Voitures à vapeur	57.14 ⁽¹⁾ —	15.38 —
Véhicules de transport	2.96 —	4.96 —

xxx.

En 1880, il a été conclu, pour l'extension et le renouvellement du matériel roulant, des marchés comportant une dépense de fr. 21,550,504-50. Elle se répartit comme il suit :

		SUR FONDS de premier établissement.		SUR FONDS des budgets.		ENSEMBLE.	
		Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.
Matériel de traction.	Locomotives de dif- férents types . . .	198	9,546,420 »	41	1,757,780 »	239	11,084,200 »
	Tenders de la conte- nance de 7,500 lit.	120	629,845 »	29	135,265 »	149	783,110 »
Voiture à vapeur		1	24,650 »	»	»	1	24,650 »
Matériel de transport.	Voitures à voya- geurs.	35	193,261 »	25	73,140 »	36	270,401 »
	Wagons à marchan- dises	5,172	9,564,758 50	8	25,585 »	5,180	9,588,145 50
Ensemble		»	19,560,954 50	»	1,989,870 »	»	21,550,504 50

xxxii à xxxiv.

Les annexes XXXII et XXXIII donnent la classification, par types, des locomotives appartenant à l'État au 1^{er} janvier 1881. L'annexe XXXIV renseigne l'âge kilométrique de ces machines.

§ 2. SITUATION DE L'EFFECTIF DU MATÉRIEL. — RENOUELEMENTS ET EXTENSIONS.

xxxv.

L'annexe XXXV donne la marche progressive du parc de matériel, et la balance des renouvellements, d'année en année, de 1859 à 1880.

(¹) Les voitures à vapeur sont actuellement hors de service, par décision de l'autorité supérieure. — Huit voitures sur quatorze, doivent recevoir des modifications.

XXXVI.

L'annexe XXXVI indique les crédits spéciaux et budgétaires affectés au matériel roulant, ainsi que l'application qui en a été faite, pendant la même période.

Il résulte de l'examen de ces tableaux que l'Etat avait, fin 1880, une *avance* de 4 locomotives et de 366 véhicules pour trains de voyageurs, et un *arriéré* de 88 tenders et de 315 véhicules pour trains de marchandises.

§ 3. MACHINES FIXES ET LOCOMOBILES.

Ces engins servent à alimenter les réservoirs et les châteaux d'eau, à mouvoir et à activer les outillages des ateliers, à comprimer le gaz pour l'éclairage des trains, etc.

En voici la situation :

	Fin 1880.	Fin 1879.	Différences en 1880.
Nombre	167	157	+ 10
Force en chevaux { totale	1,452	1,375	+ 77
Force en chevaux { moyenne par machine .	8.69	8.76	— 0.07

IV.

Utilisation du matériel roulant, composition des trains.

§ 1^{er}. LOCOMOTIVES.

		En 1880 (1).	En 1879.	
XXIX et XXXVIII. Parcours kilométrique des locomotives de l'Etat (2).	Sur le réseau de l'Etat.	Remorque de trains	32,471,508	27,521,014 { A. R. 27,280,324 L. F. F. 240,690
		Manœuvres et réserve	8,779,218	7,573,080 { A. R. 7,535,788 L. F. F. 37,292
		Circulation à vide	1,246,842	1,119,390 { A. R. 1,112,016 L. F. F. 7,374
		Ensemble.	42,197,568	36,213,484 { A. R. 35,928,128 L. F. F. 285,356
	Sur les lignes étrangères.	Remorque de trains.	303,200	368,836 { A. R. 368,836 L. F. F. "
		Manœuvres et réserve	2,683	8,558 { A. R. 8,555 L. F. F. "
		Circulation à vide	"	92 { A. R. 92 L. F. F. "
		Ensemble.	305,883	377,483 { A. R. 377,483 L. F. F. "
	Sur les lignes de l'Etat et de l'étranger.	Remorque de trains (3)	32,474,708	27,889,850 { A. R. 27,649,160 L. F. F. 240,690
		Manœuvres et réserve (4)	8,781,901	7,581,635 { A. R. 7,514,343 L. F. F. 37,292
		Circulation à vide (5)	1,246,842	1,119,482 { A. R. 1,112,108 L. F. F. 7,374
		Totaux (Locomotives-kilomètres) (6) .	42,503,451	36,590,967 { A. R. 36,305,611 L. F. F. 285,356

(1) Y compris les parcours effectués : a) du 1^{er} janvier au 16 février, sur la section belge de la ligne d'Ostende à Armentières ; — b) du 1^{er} janvier au 25 mars, sur la partie belge de la ligne de Furnes à Dunkerque.

(2) Y compris, en 1880, le parcours effectué par les 25 locomotives que l'Etat a prises à bail (Voir note (2) de la page 50).

	En 1880.	En 1879.	
(3) Y compris.	657,162	394,885	kilomètres de parcours sur les lignes du Flénu et de Saint-Ghislain.
(4) —	1,094,111	1,001,534	
(5) —	42,190	20,546	
(6) Y compris.	{ 1,793,463 28,284	{ 1,416,765 136,473	kilomètres de parcours des voitures à vapeur.

		En 1880 (1)	En 1879.	
Parcours kilométrique	annuel	moyen, par locomotive (2)	34,467	32,304 { A. R. 32,206 L. f. F. 25,941
		— par voiture à vapeur (3)	2,172	40,498 { A. R. 10,493 L. f. F. »
	journalier	total des locomotives et des voitures à vapeur .	446,430	400,249 { A. R. 90,468 L. f. F. 782
		moyen, par locomotive ou voiture à vapeur .	93k.35	87k.88 { A. R. 87k.71 L. f. F. 71k.09
Rapport p. % du parcours en manœuvres au parcours avec remorque de trains.		27.04 p. %	27.48 p. %	{ A. R. 27.29 p. % L. f. F. 15.49 p. %
Parcours kilométrique sur le réseau de l'État.	Locomotives de l'État (4)	42,497,568	36,213,484	{ A. R. 35,928,128 L. f. F. 285,350
		— étrangères	277,598	{ A. R. 289,176 L. f. F. »
	Totaux (Locomotives-kilomètres) . . .		42,478,166	36,482,660
Le réseau entier de l'État a donc été parcouru par les locomotives		45,719 fois.	44,239 fois.	{ A. R. 14,813 fois. L. f. F. 3,750 fois.

xxxvii. Le parcours effectué par les locomotives de l'État se répartit proportionnellement comme ci-après :

		En 1880.	En 1879.	
Loco- motives	remorquant des trains	de express	5.79 p. %	5.76 { A. R. 5.80 p. % L. f. F. "
		de voyageurs ordinaires et spéciaux .	31.79 —	32.06 { A. R. 31.85 L. f. F. 59.85
		de marchandises	38.83 —	38.40 { A. R. 38.51 L. f. F. 24.49
	Ensemble.		76.41 —	76.22 { A. R. 76.16 L. f. F. 84.35
	manœuvrant ou en réserve		20.66 —	20.72 { A. R. 20.78 L. f. F. 13.07
	circulant à vide.		2.93 —	3.06 { A. R. 3.06 L. f. F. 2.58
Ensemble		23.59 —	23.78 { A. R. 23.84 L. f. F. 15.85	

En prenant la locomotive-kilomètre remorquant une charge, comme unité de travail effectué, on arrive aux données que voici :

	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
Recette brute. . . fr.	3.50381	3.58285 { A. R. 3.59645 L. f. F. 2.26489 }	— 0.07904
Dépense —	2.08889	2.11846 { A. R. 2.11440 L. f. F. 2.51235 }	— 0.02957
Recette nette	1.41492	1.46439 { A. R. 1.48205 L. f. F. 0.24765 }	— 0.04947

xxxix. La consommation en combustibles et en huiles de graissage a été, savoir :

(¹) Y compris les parcours effectués : a) du 1^{er} janvier au 16 février, sur la section belge de la ligne d'Ostende à Armentières; — b) du 1^{er} janvier au 25 mars, sur la partie belge de la ligne de Furnes à Dunkerque.

(²) Ce parcours est rapporté au nombre effectif moyen des locomotives en service, y compris, en 1880, celles prises à bail.

(³) Ce parcours est rapporté au nombre effectif moyen des voitures à vapeur en service.

(⁴) Y compris, en 1880, le parcours effectué par les 25 locomotives que l'État a prises à bail (Voir note (²) de la page 50).

§ 2. VÉHICULES.

(5) Ce parcours est rapporté au nombre effectif moyen des véhicules en service, non compris les camions-tapissières, les wagons pour le service des ateliers, les wagons plats de secours et les wagonnets pour l'entretien de la route, véhicules dont le parcours n'est pas relevé.

La répartition proportionnelle du parcours des véhicules entre les trains de l'Etat ⁽¹⁾, comporte :

		En 1880.	En 1879.	
Pour les véhicules des trains	de voyageurs	express.	5.06 p. o/o	4.95 { A. R. 4.98 p. o/o. L. f. F. " —
		ordinaires et spéciaux. . . .	23.74 —	22.70 { A. R. 22.59 — L. f. F. 21.23 —
		Ensemble.	28.80 —	27.65 { A. R. 27.57 — L. f. F. 21.34 —
	de marchandises		71.20 —	72.35 { A. R. 72.43 — L. f. F. 58.72 —

En ramenant au véhicule-kilomètre chargé, les recettes et les dépenses totales de l'exploitation, on arrive aux moyennes suivantes :

	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
Recette brute fr.	0.53842	0.53162 { A. R. 0.32221 L. f. F. 0.26036 }	+ 0.00380
Dépense —	0.49997	0.49608 { A. R. 0.19331 L. f. F. 0.28903 }	+ 0.00589
Recette nette fr.	0.43845	0.43554 { A. R. 0.13690 L. f. F. 0.02849 }	— 0.00009

Wagons de particuliers. — Au 31 décembre 1879, le nombre des wagons de particuliers admis à circuler sur les lignes de l'Etat et sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, s'élevait à 190

Pendant l'année 1880, il en a été agréé 7

Ensemble. . . . 197

Dans le cours de la même année, il en a été retiré de la circulation, savoir :

1° Pour être affectés exclusivement au service particulier des établissements propriétaires	41 ⁽²⁾	} 22
2° Pour être vendus, par suite de la fermeture des établissements propriétaires	41 ⁽³⁾	

Reste, au 31 décembre 1880. . . . 175 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Y compris le parcours des véhicules étrangers ayant circulé dans les trains de l'Etat.

⁽²⁾ Dont sept de la Société civile des charbonnages du Hasard, à Trooz-Aval, et quatre de la Société des Agglomérés de houille, à Châtelaineau.

⁽³⁾ Dont cinq de M^ll. de Bauque et C^e, à Houdeng-Goegnies, et six de la Société des Fours à coke d'Ans.

⁽⁴⁾ Dix de ces wagons, appartenant à la Société des Forges d'Acoz et admis depuis le 24 mai 1875, n'ont pas encore été mis en circulation.

§ 3. TRAINS.

a. Trains en général.

		En 1880 (1).	En 1879.	
Trains. Nombre annuel :	Voyageurs	366,992	342,340	{ A. R. 306,081 L. f. F. 6,259
	Marchandises	314,289	283,257	{ A. R. 283,388 L. f. F. 1,869
	Mixtes	41,678	87,303	{ A. R. 48,074 L. f. F. 9,229
	Ensemble	722,959	654,900	{ A. R. 637,543 L. f. F. 17,357
	Moyenne par jour	4,975	4,795	{ A. R. 1,747 L. f. F. 48
XXXVII. Parcours kilométrique :	Sur le réseau de l'État	29,430,939	25,430,460	{ A. R. 24,889,770 L. f. F. 240,690
	Sur les lignes étrangères . . .	303,200	368,836	{ A. R. 368,836 L. f. F. "
	Totaux (Trains-kilomètres). .	29,734,139	25,499,296	{ A. R. 25,258,608 L. f. F. 240,690
Parcours kilométrique par jour :	Trains sans distinction	81,244	69,861	{ A. R. 69,202 L. f. F. 659
	Moyenne par train	41k.43	38k.94	{ A. R. 39k.62 L. f. F. 13k.73
Parcours kilométrique sur le réseau de l'État.	Trains de l'État	29,430,939	25,430,460	{ A. R. 24,889,770 L. f. F. 240,690
	— étrangers	96,263	424,454	{ A. R. 124,451 L. f. F. "
	Totaux (Trains-kilomètres). .	29,527,202	25,254,914	{ A. R. 25,014,221 L. f. F. 240,690
Le réseau entier de l'État a donc été parcouru :	En un an	40,927 fois.	9,891 fois.	{ A. R. 10,098 fois. L. f. F. 3,163 —
	En un jour	29.86 —	27.40 —	{ A. R. 27.67 — L. f. F. 8.66 —

Sur 100 kilomètres parcourus, on compte, selon la nature des trains :

		En 1880.	En 1879.	
XXXVII. Trains	Voyageurs	Express	8.28 p. o/o.	8.30 { A. R. 8.38 p. o/o L. f. F. "
		Ordinaires et spéciaux	42.05 —	41.54 { A. R. 41.26 — L. f. F. 70.96 —
	Ensemble		50.33 —	49.84 { A. R. 49.64 — L. f. F. 70.96 —
	Marchandises	49.67 —	50.46	{ A. R. 50.36 — L. f. F. 29.04 —

La moyenne en véhicules (2) de chaque train a été :

		En 1880.	En 1879.	
XXXVII. Trains	Voyageurs	Express	9 ^v .707	9 ^v .923 { A. R. 9 ^v .928 L. f. F. "
		Ordinaires et spéciaux	8 ^v .968	9 ^v .083 { A. R. 9 ^v .133 L. f. F. 5 ^v .995
	En général		9 ^v .089	9 ^v .224 { A. R. 9 ^v .268 L. f. F. 5 ^v .995
	Marchandises	22 ^v .766	25 ^v .975	{ A. R. 23 ^v .989 L. f. F. 20 ^v .840
Voyageurs et marchandises		15 ^v .882	16 ^v .623	{ A. R. 16 ^v .682 L. f. F. 10 ^v .305

Le train-kilomètre étant pris comme unité de travail, les recettes et les dépenses totales ramenées à cette base, sont :

(1) Y compris le parcours effectué sur les lignes des Flandres, avant leur fusion avec le réseau de l'État. (Voir note (4) de la page 53.)

(2) Y compris les véhicules étrangers qui ont circulé dans les trains de l'État.

	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
Recette brute fr.	3.82676	3.92502 { A. R. 3 93683 L. F. F. 2.68320 }	— 0.09826
Dépense —	2.28142	2.52008 { A. R. 2 31451 L. F. F. 2.97881 }	— 0.05866
Recette nette fr.	1.54534	1.60494 { A. R. 1.62232 L. F. F. — 0.29361 }	— 0.05960

b. Trains de plaisir.

LIV. L'annexe LIV donne le relevé des trains de plaisir mis en marche en 1880, avec indication des parcours effectués, des voyageurs transportés et des produits réalisés.

Les résultats généraux sont ci-après résumés et comparés à ceux de l'exercice 1879 :

	Nombre de trains.	Parcours kilométrique sur le réseau de l'Etat.		Nombre de voyageurs transportés.		PRODUIT (part de l'Etat).			
		TOTAL.	moyen par train.	TOTAL.	moyen par train.	TOTAL.	MOYEN.		
							par train.	par train-kilomètre.	par voyageur
1880	79	9,884.5	125.1	29,355	372	68,132.75	862.44	6.89	2.32
1879	30	7,535.3	251.2	8,562	285	29,544.23	983.81	3.92	3.45
Différences pour 1880.	+ 49	+2,348.7	-126.1	+20,793	+ 87	+38,648.52	-121.37	+2.97	-1.13

§ 4. RÉSULTATS DU TRAFIC PAR VOIE-KILOMÈTRE, PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE ET PAR TRAIN-KILOMÈTRE.

XXXVIII. Le travail des véhicules et des trains, en transports de voyageurs et de marchandises, pendant les exercices 1880 et 1879, est détaillé à l'annexe XXXVIII. On peut le résumer comme il suit :

VOYAGEURS.		En 1880.	En 1879.
Capacité <i>moyenne</i> des voitures (places)		40 ^p .12	40 ^p .07
Nombre <i>moyen</i> de voyageurs	par voiture-kilomètre.	9 ^v .19	8 ^v .84
	par train-kilomètre .	65 ^v .38	65 ^v .35
	par voie-kilomètre (¹).	385,307 ^v	551,496 ^v
Parcours kilométrique <i>moyen</i> d'un voyageur.		22 ^k .80	20 ^k .20
Rapport des places occupées aux places disponibles.	1 ^{re} classe	15.59 p. %	15.56 p. %
	2 ^e —	19.11 —	18.49 —
	3 ^e —	26.11 —	25.17 —
	Sur l'ensemble.	23.22 —	22.50 —

(¹) Ce mouvement est ramené à la longueur *moyenne* exploitée des lignes affectées aux transports de voyageurs.

MARCHANDISES.		En 1880.	En 1879.
xxxviii.	Capacité <i>moyenne</i> des wagons (tonnes)	91.99	91.99
Nombre <i>moyen</i> de tonnes	{ par wagon-kilomètre chargé.	51.80	51.75
	{ par train-kilomètre	921.00	941.81
	{ par voie-kilomètre ⁽¹⁾	302,852 ¹	486,900 ¹
	Parcours kilométrique <i>moyen</i> d'une tonne	70 ^k .48	69 ^k .64
	Rapport entre le nombre de tonnes-kilomètre transportées et la capacité des wagons ⁽²⁾	43.31 p. %	42.84 p. %

V.

Ateliers et magasins.

§ 1^{er}. ENTRETIEN ET RÉPARATION DU MATÉRIEL ROULANT.

XLIII et XLIV. Les annexes XLIII et XLIV ont pour but d'indiquer l'importance relative des ateliers du railway, du point de vue du travail général produit par chacun d'eux, c'est-à-dire du nombre d'ouvriers employés, du nombre de journées de travail et de l'importance des dépenses effectuées.

On s'exposerait à des mécomptes, si l'on attribuait aux chiffres publiés, la valeur de ceux d'un bilan commercial.

On ne peut non plus déduire des chiffres donnés dans ces tableaux, les prix de revient de l'entretien et des réparations du matériel roulant, car les ateliers et notamment les ateliers généraux, ne se bornent pas à réparer le matériel roulant; ils sont, de plus, chargés : de la confection et de la réfection du mobilier, comme aussi des outils, des engins de chargement et de déchargement des marchandises et des bagages, des appareils d'éclairage et de chauffage, du matériel d'incendie des stations; des essais; de la manutention des fournitures en réception; de l'entretien du matériel et des bâtiments; et enfin des dépenses de fabrication du fer, de l'acier remanié, du cuivre bronze, du laiton, etc., de la graisse, des couleurs, des vernis, de l'encre, des bâches, etc., etc.

Ces chiffres comprennent des doubles emplois quant aux frais effectués, en main-d'œuvre et en matières, pour les objets de rechange et d'approvisionnement d'ailleurs confectionnés dans les ateliers généraux. Ces objets figurent une seconde fois au compte des ateliers des lignes qui les mettent en œuvre et qui en tirent parti.

XLV. L'annexe XLV donne un aperçu de l'importance des installations dans les ateliers du réseau, par la situation en valeur, au 31 décembre 1880, du matériel en service, de l'outillage, du service d'incendie, des machines, etc., de chacun d'eux.

(¹) Ce mouvement est ramené à la longueur *moyenne* exploitée des lignes affectées aux transports de marchandises.

(²) Ce rapport est établi sur l'ensemble des expéditions du tarif n° 2 taxées au poids (articles de messageries), du tarif n° 3 (articles de roulage), et du tarif n° 6, petite vitesse (chevaux et bestiaux).

§ 2. MAGASINS ET DÉPÔTS DE MATÉRIEL ET D'APPROVISIONNEMENTS.

XLVI. L'annexe XLVI énumère les divers magasins et dépôts de matériel, d'approvisionnement, etc., avec indication du mouvement en valeurs, déduction faite des matériaux de la voie ⁽¹⁾.

Les colonnes 2 et 9 renseignent la valeur des approvisionnements en magasin au 1^{er} janvier de chaque exercice, d'après le tarif conventionnel des matières. Ce tarif, révisé tous les ans, indique la moyenne des prix obtenus par les adjudications faites pendant les neuf premiers mois de l'exercice précédent. La mention inscrite dans la colonne d'observations, explique la valeur des quantités entrées et sorties (colonnes 3 et 5). Enfin, les colonnes 7 et 8 mentionnent les différences résultant des modifications apportées au tarif.

La valeur totale des objets et des matières d'approvisionnement restant disponibles, au 31 décembre 1880, dans les divers dépôts, est de fr. 6,271,637-55, tandis que le reliquat, au 1^{er} janvier de la même année, n'atteignait, d'après le même tarif, que la somme de fr. 4,749,445-20.

Il y a donc, au 31 décembre, une augmentation d'approvisionnements de fr. 1,522,192-35.

Cet accroissement est en rapport avec le développement du réseau et l'importance de l'effectif du matériel roulant (locomotives, wagons et voitures), comme aussi avec l'intensité du trafic qui s'est élevé de 23,100,000 trains-kilomètres, en 1879, à 29,400,000 en 1880.

XLVII. L'annexe XLVII donne, par espèces, le mouvement général en valeurs des dépôts et le mouvement particulier propre à chacun d'eux, pour l'année 1880.

VI.

Mouvement et Recette des transports.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

XLVIII à LIV. Ces annexes donnent le détail des transports de voyageurs.

LI. L'annexe LI fournit la comparaison, *par classe de voitures et par sorte de trains*, du mouvement et de la recette, ainsi que des parcours et des produits *moyens* pour 1880 et 1879.

(¹) L'annexe XXVII donne le mouvement, en quantités, des dépôts de rails, de longrines, de billes et de traverses pendant l'année 1880.

En voici le résumé :

a) *Mouvement.*

	CLASSES.	VOYAGES.				Parcours moyen DU VOYAGEUR.	
		En 1880.	En 1879. (¹)	Différences pour 1880.		Kilomètres.	
				Chiffres absolus.	Rapport p. o/o.	En 1880.	En 1879. (²)
Billets simples	1 ^{re}	806,924	780,476	+ 26,448	3.49	55.43	53.60
	2 ^e	2,401,868	2,010,148	+ 391,720	4.56	36.23	32.95
	3 ^e	12,028,994	11,178,627	+ 850,367	7.62	22.99	21.40
Ensemble	»	14,937,783	13,969,251	+ 968,532	6.93	26.64	24.60
Billets d'aller et retour	1 ^{re}	1,032,638	1,046,817	— 14,179	1.35	33.02	28.85
	2 ^e	2,982,192	3,046,871	— 64,679	2.12	24.14	19.60
	3 ^e	16,931,694	17,938,123	— 1,006,429	5.61	18.50	15.75
Ensemble	»	20,946,524	22,031,811	— 1,085,287	4.93	20.02	16.90
Billets à prix réduits. (50 p. o/o)	1 ^{re}	315,773	178,609	+ 137,164	76.80	40. »	40.80
	2 ^e	386,535	306,850	+ 79,685	25.97	30.80	33.20
	3 ^e	6,446,267	4,439,906	+ 2,006,361	45.19	21.70	21.40
Ensemble	»	7,148,575	4,925,365	+ 2,223,210	45.44	23. »	22.55
Totaux	1 ^{re}	2,155,335	2,005,902	+ 149,433	7.45	42.43	39.55
	2 ^e	5,470,595	5,363,869	+ 106,726	4.99	29.26	25.40
	3 ^e	35,406,952	33,556,656	+ 1,850,296	5.51	20.61	18.40
TOTAUX GÉNÉRAUX.	»	43,032,882	40,926,427	+ 2,106,455	5.45	22.80	20.20

(¹) Y compris les transports effectués sur les sections belges des lignes rachetées dans les Flandres (Furnes à Dunkerque et Ostende à Armentières), dont la fusion, avec le réseau de l'État, a eu lieu en 1880. — Voir détail de ces transports à l'annexe LI.

(²) Non compris les transports dont il s'agit dans la note (¹) ci-dessus, pour lesquels le parcours n'a pas été relevé en 1879.

b) Recette.

CLASSES.	TOTALE.				MOYENNE PAR VOYAGEUR.	
	En 1880.	En 1879. (¹)	Augmentation en 1880.		En 1880.	En 1879. (¹)
			Chiffres absolus.	Rapport p. %.		
Billets simples	1 ^{re} 3,877,217 79	3,427,047 03	450,170 76	13.13	FR. C. 4.805	FR. C. 4.400
	2 ^e 4,719,046 69	3,901,512 45	817,504 54	20.95	2.245	1.915
	3 ^e 40,718,091 "	8,697,213 45	2,020,877 55	23.24	0.891	0.779
Ensemble	" 49,314,325 48	46,025,772 63	3,288,552 85	20.52	1.293	1.147
Billets d'aller et retour.	1 ^{re} 2,277,692 46	4,906,429 23	371,562 94	19.49	2.206	1.882
	2 ^e 3,506,030 23	2,766,398 75	739,631 48	26.74	1.176	0.909
	3 ^e 9,740,503 23	8,422,007 81	4,618,500 42	19.93	0.581	0.453
Ensemble.	" 45,524,230 62	42,794,535 78	2,729,694 84	21.33	0.741	0.581
Billets à prix réduits. (50 p. %)	1 ^{re} 543,721 26	308,109 47	235,611 79	76.47	1.724	1.726
	2 ^e 376,173 47	284,047 56	92,125 91	32.43	0.973	0.726
	3 ^e 2,008,561 55	4,338,606 80	669,954 75	50.05	0.314	0.302
Ensemble.	" 2,928,456 28	4,930,763 83	997,692 45	51.67	0.409	0.392
Totaux	1 ^{re} 6,698,631 21	5,641,285 72	4,057,345 49	18.74	3.107	2.846
	2 ^e 8,601,220 39	6,951,958 46	4,649,261 93	23.72	1.574	1.298
	3 ^e 22,467,160 78	48,457,828 06	4,309,332 72	23.73	0.634	0.542
TOTAUX GÉNÉRAUX	" 37,767,012 38	30,754,072 24	7,015,940 44	22.82	0.878	0.751

XLVIII et XLIX. La recette des voyageurs représente 55.19 p. % du produit total en 1880, et 50.72 p. % (²) en 1879.

Différentes causes ont contribué à cet accroissement considérable de mouvement et de recette. Ce sont : le relèvement de 5 p. % des prix du barème ; — la substitution du kilomètre à la lieue ; — l'arrondissement des taxes ; — l'allongement des parcours provoqué, notamment, par l'Exposition nationale et par les fêtes jubilaires.

Le relèvement de 5 p. % a amené 1,510,000 francs d'augmentation, et la substitution du kilomètre à la lieue, 780,000 francs. Cette substitution, après un

(¹) Voir note (¹) de la page 61.

(²) A. R. 30.60 }
L. F. F. 40.30 } 50.72 p. %.

ensemble d'observations, a été considérée par l'administration, comme l'équivalent d'un allongement de parcours d'un demi-kilomètre.

La progression du produit moyen par voyageur, en 1880, est surtout due à l'augmentation du parcours moyen. Beaucoup de voyageurs sont venus de plus loin que de coutume pour visiter Bruxelles, à l'époque des fêtes du cinquanteaire.

En 1880, la moyenne du parcours d'un voyageur a été de 22.80 kilomètres, tandis qu'en 1879, elle n'a été que de 20.20 kilomètres.

- III. Les voyages avec billets d'aller et retour ont le plus contribué à cette augmentation. Leur parcours moyen s'est élevé de 16.90 kilomètres, en 1879, à 20.02 kilomètres en 1880.

La répartition du mouvement entre les différentes catégories de voyageurs est, en 1880, restée à peu près la même qu'en 1879. Toutefois, un déplacement s'est produit, en ce sens, qu'en 1880 il a été utilisé relativement moins de billets d'aller et retour, surtout en ce qui concerne la 3^e classe. C'est ainsi que 53.83 p. % des voyageurs se sont, en 1879, munis de coupons de l'espèce, alors qu'en 1880 cette proportion n'a été que de 48.68 p. %.

Beaucoup de voyageurs semblent avoir profité des facultés que l'administration offrait au public par l'organisation de trains de plaisir vers Bruxelles. En effet, les voyages à prix réduits représentent, en 1880, 16.61 p. % du mouvement général, tandis qu'en 1879, ces transports ne comportaient que 12.04 p. % de la circulation totale.

- IV. Pour pouvoir rendre compte de la circulation des voyageurs de toutes catégories, on a, pour 1880, dressé la carte figurative des transports faits sur les lignes exploitées par l'Etat.

Cette carte forme l'annexe I.V. Elle sera distribuée ultérieurement.

Voici les résultats généraux obtenus, en 1880 et en 1879, (1) du transport des voyageurs.

(1) Non compris, en ce qui concerne 1879, les voyageurs qui ont circulé sur les sections belges des lignes rachetées dans les Flandres (Furnes à Dunkerque et Ostende à Armentières), et dont le parcours n'a pas été relevé pour cette année.

				VOYAGES A TOUTES DISTANCES.		
Voyageurs à billets simples				1880. . . .	14,937,783	
				1879. . . .	13,839,267	
Voyageurs à billets d'aller et retour.				1880. . . .	20,946,524	
				1879. . . .	21,826,804	
Enfants et militaires.				1880. . . .	782,378	
				1879. . . .	699,083	
Voyageurs à billets à prix réduits.	Abonnements	généraux.	Prix du tarif.	1880. . . .	462,065	
				1879. . . .	388,304	
			Prix réduits : 50 p. % (Agents de l'administration.)	1880. . . .	56,920	
				1879. . . .	52,098	
			Prix spéciaux. (Voyageurs de commerce.)	1880. . . .	281,850	
				1879. . . .	75,078	
		d'étudiants.	Prix du tarif. (Étudiants en général.)	1880. . . .	602,401	
				1879. . . .	416,786	
			Prix réduits : 50 p. % (Enfants des agents du Départe- ment des Travaux Publics.)	1880. . . .	42,844	
				1879. . . .	39,388	
		d'ouvriers.	Prix du tarif. (Ouvriers en général)	1880. . . .	3,508,408	
				1879. . . .	2,266,202	
			Prix réduits : 50 p. % (Ouvriers de l'administration.)	1880. . . .	758,268	
				1879. . . .	730,846	
		Sociétaires, électeurs, détenus, émigrants, etc.			1880. . . .	645,074
					1879. . . .	206,583
Voyages circulaires			1880. . . .	8,400		
			1879. . . .	5,196		
TOTAUX.				1880. . . .	43,032,883	
				1879 (*)	40,545,605	
Différences pour 1880					+ 2,487,277	

(*) Voir note (1) de la page 65.

UNITÉS DE PARCOURS. — Voyageurs-kilomètre.	PARCOURS moyen D'UN VOYAGEUR.	RECETTE TOTALE.	PRODUIT moyen D'UN VOYAGEUR.	TARIF MOYEN PERÇU par kilomètre.	Observations.
397,448,326	26.61	49,314,325 48	1.29	0 0183	
339,922,253	24.55	45,890,014 23	1.15	0 0468	
419,469,367	20.02	45,521,230 62	0.74	0 0370	
369,240,395	16.90	42,686,150 01	0.58	0 0344	
44,593,546	57.00	992,906 79	1.27	0.0223	
39,348,145	56.30	831,925 87	1.19	0 0212	
9,153,060	19.80	302,081 "	0 65	0 0330	
9,516,420	24.50	320,010 "	0.78	0.0318	
741,586	43.02	40,753 "	0 49	0.0145	
733,820	43.95	40,124 "	0.19	0 0138	
45,532,526	55.12	289,005 "	1.03	0.0186	
4,199,630	55.95	72,657 15	0.97	0 0174	
6,204,970	10 40	93,400 "	0.15	0 0148	
4,563,715	40.95	71,106 50	0.17	0.0156	
385,730	9.01	3,433 "	0.08	0.0089	
352,680	8.95	3,031 "	0.08	0 0086	
44,859,613	12.78	439,624 21	0.13	0.0098	
30,549,515	13.50	307,970 70	0.14	0 0100	
8,921,302	11.15	52,218 20	0.07	0.0058	
8,822,180	12.10	48,730 40	0.07	0.0056	
32,927,576	51.05	675,635 96	1 05	0.0205	
11,307,210	54.75	221,318 55	1.07	0.0196	
1,071,108	427 51	69,729 42	8 30	0 0651	
705,675	435.80	45,533 39	8.76	0.0646	
981,410,710	22.80	37,767,012 33	0 878	0 0385	
819,261,940	20.20	30,490,574 80	0.752	0.0372	
+ 162,148,770	+ 2.60	+ 7,276,540 53	+ 0.126	+ 0.0013	

Les voyages effectués au moyen de *cartes d'abonnements* ont, en 1880, présenté un accroissement considérable. Le mouvement s'est élevé de 3,968,672 à 5,712,726 voyages (augmentation 43.95 p. o/o), et la recette a monté de fr. 815,629-75 à fr. 1,190,184-41 (progrès 45.92 p. o/o).

Les augmentations les plus notables portent sur la circulation des ouvriers et des étudiants qui ont fait 1,242,206 (54.81 p. o/o) et 185,615 (44.53 p. o/o) voyages en plus.

Les transports d'ouvriers (tarification introduite le 15 février 1870) ont, depuis cette époque, donné lieu à une statistique à la distance qui figure dans les comptes rendus antérieurs. En voici les chiffres principaux, complétés par ceux relatifs à l'année 1880.

ANNÉES.	MOUVEMENT.			RECETTE		Progrès annuel.	
	CARTES	VOYAGES (¹)	MOYEN par jour. (²)	RÉELLE.	FICTIVE.	NOMBRE de cartes.	P. o/o.
1870	41,223	170,676	285	22,778	31,567	"	"
1871	32,972	393,661	660	53,101	82,022	18,749	132
1872	71,245	851,910	1,425	145,170	181,288	35,273	116
1873	97,789	1,173,468	1,956	162,971	294,297	26,514	37
1874	133,442	1,601,304	2,669	244,336	331,474	35,653	36
1875	191,675	2,321,100	3,873	318,621	545,927	60,233	45
1876	212,759	2,553,112	4,255	352,539	651,002	19,084	10
1877	216,712	2,600,514	4,334	357,714	701,197	3,953	2
1878	241,552	2,898,621	4,832	352,428	773,260	24,40	11
1879	219,752	2,997,018	4,995	356,701	774,260	8,300	3
1880	355,556	4,266,676	7,111	491,842	1,192,350	105,804	30

Le tarif d'*abonnements à prix réduits*, créé, le 1^{er} octobre 1879, en faveur des voyageurs de commerce, avait fourni, pendant les trois derniers mois de cet exercice, 75.078 voyages : en 1880, il a provoqué un mouvement de 281,850 voyages.

Le nombre des voyages par *livrets circulaires* était, en 1879, de 5,196. En 1880, il s'est élevé à 8,400.

Les augmentations les plus importantes ont été : de 778 coupons pour le voyage circulaire en France, en Belgique, en Hollande et sur les bords du Rhin ; de 552 coupons pour le voyage en Hollande, en Belgique et sur les bords du Rhin ; de 400 coupons pour les Cooks-tours, *vers* Utrecht ; de 292 coupons pour l'excursion des bords du Rhin, et de 224 coupons pour le voyage en Belgique et en France.

(¹) Douze voyages par carte.

(²) En comptant, par ouvrier, deux voyages pendant trois cents jours par an.

§ 2. BAGAGES.

XLVIII à L, LIII, LIV et LVII. La recette des bagages, en 1880, a été supérieure à celle de 1879, de fr. 63,734-99 ou de 7.60 p. %, savoir :

	En 1880.	En 1879 (1).	Augmentation en 1880.
Bagages . { taxés au <i>minimum</i> . fr.	95,884 53	87,629 44	8,255 42 ou 9.42 p. %.
— au poids	806,387 75	730,908 48	55,479 57 ou 7.59 —
Totaux. . fr.	902,272 28	838,537 29	63,734 99 ou 7.60 —

XLIX et LVII. Les parcours et les produits *moyens* sont les suivants :

		En 1880.	En 1879.
Parcours <i>moyens</i> par quintal (poids taxé).. . . . kilom.		72.58	75.20
Produits <i>moyens</i> { par expédition taxée au <i>minimum</i> . . fr.	0.514	5 884 ⁽²⁾ 0.505	5.958 ⁽³⁾ 4.452
{ par quintal (poids taxé) fr.	4.545		
{ par quintal-kilomètre. fr.	0.06		

XLVIII et XLIX. La recette des bagages représente 0.80 p. % du produit total de l'exploitation. En 1879, ce rapport était de 0.84 p. % ⁽⁴⁾.

§ 3. COLIS PAR EXPRES, PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.

XLVIII à L et LVII à LXVIII. D'un exercice à l'autre, la recette de cette catégorie de transports s'est accrue de fr. 551,640.84 ou de 8.77 p. %, savoir :

	TOTALE.				MOYENNE.	
	En 1880.	En 1879. ⁽¹⁾	Augmentation en 1880.		En 1880.	En 1879. ⁽¹⁾
			Chiffres absolus.	Rapport p. %.	fr. c.	fr. c.
Colis par expres fr.	966,303 51	921,686 98	44,616 53	4.81	0.093	0.093
Petits paquets	413,979 66	376,292 74	37,686 92	10.01	0.120	0.101
Articles de messageries	5,462,320 07	4,992,982 68	469,337 39	9.40	0.021	0.021
Totaux. . . fr.	6,842,603 24	6,290,962 40	551,640 84	8.77	0.025	0.025

LVII. Le prix *moyen par expédition* s'est élevé de fr. 0.572, en 1879, à fr. 0.576, en 1880.

XLVIII et XLIX. Ce groupe de transports entre pour 6.01 p. % dans la recette totale; en 1879, c'était 6.29 p. % ⁽²⁾.

(1) Y compris les transports effectués sur les sections belges des lignes rachetées dans les Flandres (Furnes à Dunkerque et Ostende à Armentières), dont la fusion, avec le réseau de l'Etat, a eu lieu en 1880. — Voir détail de ces transports à l'annexe XLIX.

(2) $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{L. R.} & 0.505 \\ \text{L. f. F.} & \end{smallmatrix} \right\}$ fr. 0.505 (3) $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{L. R.} & 4.509 \\ \text{L. f. F.} & 1.468 \end{smallmatrix} \right\}$ fr. 4.452 (4) $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{L. R.} & 0.84 \\ \text{L. f. F.} & 0.73 \end{smallmatrix} \right\}$ 0.84 p. % (5) $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{L. R.} & 6.29 \\ \text{L. f. F.} & 8.33 \end{smallmatrix} \right\}$ 6.29 p. %.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

XLVIII à L,
LVII et LIX à
LXXII.

Les tableaux suivants donnent la comparaison des transports de grosses marchandises effectués en 1880 et en 1879.

a) *Mouvement.*

TRANSPORT — TONNAGE				
	En 1880	En 1879 (¹)	Différences pour 1880.	
			Chiffres absolus.	Rapport p. %.
au minimum	77,069	70,499	+ 6,570	+ 9.32
à la 1 ^{re} classe	844,200	872,512	— 28,312	— 3.24
— 2 ^e —	789,901	988,928	— 199,027	— 20.43
— 3 ^e —	2,372,565	1,947,637	+ 424,908	+ 21.82
— 4 ^e —	8,046,548	6,584,289	+ 1,462,259	+ 22.21
aux tarifs spéciaux	6,046,925	6,046,335	+ 600	+ 0.01
à prix réduits	550,955	551,793	— 1,738	— 0.32
par abonnement	85,048	29,620	+ 55,428	+ 187.13
Totaux	18,812,314	17,091,623	+ 1,720,688	+ 10.07

LXIX. L'annexe LXIX fournit le relevé, par distance, du tonnage et du nombre de tonnes-lieue des grosses marchandises (tarif n° 3) transportées pendant l'année 1880.

b) *Recette.*

TOTALE.					MOYENNE.	
	En 1880.	En 1879. (¹)	Différences pour 1880.		En 1880.	En 1879. (¹)
			Chiffres absolus.	Rapport p. %.		
au minimum	736,908 74	667,482 41	+ 69,426 33	+ 10.40	9.562	9.168
à la 1 ^{re} classe	6,083,168 04	6,276,116 04	— 192,948 00	— 3.07	7.206	7.193
à la 2 ^e —	4,536,907 43	5,145,541 61	— 908,634 48	— 16.69	5.744	5.507
à la 3 ^e —	10,132,103 66	8,269,581 56	+ 2,168,524 10	+ 26.22	4.400	4.246
à la 4 ^e —	21,326,558 42	19,028,338 34	+ 2,298,220 08	+ 12.08	2.650	2.890
aux tarifs spéciaux	17,749,940 45	15,649,853 26	+ 2,400,086 89	+ 13.42	2.935	2.588
à prix réduits	1,020,773 52	1,133,619 49	— 114,875 67	— 10.12	1.856	2.058
par abonnement	218,183 28	94,468 30	+ 123,714 98	+ 131.96	2.563	3.189
Ensemble	62,110,547 94	56,567,033 71	+ 5,543,514 23	+ 9.80	3.302	3.310
Frais accessoires	2,314,047 78	2,212,604 26	+ 101,443 52	+ 4.59	0.123	0.129
Totaux	64,424,595 72	58,779,637 97	+ 5,644,957 75	+ 9.60	3.425	3.439

(¹) Voir note (¹) de la page 67.

Le produit *moyen* de la tonne embarquée avait été, en 1868, de fr. 3.09; en 1869, de fr. 2.91; en 1870, de fr. 2.90; en 1871, de fr. 3.14; en 1872, de fr. 2.95; en 1873, de fr. 2.97; en 1874, de 2.96; en 1875, de fr. 3.53; en 1876, de fr. 3.55; en 1877, de fr. 3.55, et en 1878, de fr. 3.42.

XLVIII et XLIX. Le rapport de la recette des grosses marchandises au produit total de l'exploitation, est de 56.62 p. %. En 1879, c'était 58.72 p. % (1).

Les résultats qu'ont, en 1880, donnés les diverses classes du tarif de la petite vitesse peuvent être difficilement comparés à ceux fournis en 1879, car d'une année à l'autre, presque tous les tarifs ont été révisés. On ne saurait tirer des conclusions exactes que de l'ensemble des faits. Il n'est pas possible de déterminer nettement la part d'influence de chaque catégorie de transports.

Le mouvement et la recette des deux premières classes ont diminué de 227,539 tonnes et de fr. 1,101,582-48. Par contre, la 3^e et la 4^e classe ont progressé de 1,887,167 tonnes et de fr. 4,466,744-18.

Il y a donc eu, sur toutes les classes normales, une augmentation de 1,659,828 tonnes et de fr. 3,365,161-70. Le développement du trafic en général, la révision des tarifs, et l'obtention, pour quelques marchandises et dans nos relations avec l'Allemagne, de prix de transport mieux raisonnés, ont amené cet accroissement.

Le mouvement des transports effectués, en 1880, aux conditions des tarifs spéciaux, ne s'est accru que de 600 tonnes, comparativement à 1879, alors que la recette a progressé de fr. 2,100,086-89. Cela s'explique par ceci : Avant l'extension du tarif des petits parcours à toutes les marchandises de la 4^e classe des services intérieur et mixtes, les produits qui bénéficiaient de la réduction accordée, étaient rangés parmi les transports spéciaux. Ils donnaient lieu à un tonnage important et à une recette relativement faible. Par suite de la généralisation de la mesure, ces expéditions sont rentrées dans la catégorie normale; mais en même temps un accroissement s'est produit sur les transports spéciaux des services internationaux. Cet accroissement a été à peu près égal en mouvement à celui qui, en services intérieur et mixtes, n'avait subi qu'un simple déclassement, mais il lui a été considérablement supérieur en recettes, parce qu'il était dû à un trafic généralement fait à de longues distances. Quelques chiffres feront mieux comprendre ce qui s'est passé. D'un côté, nous perdons en service intérieur, tarif spécial, 607,072 tonnes et fr. 102,290-55. De l'autre, nous gagnons sur nos transports spéciaux vers l'Est français, 112,545 tonnes et fr. 533,552-78, vers le Nord français 120,904 tonnes et 278,516 francs; nous bénéficions également de 325,054 tonnes et de fr. 978,445-25, sur les provenances du grand-duché de Luxembourg, ainsi que de 65,595 tonnes et de fr. 354,554-47 sur les expéditions en transit de ce pays vers la France.

Le produit *moyen* des trois premières classes des grosses marchandises a

(1) $\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R.} \\ \text{L. F.} \end{array} \right\} \frac{58.79}{48.15} \} 58.72 \text{ p. \%}.$

augmenté. Par les causes qui viennent d'être indiquées, nous avons perdu fr. 0-24 à la 4^e classe par tonne transportée, tandis qu'aux tarifs spéciaux nous avons gagné près de fr. 0-53 par tonne expédiée.

Le produit *moyen* des transports faits à prix réduits et de ceux faits par abonnement a baissé d'une manière marquée. Pour ces derniers, la diminution (fr. 0-62) s'explique par l'extension, à toutes les marchandises, du tarif pour les courtes distances.

§ 5. FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

XLVIII à L,
LVII et LIX à
LXVIII.

Les transports effectués, en 1880 et en 1879, sont ci-après résumés et comparés :

a) Mouvement.

	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		DIFFÉRENCES POUR 1880.	
	En 1880.	En 1879. (¹)	Chiffres absolus.	Rapport p. ‰.
Finances. (groups)	669,664	793,595	— 123,931	— 15.62
Equipages. (voitures)	835	472	+ 363	+ 81.14
Chevaux et bestiaux . (expéditions)	56,538	50,465	+ 6,123	+ 12.13

Les expéditions de valeurs ont fléchi en 1880. La diminution porte sur tous les services; elle frappe principalement les groupes de plus de 1,000 francs.

L'accroissement du mouvement des équipages a été provoqué par les services intérieur et internationaux au départ.

Le progrès du trafic en bétail est du, en grande partie, aux expéditions originaires de l'Allemagne et de la Hollande.

b) Recette.

	TOTALE.				MOYENNE. PAR EXPÉDITION.	
	En 1880.	En 1879. (¹)	Différences pour 1880.		En 1880.	En 1879. (¹)
			Chiffres absolus.	Rapport p. ‰.		
Finances fr.	228,500 53	247,049 54	— 18,549 01	— 7.51	0.341	0.314
Equipages fr.	38,311 69	21,393 37	+ 16,918 32	+79.08	44.809	45.325
Chevaux et bestiaux. fr.	4,181,293 78	999,209 72	+182,084 06	+18.22	20.875	19.900
Totaux. . . fr.	4,448,106 "	4,267,652 63	+180,453 37	+44.23		

(¹) Voir note (¹) de la page 67.

XLVIII et XLIX.

Dans la recette totale de l'exploitation, ces catégories de transports n'entrent en 1880 comme en 1879, que pour 1.27 p. % (1).

Voici, de 1876 à 1880, la recette des transports de chevaux et bestiaux :

RECETTE.						
	GRANDE VITESSE.	PETITE VITESSE.				TOTAUX.
		1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	ENSEMBLE.	
1876.	94,140	50,426	76,262	696,544	822,932	917,042
1877.	91,831	53,263	81,205	752,382	887,850	979,681
1878 (*)	95,806	57,768	82,527	737,772	878,067	973,873
1879 (*)	110,649	57,386	81,323	746,852	888,564	999,210
1880.	119,074	67,024	102,655	892,541	1,062,220	1,181,294

§ 6. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

XLVIII a L
et LXXIII.

L'annexe LXXIII énumère les recettes extraordinaires de l'année 1880.

Elles se sont élevées à fr. 2,400,698 78

Le chiffre correspondant, en 1879, était de . . 2,157,298 81 (2)

C'est, pour 1880, une différence en plus de . fr. 243,399 97

Cette augmentation (11.28 p. %) provient, notamment, du boni du décompte annuel de l'échange du matériel, du loyer de locomotives, tenders et véhicules de transport, et des indemnités reçues pour chômage du matériel.

XLVIII et XLIX.

Les produits extraordinaires correspondent, en 1880, à 2.41 p. % de la recette totale. En 1879, c'était 2.16 p. % (3).

§ 7. PRODUITS INDIRECTS.

LXXIII.

Les produits indirects encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du chemin de fer, se sont élevés, de fr. 206,023-72, en 1879, à fr. 209,532-41, en 1880 : augmentation fr. 3,508-39 ou 1.70 p. %, résultant de l'importance plus grande des ventes d'excédents d'emprises.

(1) { N. R. 1.27 }
L. F. F. 0.87 } 1.27 p. %.

(2) Y compris les transports effectués sur les lignes rachetées dans les Flandres.

(3) { N. R. fr. 2,143,947 51 }
L. F. F. fr. 10,351 27 } fr. 2,157,298-81.

(4) { N. R. 2.16 }
L. F. F. 1.62 } 2.16 p. %.

§ 8. RECETTE FICTIVE DES TRANSPORTS EFFECTUÉS GRATUITEMENT
OU AVEC RÉDUCTION.

LXXIV. Les réductions accordées sur les taxes normales, se sont élevées :

	En 1880.	En 1879.	Augmentation pour 1880.
Transports pour compte d'administrations pu- bliques. . . . fr.	3,800,958 72	5,454,110 57	366,828 15 ou 10.68 p. %.
Transports pour compte de particuliers . fr.	1,250,853 70	594,969 29	655,864 41 ou 110.23 —
Totaux . . . fr.	5,051,772 42	4,029,079 86	1,022,692 56 ou 25.58 —

XLIX. L'écart de fr. 1,022,692-56 à charge de 1880, est dû à l'importance plus grande des transports de sociétés et d'objets pour expositions, comme aussi des transports effectués pour la Poste et pour la Guerre.

§ 9. TRANSPORTS EN GÉNÉRAL.

Les tableaux suivants comparent les transports de toutes catégories, faits en 1880 et en 1879.

a) *Mouvement.*

TRANSPORTS.				
	EN 1880.	EN 1879 (1)	DIFFÉRENCES POUR 1880.	
			Chiffres absolus	Rapport p. %.
Voyageurs nombre)	43,032,882	40,926,427	+ 2,106,455	+ 5.15
Bagages.	taxés au minimum (exp.)	186,420	173,476	+ 12,944
	taxés au poids (quintaux)	485,684	165,669	+ 17,015
Marchandises	petites (kilog.)	274,474,623	253,631,810	+ 17,843,813
	grosses (tonnes)	18,812,314	17,091,623	+ 1,720,688
Finances (groups)	669,664	793,595	— 123,931	— 15.62
Equipages. (voitures)	855	472	+ 383	+ 81.14
Chevaux et bestiaux (expéditions)	56,588	50,465	+ 6,123	+ 12.13

(1) Y compris les transports effectués sur les sections belges des lignes rachetées dans les Flandres (Furnes à Dunkerque et Ostende à Armentières), dont la fusion avec le réseau de l'Etat, a eu lieu en 1880. — Voir détail de ces transports à l'annexe XLIX.

b) Recette.

		TOTALE.				MOYENNE.	
		En 1880.	En 1879. (¹)	Différences pour 1880.		En 1880.	En 1879. (¹)
				Chiffres absolus.	Rapport p. o/o.		
XLIX.	Voyageurs	37,767,012 38	30,751,072 24	+ 7,015,940 44	+22.82	0.878	0.751
	Bagages { taxés au minimum.	95,884 53	87,629 11	+ 8,255 42	+ 9.42	0.544	0.505
	{ taxés au poids. . .	806,387 75	750,908 18	+ 55,479 57	+ 7.39	4.343	4.452
	Marchandises { petites. . .	6,812,603 24	6,290,962 40	+ 521,640 84	+ 8.77	0.025	0.025
	{ grosses. . .	64,424,595 72	58,779,637 97	+ 5,644,957 75	+ 9.60	3.425	3.439
	Finances.	228,500 53	247,049 51	- 18,549 01	- 7.51	0.341	0.311
	Equipages	38,311 69	21,393 37	+ 16,918 32	+79.08	14.809	15.325
	Chevaux et bestiaux.	4,181,293 78	999,209 72	+ 3,182,084 06	+18.22	20.875	19.800
	Ensemble. . .fr.	114,384,589 62	97,927,862 53	+16,456,727 09	+13.71		
LXXIII.	Produits extraordinaires . . .	2,400,698 78	2,157,298 81	+ 243,399 97	+11.28		
	Ensemble. . .fr.	113,785,288 40	100,085,161 34	+13,700,127 06	+13.69		
LXXIII.	Produits indirects (²).	88,086 23	105,834 56	- 17,748 33	-16.77		
	Totaux. . .fr.	113,873,374 63	100,190,995 90	+13,682,378 73	+13.66		
LXXIV.	Recette fictive (pour mémoire) (³). fr.	3,800,938 72	3,434,110 57	+ 366,828 15	+10.68		
	Totaux généraux fr.	117,674,313 35	103,625,406 47	+14,049,206 88	+13.56		

Sur les fr. 13,700,127-06 d'augmentation, fr. 7,015,940-14 sont dus aux voyageurs, et fr. 5,644,957-75, reviennent aux grosses marchandises.

On a vu plus haut l'indication des causes de ces accroissements de recettes.

En 1880, les produits *moyens* de ces deux principaux facteurs du trafic ont été de fr. 0.878 pour les voyageurs, et de fr. 5.425 pour les grosses marchandises. Le voyageur a donné fr. 0.127 de plus, la tonne de grosses marchandises fr. 0.014 de moins qu'en 1879.

XLIX. Une recette de 100 francs se répartit proportionnellement à l'importance des transports, comme il suit :

(¹) Voir note (¹) de la page 72.

(²) Non compris les aliénations d'immeubles, dont le montant (fr. 121,415-88 en 1880 et fr. 100,189-16 en 1879) est reporté au compte de premier établissement, d'après les formules nouvelles adoptées pour le compte financier du chemin de fer.

(³) Cette recette se rapporte aux transports qui se font gratuitement ou avec réduction sur les prix normaux des tarifs. (Voir p. 72, § 8.)

		En 1880.		En 1879 (1)
XLVIII et XLIX.	Voyageurs	35 19	100	50 72
	Bagages	0 80		0 84
	Marchandises { petites	6 01		6 29
	{ grosses	56 62		58 72
	Finances	0 20		0 25
	Équipages	0 03		0 02
	Chevaux et bestiaux	1 04		1 00
	Produits extraordinaires	2 11		2 16

§ 10. REDRESSEMENTS DE TAXES.

LXVIII. L'annexe LXVIII donne, par nature de constatations (d'office ou sur réclamation), par nature d'erreurs et par service, le nombre des redressements opérés dans le calcul des prix de transport des marchandises en 1880. Ces redressements représentent 1.34 p. % du nombre total des inscriptions.

Il n'a pas été tenu compte dans ce tableau, des erreurs relevées par les stations d'arrivée, avant la livraison des marchandises.

Aucune autre administration, que nous sachions, ne publie ces renseignements. On ne peut donc juger, par comparaison, du mérite du service qui taxe, mais la proportion de 1.34 p. % paraît satisfaisante.

VII.

Statistique, par service, des transports de toutes natures (2).

§ 1^{er}. TRANSPORTS EN GÉNÉRAL.

L. L'annexe L donne le détail, par service, du mouvement et de la recette.

Voici les chiffres généraux des produits réalisés en 1880.

	Service intérieur.	Services mixtes.	Services internationaux et de transit.	Services réunis.
Voyageurs fr.	51,649,517 77	4,445,605 87	4,671,890 74	57,767,012 58
Bagages	478,825 22	45,727 69	577,721 57	902,272 28
Marchandises { petites	5,095,816 62	568,951 05	4,179,855 59	6,842,605 24
{ grosses	52,954,102 41	7,142,785 88	24,547,707 75	64,424,595 72
Finances	180,442 42	16,422 94	51,575 50	228,500 55
Equipages	50,216 25	2,120 57	5,974 87	58,514 69
Chevaux et bestiaux	765,150 97	68,822 09	547,540 72	1,181,295 78
Produits extraordinaires	2,400,698 78	»	»	2,400,698 78
Ensemble . . fr.	75,552,747 84	9,290,474 04	50,962,066 52	115,785,288 40
LXXIII. Produits indirects (3)				87,085 25
		Total fr.	115,872,575 65	

(1) Voir note (1) de la page 72.

(2) Non compris, pour 1879, les transports effectués sur les lignes de l'Ouest de la Belgique (4 premiers mois) et sur celles de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières (année entière), dont la répartition par service fait défaut.

(3) Non compris le montant des aliénations d'immeubles s'élevant à fr. 121,445-88. [Voir note (2) de la page 75.]

La recette des transports en *services mixtes* est, en 1880, descendue à fr. 9,290,474-04, ce qui correspond à 8.16 p. % du produit total de l'exploitation. En 1879 (fr. 10,851,791-33), cette proportion était de 10.92 p. %. La diminution (fr. 1,561,317-29 ou 14.39 p. %) est due, notamment, à la reprise des sections belges des lignes d'Anvers à Rotterdam, d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque.

Voyageurs	fr.	992,988	94
Bagages		30,430	90
Marchandises { petites		177,160	81
grosses		3,190,207	10
Finances		836	24
Équipages		1,762	»
Chevaux et bestiaux.		149,441	52
Total égal.	fr.	4,542,847	51

	Différences.	
	En plus.	En moins.
Voyageurs fr.	114,179 44	»
Bagages	1,010 41	»
Marchandises { petites . . .	52,047 73	»
grosses . . .	483,897 92	»
Finances	»	6,563 18
Équipages	»	160 08
Chevaux et bestiaux.	33,030 76	»
	683,886 26	6,723 26
Augmentation égale . . . fr.	679,163	»

L'annexe LII fait connaître, par service et par classe de voitures, le mouvement et la recette des voyageurs, ainsi que les parcours et les produits *moyens*.

III.

De ce point de vue, les résultats de 1880 sont ci-après résumés et comparés à ceux de l'exercice 1879.

		MOUVEMENT.	RECETTE.	Parcours moyen par voyageur.	Produit moyen par voyageur.	RÉPARTITION PROPORTIONNELLE	
						du mouvement	de la recette
Service intérieur.	{ En 1880 .	40,006,801	31,649,517 77	Kilomet. 21.71	Fr. c. 0.791	P. %o. 92 97	P. %o. 83.80
	{ En 1879 .	37,986,841	23,672,632 57	19.20	0.676	93 76	81.24
Différences pour 1880 .		+2,019,960	+3,976,885 20	+ 2.51	+0.115	— 0.79	— 0.44
Services mixtes	{ En 1880 .	1,363,193	1,413,003 87	23.71	1.038	3.17	3.85
	{ En 1879 .	1,236,393	1,238,797 71	21.60	1.002	3.06	4.06
Différences pour 1880 .		+ 126,800	+ 206,806 16	+ 1.11	+0.036	+ 0.11	— 0.23
Services internationaux et de transit.	{ En 1880 .	1,660,886	4,671,890 74	46.77	2.842	5.86	12.37
	{ En 1879 .	1,290,811	3,564,722 36	46. "	2.762	3.48	11.70
Différences pour 1880 .		+ 370,075	+1,107,168 38	+ 0.77	+0.080	+ 0.68	+ 0.67
Services réunis	{ En 1880 .	43,032,882	37,767,012 38	22.80	0.878	100 "	100. "
	{ En 1879 .	40,314,047	30,476,132 64	20.20	0.752	100. "	100. "
Différences pour 1880 .		+2,518,835	+7,290,879 74	+ 2.60	+0.126	—	—

C'est le service intérieur qui a amené l'excédent le plus considérable de mouvement et de recette (2,019,960 voyageurs et fr. 3,976,885-20).

C'est ce même service qui présente également l'accroissement le plus important de parcours et de produit moyens (2^k.51 et fr. 0.115).

Les voyageurs internationaux ont effectué un parcours moyen plus que double de celui qu'ont fait les voyageurs du service intérieur, et ils ont procuré une recette presque quadruple.

Du point de vue de la répartition par service, la grande masse des transports (92.97 p. %) s'est effectuée en service intérieur, et a provoqué une recette qui représente 83.80 p. % du produit total.

Voici la répartition, par service, des billets simples et des billets d'aller et retour (1) pour les exercices 1880 et 1879.

(1) Chaque billet d'aller et retour a été compté pour deux voyages.

SERVICES.	BILLETS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
		En 1880.		En 1879.		En 1880.		En 1879.	
		Nombre.	Rapport p. %.	Nombre.	Rapport p. %.	Montant.	Rapport p. %.	Montant.	Rapport p. %.
Intérieur.	simples . . .	12,928,450	39.16	12,044,518	36.28	14,596,110 72	50.43	11,800,765 63	49.40
	aller et retour	20,084,982	60.84	21,154,868	63.72	14,351,479 32	49.58	12,058,400 12	50.60
Mixtes.	simples . . .	869,430	63.68	789,627	67.41	1,010,737 43	73.03	917,817 47	78.33
	aller et retour.	396,474	31.32	381,702	32.59	336,395 46	24.97	233,880 46	21.67
Internationaux et transit.	simples . . .	1,139,833	71.02	973,182	77.06	3,707,477 34	81.65	3,157,931 42	90.19
	aller et retour.	463,064	28.98	290,214	22.94	833,355 84	18.35	343,779 43	9.81
Réunis.	simples . . .	14,937,783	41.63	13,809,357	38.73	19,311,325 48	55.44	15,870,394 52	55.58
	aller et retour.	20,946,521	58.37	21,826,804	61.25	15,524,230 62	44.56	12,686,150 01	44.42

Les voyages faits, en 1880, au moyen de billets d'aller et retour, correspondent à 58.37 p. % de la circulation totale. En 1879, c'était 61.25 p. %.

Le service intérieur donne près de 3 p. % de voyages en moins avec billets d'aller et retour, et les services internationaux 6 p. % en plus.

§ 3. BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

1. L'annexe L donne, par service, le détail des transports de toutes catégories.

Le mouvement et la recette, pour 1880 et 1879, se répartissent comme il suit, entre les trois services :

		MOUVEMENT.						RECETTE.					
		Service intérieur		Services mixtes		Services internationaux et transit.		Service intérieur.		Services mixtes.		Services internationaux et transit.	
		1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879
Bagages	taxés au minimum (expéditions)	71.91	60. »	10.53	10.68	17.56	29.32	70.86	60.63	10.25	10.36	18.89	28.79
	— poids . . . (quintaux)	59.81	61.36	7.81	8.73	32.38	29.91	50.95	50.85	4.45	6.12	44.60	43.03
Colis par exprès et petits paquets. (kilog.)		64.02	62.73	10.61	12.96	25.35	24.31	64.05	63.66	5.86	7.41	39.09	28.93
Articles de messageries. (quintaux)		73.69	74.54	11.53	13.84	14.78	11.62	77.07	77.17	8.94	11.14	13.99	11.69
Grosses marchandises. (tonnes)		51.88	49.25	12.44	16.49	35.68	34.26	51.13	49.58	11.08	15.04	37.79	35.38
Finances. (groupes)		65.79	61.69	8.91	10.93	25.30	27.18	78.96	75.18	7.02	9.55	14.02	15.27
Equipages. (voitures)		78.12	67.17	7.71	14.07	14.17	18.76	78.87	68.60	5.54	10.93	15.59	20.47
Chevaux et bestiaux (expéditions)		67.26	76.43	8.46	11.81	24.28	11.76	64.77	74.20	5.82	9.45	29.41	16.35
Ensemble . . .		55.12	53.90	10.38	14.01	34.50	32.06						

En général, l'accroissement du rapport des expéditions en service intérieur, au trafic total, est compensé par une diminution à peu près égale des transports mixtes. Ce fait est dû à la reprise, en septembre 1879, de la ligne de Saint-Ghislain à Erbisœul, à la fusion du service provisoire des Flandres achevée en 1880, et surtout à ce que, depuis cette année seulement, on rattache au service

intérieur, les transports entre stations de l'État, en transit par des lignes de compagnies. Antérieurement, ces expéditions étaient classées dans le service mixte. La proportion du mouvement et de la recette des transports de chevaux et bestiaux effectués en service intérieur, n'est, en 1880, plus aussi élevée qu'en 1879, en raison du progrès de l'importation du bétail allemand et hollandais.

La répartition proportionnelle de la recette est généralement identique à celle du mouvement. Cependant, le tantième du mouvement est notablement plus fort que le tantième de la recette pour les marchandises de grande vitesse, transportées en services mixtes, et pour les finances expédiées en service international.

L'inverse se remarque pour les expéditions de petits paquets, de chevaux et de bestiaux, en services internationaux.

§ 4. DÉTAIL DES TRANSPORTS DE GROSSES MARCHANDISES.

Le relevé suivant montre, par service et par classe, les différences de mouvement et de recette de 1880 sur 1879.

DIFFÉRENCES DE 1880 SUR 1879.								
	Service intérieur.		Services mixtes.		Services internationaux et de transit.		Services réunis.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
au minimum	+ 3,905	+ 61,430 70	— 1,875	— 18,439 47	+ 6,415	+ 30,722 42	+ 8,445	+ 26,713 63
à la 1 ^{re} classe	— 17,137	— 193,083 58	— 29,237	— 266,241 77	+ 30,982	+ 243,534 43	— 15,462	— 155,780 92
— 2 ^e —	— 192,636	— 1,111,061 45	— 74,014	— 333,135 87	+ 84,941	+ 597,321 31	— 181,749	— 866,876 "
— 3 ^e —	+ 291,793	+ 1,371,730 10	— 9,239	— 13,638 92	+ 179,595	+ 872,468 40	+ 462,129	+ 2,230,539 28
— 4 ^e —	+ 1,865,951	+ 3,700,149 80	— 267,189	— 819,132 18	— 27,028	— 395,164 34	+ 1,571,731	+ 2,455,833 28
aux tarifs spéciaux . .	— 607,072	— 192,290 53	— 33,562	— 119,968 24	+ 632,049	+ 2,311,510 13	+ 11,415	+ 2,119,231 36
à prix réduits	+ 32,629	— 77,333 41	— 33,073	— 36,027 62	— 230	— 427 77	— 674	— 113,810 80
par abonnement . . .	+ 59,469	+ 132,125 65	+ 1,259	+ 4,274 33	— 4,300	— 12,635 "	+ 55,428	+ 123,714 98
Frais accessoires	"	+ 177,503 35	"	— 57,247 36	"	— 3,474 57	"	+ 116,576 52
Totaux	+ 1,435,862	+ 3,962,283 37	— 447,020	— 1,649,587 01	+ 922,424	+ 3,673,805 02	+ 1,911,266	+ 5,936,501 35

Les causes de l'accroissement du mouvement et de la recette des grosses marchandises ont été indiquées plus haut. L'augmentation se partage entre le service intérieur et les services internationaux et de transit. Les services mixtes comportent une diminution de 447,020 tonnes et de fr. 1,649,587-04. Cette diminution n'est qu'apparente, parce que le trafic de 1879, sur les lignes de Saint-Ghislain à Erbisœul, du Service provisoire des Flandres, et des stations de l'État entre elles, en transit par une ligne concédée, représente 526,876 tonnes et fr. 1,860,782-59. En écartant ces chiffres de la comparaison, les services mixtes se soldent, en faveur de 1880, par une augmentation de 79,856 tonnes et de fr. 211,195-35.

Voici, par service et sur l'ensemble des services, la répartition proportionnelle du mouvement de 1880, entre les diverses classes de grosses marchandises.

RÉPARTITION DE 100 TONNES.							
	Service intérieur :		Services mixtes :		Services internationaux et de transit :		SERVICES RÉUNIS.
	par service.	sur les trois services réunis.	par service.	sur les trois services réunis.	par service.	sur les trois services réunis.	
au minimum	0.54	0.28	0.49	0.06	0.20	0.07	0.44
à la 1 ^{re} classe	5.87	3.03	5.40	0.67	2.45	0.77	4.49
à la 2 ^e —	3.98	2.06	5.29	0.66	4.14	4.47	4.19
à la 3 ^e —	14.76	7.66	17.63	2.20	7.71	2.75	12.64
à la 4 ^e —	58.87	30.54	60.01	7.47	43.36	4.77	42.78
aux tarifs spéciaux	9.55	4.93	10.78	1.34	72.44	25.85	32.14
à prix réduits	5.57	2.89	0.30	0.03	»	»	2.92
par abonnement	0.86	0.45	0.05	0.01	»	»	0.46
Totaux	100.00	51.88	100.00	12.44	100.00	35.68	100.00

Près des 75 p. % du trafic de la petite vitesse appartiennent à la 4^e classe et aux tarifs spéciaux. En services intérieurs et mixtes, la 4^e classe participe respectivement pour 58.87 p. % et pour 60.01 p. %, tandis que les tarifs spéciaux n'amènent que 9.55 p. % et 10.78 p. % dans le mouvement de chacun de ces services. L'inverse se constate en services internationaux et de transit, où 72.44 p. % de marchandises se transportent à la faveur de tarifs spéciaux. Ce sont, notamment, nos charbons et nos coques qui sont envoyés, dans ces conditions, vers les pays étrangers. Ceux-ci nous expédient de même ou dirigent en transit par nos voies, des charbons, des coques, des minerais et des fontes principalement.

Le tableau ci-après montre, par service, la répartition proportionnelle de la recette de 1880, entre les diverses classes de grosses marchandises.

RÉPARTITION DE 100 FRANCS.				
	Service intérieur.	Services mixtes.	Services internationaux et de transit.	Services réunis.
au minimum	1.71	1.52	0.22	1.14
à la 1 ^{re} classe	12.57	10.63	5.15	9.44
à la 2 ^e —	6.19	7.40	8.09	7.04
à la 3 ^e —	17.48	19.26	15.38	16.20
à la 4 ^e —	45.81	50.59	15.49	53.11
aux tarifs spéciaux	9.55	7.88	57.70	27.55
à prix réduits	3.06	0.16	»	1.39
par abonnement	0.63	0.06	»	0.34
Frais accessoires	5.17	2.48	1.70	5.59

Comme pour le mouvement, mais dans une proportion moindre cependant, ce sont les transports de la 4^e classe et des tarifs spéciaux qui entrent pour la plus forte part dans la recette des grosses marchandises.

En service intérieur, la 4^e classe fournit 43.84 p. % de la recette ; en services mixtes, 50.59 p. %, et seulement 13.49 p. % en services internationaux et de transit. Les tarifs spéciaux internationaux et de transit sont compris pour 57.70 p. % dans la recette de ces services.

Voici, par service et par classe, le produit moyen des grosses marchandises :

	Service intérieur.		Services mixtes.		Services internationaux et de transit.		Services réunis.	
	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879
Expéditions taxées								
au minimum	10.959	10.512	9.470	9.525	4.088	5.438	9.561	9.620
à la 1 ^{re} classe	7.107	7.228	6.025	6.210	8.654	8.846	7.205	7.237
à la 2 ^e —	5.248	5.421	4.264	4.455	7.096	7.124	5.745	5.561
à la 3 ^e —	3.995	3.729	3.324	3.285	6.582	7.192	4.599	4.296
à la 4 ^e —	2.511	2.766	2.572	2.669	5.661	5.985	2.650	2.914
aux tarifs spéciaux . .	3.567	2.106	2.251	2.589	2.889	2.780	2.935	2.590
à prix réduits	1.858	2.090	1.620	1.181	»	1.861	1.855	2.000
par abonnement . . .	2.552	5.250	3.595	»	»	2.957	2.565	5.189
Frais accessoires	0.174	0.185	0.076	0.084	0.065	0.076	0.125	0.129
Totaux	5.574	5.481	5.051	5.155	5.627	5.570	5.425	5.452

Le mouvement et la recette des grosses marchandises se subdivisent proportionnellement comme il suit, entre le trafic à l'intérieur du pays et les transports à l'exportation, à l'importation et en transit.

	MOUVEMENT.	RECETTE.	Intérieur du pays.		Exportation.		Importation.		Transit.			
			PROPORTION RELATIVEMENT									
			Tonnes.	Francs.	au mouvement total.	à la recette totale.	au mouvement total.	à la recette totale.	au mouvement total.	à la recette totale.	au mouvement total.	à la recette totale.
au minimum. . . .	77,069	736,908 74	82.87	92.66	6.33	2.76	10.42	4.50	0.38	0.08		
à la 1 ^{re} classe . . .	844,209	6,083,168 04	82.87	79.47	7.01	8.25	8.15	10.13	1.97	2.15		
à la 2 ^e —	789,901	4,536,907 13	64.86	56.58	17.20	23.52	11.81	13.91	6.13	5.96		
à la 3 ^e —	2,372,565	10,438,108 68	78.17	68.33	11.75	19.37	9.01	11.15	1.07	1.15		
à la 4 ^e —	8,016,548	21,326,558 42	88.85	84.60	5.55	7.28	5.01	7.43	0.59	0.69		
aux tarifs spéciaux .	6,016,925	17,749,910 15	12.70	10.09	54.35	47.20	21.27	30.78	11.68	11.93		
à prix réduits. . . .	550,055	1,020,773 52	100. »	100. »	»	»	»	»	»	»		
par abonnement . .	83,048	218,183 28	100. »	100. »	»	»	»	»	»	»		
Totaux	18,812,311	62,110,517 91	62.10	58.43	22.39	21.80	11.02	15.23	4.49	4.49		

Sur 100 tonnes de grosses marchandises transportées, 62^e.10 ne franchissent

pas la frontière, 22^t.39 sont exportées, 11^t.02 sont importées, et 4^t.49 ne font que traverser le pays.

Sur 100 tonnes de grosses marchandises qui ont bénéficié des tarifs spéciaux, 12^t.70 ont été transportées en services intérieur et mixtes, 54^t.35 ont été exportées, 21^t.27 ont été importées et 11^t.68 n'ont fait que transiter par la Belgique.

Le tableau suivant donne la progression du trafic des grosses marchandises transportées en *services intérieur et mixtes*, pendant les années 1876 à 1880 :

ANNÉES.	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	TONNES.	DIFFÉRENCE D'UNE ANNÉE A LA PRÉCÉDENTE.		FRANCS.	DIFFÉRENCE D'UNE ANNÉE A LA PRÉCÉDENTE.	
		Chiffres absolus.	Rapport p. ‰.		Chiffres absolus.	Rapport p. ‰.
1876	9,574,510	+ 97,289	+ 1.03	53,410,247	+ 532,673	+ 1.01
1877	9,546,833	— 27,677	— 0.30	53,265,092	— 125,155	— 0.37
1878	10,177,191	+ 830,358	+ 8.88	54,996,827	+ 1,711,735	+ 5.14
1879	11,110,714	+ 933,523	+ 9.16	57,764,192	+ 2,767,365	+ 7.91
1880 (1)	12,099,556	+ 988,842	+ 8.90	40,076,888	+ 2,312,696	+ 6.12

Les transports de grosses marchandises, effectués en *services internationaux et de transit*, ont présenté, de 1876 à 1880, les fluctuations ci-après indiquées :

ANNÉES.	SERVICES.	MOUVEMENT.			RECETTE.		
		TONNES.	Différence d'une année A LA PRÉCÉDENTE.		FRANCS.	Différence d'une année A LA PRÉCÉDENTE.	
			Chiffres absolus.	Rapport p. ‰.		Chiffres absolus.	Rapport p. ‰.
1876	Internationaux.	4,532,425	+ 59,066	+ 1.38	15,291,597	+ 605,416	+ 4.12
	Transit.	633,943	+ 54,112	+ 5.68	2,924,719	+ 37,632	+ 1.72
	Ensemble. . .	4,966,568	+ 93,178	+ 1.91	17,516,146	+ 643,048	+ 3.95
1877	Internationaux.	4,159,700	— 192,725	— 4.45	14,645,854	— 647,565	— 4.23
	Transit.	838,167	+ 204,224	+ 32.21	2,929,656	+ 704,907	+ 31.68
	Ensemble. . .	4,977,867	+ 11,499	+ 0.23	17,575,190	+ 57,344	+ 0.33
1878	Internationaux.	4,525,604	+ 385,904	+ 9.27	15,845,851	+1,200,017	+ 8.19
	Transit.	880,980	+ 42,815	+ 5.11	2,875,165	— 56,495	— 1.95
	Ensemble. . .	5,404,584	+ 426,717	+ 8.57	18,717,014	+1,143,524	+ 6.51

(1) Non compris 1,545,584 tonnes, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.

ANNÉES.	SERVICES,	MOUVEMENT.			RECETTE.		
		TONNES.	Différence d'une année à la précédente.		FRANCS.	Différence d'une année à la précédente.	
			Chiffres absolus.	Rapport p. %.		Chiffres absolus.	Rapport p. %.
1879	Internationaux.	5,015,126	+ 491,522	+ 10.87	18,549,425	+2,505,574	+ 15.81
	Transit.	775,203	- 105,775	- 12.01	2,524,478	- 548,685	- 19.10
	Ensemble. . .	5,790,551	+ 585,747	+ 7.14	20,673,905	+1,956,889	+ 10.15
1880	Internationaux.	5,868,512	+ 853,586	+ 17.02	21,539,632	+3,190,207	+ 17.39
	Transit.	814,243	+ 69,058	+ 8.91	2,808,076	+ 483,598	+ 20.80
	Ensemble . .	6,712,755	+ 922,424	+ 15.93	24,547,708	+5,673,805	+ 17.77

§ 5. RELATIONS AVEC LES SERVICES ÉTRANGERS. — IMPORTANCE RELATIVE.

Nos *relations internationales* sont ci-après classées par rang d'importance.

On indique, en nombre et en proportion, le mouvement général des marchandises de petite vitesse et la recette (part de l'État) de toutes les marchandises, ainsi que des finances, équipages, chevaux et bestiaux, transportées en 1880.

Nos relations avec la France occupent le premier rang : 60 p. % en mouvement et 46.2 p. % en recette. Nos exportations constituent plus des $\frac{9}{10}$ de ce mouvement et près des $\frac{4}{5}$ de cette recette.

Nos relations avec le grand-duché de Luxembourg représentent 17.9 p. % du mouvement et 21.6 p. % de la recette des services internationaux. Les $\frac{9}{10}$ environ de ce mouvement et plus des $\frac{8}{10}$ de cette recette sont dus aux importations.

Nos relations avec l'Allemagne, à l'exception de l'Alsace-Lorraine, constituent 12.5 p. % du mouvement et 17.5 p. % de la recette des services internationaux. Les $\frac{7}{10}$ de ce mouvement et les $\frac{6}{10}$ de cette recette proviennent des importations.

N° de classement.	SERVICES ÉTRANGERS. EXPORTATION ET IMPORTATION.	MOUVEMENT.		RECETTE.	
		Tonnes.	Rapport p. %.	Montant.	Rapport p. %.
1	France	5,514,155	60.0	10,589,552 78	46.2
2	Grand Duché de Luxembourg	1 049,919	17.9	4 864,985 05	21.6
3	Empire germanique et au-delà (à l'exception de l'Alsace-Lorraine)	718,540	12.5	3,877,985 85	17.5
4	Alsace-Lorraine	285,607	4.8	1 804,254 05	8.0
5	Hollande	204,075	3.5	801,476 87	3.6
6	Suisse	76,056	1.3	658,798 80	2.9
7	Angleterre	5,945	0.1	57,505 51	0.5
8	Italie	5,526	0.1	29,160 59	0.1
	Ensemble . . .	5,855,601	100.0	22,485,497 26	100.0

Le tableau suivant classe de la même manière les relations établies *en transit* par la Belgique.

Le courant le plus important est celui de l'Allemagne vers la France et inversement; il entre pour 52.6 p. % dans le mouvement et pour 34.1 p. % dans la recette du transit total. Les expéditions allemandes représentent près des $\frac{9}{10}$ du mouvement et près des $\frac{7}{10}$ de la recette du trafic franco-belge-allemand.

Les relations entre le grand-duché de Luxembourg et la France et celles entre le Grand-Duché et l'Allemagne, occupent à peu près le même rang: les premières sont plus considérables comme recettes; les secondes le sont davantage comme mouvement.

Le trafic franco-grand-ducal n'existe que dans la direction du Grand-Duché vers la France. A l'exception de quelques mille tonnes de fonte, ce trafic est dû aux expéditions de minerais, notamment du Prince-Henri, vers les Compagnies d'Anzin, du Nord et de l'Est.

L'Allemagne et le Grand-Duché échangent des produits bruts.

Les $\frac{9}{10}$ de ces transports sont enregistrés au départ de l'Allemagne. Ils se composent principalement de coke destiné à l'alimentation des hauts-fourneaux.

Ce sont également des produits bruts que l'Allemagne envoie en Alsace-Lorraine ou reçoit de cette contrée. Le mouvement est à peu près le même dans les deux sens.

Le trafic des colis postaux entre pour $\frac{4}{5}$ dans les recettes du service anglo-allemand.

Les transports par voie ferrée, entre la France et la Hollande, comprennent la marée, le beurre, les fruits, les denrées alimentaires en général. Ces envois sont surtout importants au départ de ce dernier pays. Ils se font généralement par trains de vitesse, c'est ce qui explique la supériorité notable de la répartition proportionnelle de la recette comparativement au rapport du mouvement de la petite vitesse dans le tonnage général.

Les autres services de transit sont peu importants. Toutefois, les transports de comestibles de l'Italie vers l'Angleterre prennent un développement marquant. Notre part de recette, qui était, en 1879, de 27,750 francs, s'est élevée, en 1880, à 47,728 francs, soit un accroissement de plus de 72 p. %.

Le trafic entre la Hollande et l'Alsace-Lorraine progresse aussi sensiblement. Notre part de recette a augmenté de 28 p. % sur l'année 1879.

N° de classement.	RELATIONS EN TRANSIT PAR LA BELGIQUE.	MOUVEMENT.		RECETTE.	
		Tonnes.	Rapport p. ‰.	Montant.	Rapport p. ‰.
1	Allemagne (non compris l'Alsace-Lorraine) et France .	275,513	32.0	1,110,023 29	34.1
2	Grand-duché de Luxembourg et France	219,153	26.0	888,089 19	27.3
3	Allemagne et grand-duché de Luxembourg.	203,276	31.5	722,528 35	22.1
4	Allemagne (non compris l'Alsace-Lorraine) et Angleterre	2,713	0.5	170,074 77	5.2
5	Alsace-Lorraine et Allemagne	58,873	7.0	149,481 47	4.6
6	France et Hollande	6,871	0.8	113,258 08	3.5
7	Italie et Angleterre	6 810	0.8	47,728 01	1.5
8	Alsace-Lorraine et Hollande	5,632	0.7	53,867 71	1.0
9	Grand-duché de Luxembourg et Hollande	1,968	0.2	8,952 97	0.5
10	Alsace-Lorraine et Angleterre	331	0.0	5,857 48	0.2
11	Allemagne et Hollande.	533	0.1	2,193 52	0.1
12	Hollande et Suisse	222	0.0	1,758 77	0.1
13	France et Angleterre	106	0.0	732 49	0.0
14	Grand-duché de Luxembourg et Angleterre	22	0.0	274 94	0.0
15	Alsace-Lorraine et France.	33	0 0	238 45	0.0
16	Hollande et Hollande	63	0.0	201 44	0.0
17	France et France.	20	0.0	124 85	0.0
	Ensemble . . .	843,948	100.0	3,257,406 29	100.0

LXXVII.

Convention passée entre l'État et la Société concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise. — Un arrangement, avenu le 7 juin 1880, entre l'Administration des chemins de fer de l'État et la Compagnie de Tournai à Jurbise, a mis fin à des contestations pendantes depuis assez longtemps.

Il paraît utile de rappeler l'origine et la nature de ces litiges, et de faire voir la portée de l'arrangement conclu.

On sait qu'un arrêté ministériel du 18 septembre 1871 décréta l'application d'un nouveau tarif pour le transport des voyageurs sur le réseau exploité par l'État, et qu'une autre décision ministérielle du 12 octobre suivant, réduisit les prix de transport de certaines matières fertilisantes. En outre, à la suite de l'arrêté royal du 29 mai 1872, qui transférait les divers services de la Marine du Département des Affaires Étrangères à celui des Travaux Publics (chemins de fer), il fut prescrit de transporter *en service* les combustibles et tous les objets nécessaires à la Marine, c'est-à-dire d'assimiler ces transports à ceux destinés à l'entretien et à l'exploitation du railway national.

La Compagnie de Tournai à Jurbise protesta contre l'application de ces diverses décisions. De plus, pour la première fois depuis la mise en exploitation de sa ligne, elle soutint que le Gouvernement était tenu de lui porter en recette les expéditions effectuées pour l'exploitation et l'entretien du réseau exploité par l'État.

L'Administration ayant passé outre aux protestations du concessionnaire, celui-ci intenta, de ces divers chefs, une action judiciaire à l'État. Par la suite, des négociations furent ouvertes, en vue d'aplanir ces difficultés, non pas avec le concessionnaire, mais avec la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut qui garantissait, à la Société de Tournai à Jurbise, un minimum de recette, minimum non atteint et loin d'être atteint. Une entente intervint, mais le concessionnaire de Tournai à Jurbise refusa de ratifier les engagements pris, en son nom, par la Société des Bassins-Houillers ; le procès suivit donc son cours.

Le droit du concessionnaire de s'opposer : 1^o à l'application d'un nouveau tarif de voyageurs ; — 2^o aux réductions de prix accordées aux matières fertilisantes ; — 3^o au transport en service ou à prix réduits des combustibles et des objets nécessaires à la Marine, ne pouvait être contesté. Il lui fut offert de rétablir sur sa ligne le tarif des voyageurs fixé par la loi de concession, de faire cesser les réductions de taxes consenties pour les engrais, d'appliquer le tarif normal aux expéditions effectuées pour le compte de la Marine. Le 1^{er} février 1876, le tribunal de Bruxelles rendit un jugement qui ordonnait à l'État de réaliser ses offres, autorisait le concessionnaire à libeller le montant du dommage que l'application, à sa ligne, du tarif des voyageurs du 18 septembre 1871 lui avait causé, et enfin, disait pour droit que, sauf les envois destinés à l'exploitation de la ligne concédée, toutes les autres expéditions passant sur cette ligne et faites pour le service du chemin de fer de l'État, devaient être portées en recette au concessionnaire. Le Département acquiesça à ce jugement en juillet 1876, et prit les mesures pour l'exécution.

Telle est, en analyse, la première phase des prétentions de la Société de Tournai à Jurbise.

Voici la seconde. Dans le courant de 1878 et 1879, le concessionnaire réclama, entre autres, une part dans les recettes, du chef de l'emprunt de sa ligne sur un parcours de 660 mètres, pour les transports de ou vers Ath, Belœil et Blaton. Il demanda que tous les transports effectués depuis le 1^{er} janvier 1871, fussent portés à son compte : *a*) chaque fois que sa ligne s'était trouvée comprise dans l'itinéraire le plus direct ; — *b*) chaque fois que sa ligne avait, en fait, été empruntée, bien qu'elle n'offrit pas la voie la plus courte. Enfin, il libella à 593,000 francs, plus les intérêts légaux (fr. 132,000), les dommages et intérêts auxquels il prétendait avoir droit du chef de l'application, au trafic de sa ligne, du tarif des voyageurs du 18 septembre 1871, et il fit signifier ses conclusions dans l'instance pendante (23 juin 1879).

La réclamation formulée sous les littéras *a* et *b* présentait beaucoup de gravité.

La ligne de Tournai à Jurbise a été construite dans des conditions de tracé et de profil très-avantageuses à l'exploitation. Telle machine qui peut remorquer 120 unités de charge sur cette section, n'en remorque que 70 sur le parcours de Saint-Ghislain-Péruwelz-Tournai.

Aussi, bien que cette dernière voie soit comprise dans l'itinéraire le moins long entre le couchant de Mons, les bassins du Centre et de Charleroi, d'une

part, Tournai et les stations au-delà vers Blandain et Mouscron, d'autre part, le trafic a été dirigé, depuis janvier 1871, pour ainsi dire exclusivement par Jurbise-Leuze-Tournai, tandis que les recettes ont été comptées à la voie plus courte de Saint-Ghislain-Péruwelz-Tournai. Le même fait s'est produit dans d'autres relations de trafic, pour lesquelles la ligne de Tournai à Jurbise a également été empruntée dans toute son étendue ou bien sur une partie de sa longueur, alors qu'elle n'appartenait pas à l'itinéraire tarifé.

L'importance de ce litige était de plusieurs millions pour le passé.

Telle était la situation à laquelle il a été mis fin, par la transaction reproduite comme annexe, sous le n° LXXVII.

Avant d'approuver cette transaction, le Gouvernement a pris l'avis de ses conseils sur la prétention qu'élevait le concessionnaire de se faire porter en compte, dans le passé et dans l'avenir, tous les transports qui ont emprunté et qui emprunteraient sa ligne, quel que fût l'itinéraire tarifé. Les juriconsultes consultés ont reconnu le fondement de cette prétention, justifiée, à leurs yeux, par les stipulations du contrat de concession et des conventions passées en 1848 et en 1855.

Les clauses essentielles de la transaction sont les suivantes :

Les litiges portant sur le passé sont aplanis par des concessions mutuelles (art. 5, 6, 7 et 8).

Pour l'avenir, le Gouvernement acquiert le droit d'user de la ligne de Tournai à Jurbise dans les mêmes conditions qu'il exploite les lignes proprement dites de l'Etat, d'y appliquer les mêmes tarifs de voyageurs et de marchandises (art. 1, 2, 3, 4).

L'emprunt de cette ligne devant procurer une économie dans les dépenses d'exploitation, le Gouvernement en partagera le bénéfice avec la Société, en portant en recette à celle-ci, *une partie* des transports qui, s'écartant des itinéraires tarifés, emprunteraient effectivement sa ligne (art. 9).

VIII.

Statistique, par nature, des transports de grosses marchandises.

LXX à LXXII. Les annexes LXX et LXXI donnent le mouvement, *par bureau et par administration de départ*, et l'annexe LXXII le tonnage, *par distance kilométrique*, des trente-quatre principales marchandises transportées, à la petite vitesse, sur les lignes de l'Etat, pendant l'année 1880.

Le tonnage de ces trente-quatre marchandises s'est élevé à 15,081,954.5 tonnes. Celui des grosses marchandises, dont le mouvement, *par nature*, n'est pas relevé, représente 3,750,556.5 tonnes.

Les marchandises de petite vitesse sont, par rang d'importance, énumérées ci-après, avec indication des quantités transportées et du rapport pour mille dans le mouvement général :

RANG d'importance.	NATURE.	TONNES TRANSPORTÉES.	Rapport p. 100 dans le mouvement général.
<i>A. Marchandises dénommées.</i>			
1	Houille	7,850,342.6	417.5
3	Minerais de fer.	1,578,402.9	73.5
4	Coke	4,172,191.7	62.5
5	Céréales.	659,818.0	33.1
6	Bois bruts.	481,928.2	23.6
7	Payés.	458,028.5	24.5
8	Fonte brute.	429,659.5	22.8
9	Chaux	415,170.8	22.1
10	Fers laminés et fers battus.	387,707.6	20.6
11	Betteraves.	251,904.7	15.4
12	Terres	202,605.5	10.8
13	Pierres brutes et bouchardées	191,549.9	10.2
14	Pommes de terre.	151,905.0	8.1
15	Pierres taillées.	149,376.1	7.9
16	Briques.	129,545.2	6.9
17	Engrais fins (à l'exception du guano)	99,937.8	5.5
18	Minerais de plomb et de zinc.	86,524.6	4.6
19	Sucre.	85,510.7	4.4
20	Rails et accessoires	74,417.0	4.0
21	Laine.	63,020.1	3.3
22	Lin, chanvre, étoupes.	44,556.1	2.4
23	Huile de pétrole	44,497.8	2.4
24	Zinc	56,968.6	2.0
25	Verres à vitre en caisses.	55,971.7	1.9
26	Guano	50,748.4	1.6
27	Coton brut	50,004.7	1.6
28	Sulfates.	28,259.4	1.5
29	Soude.	25,992.1	1.4
30	Tuiles et pannes en terre cuite	19,048.7	1.0
31	Cuir et peaux.	16,591.4	0.8
32	Graisses.	15,612.0	0.8
33	Verreries	15,428.9	0.8
34	Acier.	14,405.5	0.8
35	Bouteilles vides	4,487.4	0.2
	Ensemble	15,081,954.5	801.7
2	<i>B. Marchandises non dénommées.</i>	5,730,556.3	198.5
	Total	18,812,511.0	1000.0

Charbons et cokes ⁽¹⁾. — Ces marchandises représentent près de 48 p. % du mouvement total. — 63.5 p. % ont été effectués à l'intérieur du pays, 30.3 p. % ont été exportés, 2.3 p. % ont été importés, et 3.9 p. % n'ont fait que traverser le pays.

Les principaux courants de transport ont été distribués comme il suit :

a) Au départ du bassin de Mons (2,313) : Le Nord de la France, par Quévy (615); Marcinelle (185); l'Est de la France, par Quévy (70); le Nord de la France, par Quiévrain (67); et l'Est de la France, par Athus (49).

b) Au départ du bassin du Centre (3,052) : Le Nord de la France, par Erquelines (309); Marchiennes (244); l'Est de la France, par Athus (196); Marcinelle (117); Bruxelles-Midi (98); Mons-Bassins (87); Châtelineau (83); Haine-Saint-Paul (75); Erquelines (74) et Gand (57).

c) Au départ du bassin de Charleroi (1,659) : La France, par Erquelines (330); Châtelineau (81); Namur (80); Gand (60), et la France, par Blandain (53).

d) Au départ du bassin de Liège (1,363) : L'Est de la France, par Athus (127); le grand-duché de Luxembourg, par Gouvy (55); Verviers (51) et Chénée (47).

e) Au départ du bassin de la Ruhr (519) : Le Grand-Duché et l'Alsace-Lorraine (210); la France (140); Athus (43) et Bleyberg (40).

Minerais de fer ⁽¹⁾. — Ces produits, qui occupent le second rang dans le mouvement général des marchandises dénommées, ont été répartis comme il suit entre les différents trafics : 10.3 p. % à l'intérieur du pays, 6.7 p. % à l'exportation, 67.8 p. % à l'importation, et 15.2 p. % en transit.

Nos hauts-fourneaux ont été alimentés par des minerais de la Meuse (85), de la province de Luxembourg (22), des autres localités belges (32), du grand-duché de Luxembourg (782), de la France (47), de l'Espagne et de l'Algérie (101), et de l'Allemagne (6).

Nous avons exporté des minerais de fer vers la France (81), et vers l'Allemagne (12).

Le Grand-Duché en a dirigé en transit par nos voies, vers la France (206); la France en a envoyé une petite quantité en Allemagne (1.5); enfin, un peu plus de mille tonnes de minerais étrangers, amenées à Anvers, ont été convoyées vers l'Allemagne, la France et la Hollande.

Trente-et-une autres espèces principales de marchandises. — Le tableau suivant indique, pour chacune d'elles, les points de provenance les plus importants, ainsi que le nombre de 1,000 tonnes transportées ⁽²⁾.

Acier. (14.4)	Betteraves. (251.9)	Bois brut. (461.9)	Bouteilles vides. (4.5)
Allemagne. . . . 6.4	Jauche 12.1	Marchiennes. . . 62.6	Allemagne. . . . 1.0
Nord Belge . . . 4.7	Malines-Terneuzen 12.0	Anvers (bassins) . 45.2	Marcinelle. . . . 1.0
		Allemagne. . . . 28.8	
		Louvain. . . . 24.5	
		Gand 20.6	

⁽¹⁾ Les chiffres placés entre parenthèses représentent le nombre de 1,000 tonnes transportées par chemin de fer de l'État.

⁽²⁾ Les quantités sont exprimées en mille tonnes et dixièmes de mille tonnes.

Bléques. (129.5)	Céréales. (559.8)	Chaux. (415.0)	Coton brut. (30.0)
Baudour. 14.6	Anvers (bassins) .306.0	Vaulx. 84.7	Anvers. 15.0
Saint-Ghislain . . 11.6	France (nord) . . 23.9	Tournai. 37.1	Gand 10.2
Boom. 11.0	Liège. 17.5	Rhisnes. 33.8	Hollande 1.0
Anvers 9.2	Louvain. 14.7	Moha 20.8	
Tertre-lez Baudour 8.5	Nord Belge. . . . 14.5	Namur 28.8	
Nord Belge. 8.1	Gand. 12.5	Nord Belge . . . 23.1	
Cuirs et peaux. (16.1)	Engrais. (9.9)	Fers laminés et battus. (387.7)	Fonte brute. (129.7)
Anvers 12.0	Mouscron 19.9	Marchiennes. . . 86.5	Alsace-Lorraine. .119.7
France (nord) . . . 0.9	Hyon-Cipty 8.9	Nord Belge . . . 57.7	Anvers 70.2
	Gand 7.3	Couillet 41.6	Athus. 56.9
	France (nord) . . . 6.4	Chatelineau . . . 34.5	Prince-Henri. . . 26.5
		Alsace-Lorraine. . 31.5	Marchiennes. . . 23.5
			Marcinelle. . . . 21.8
Grasses. (5.6)	Gumme. (0.7)	Huile de pétrole. (44.5)	Laine. (65.0)
Anvers 9.5	Anvers 13.6	Anvers 43.5	Anvers 40.2
France (nord) . . . 4.9	Ostende. 4.8		Verviers. 6.0
	Gand 4.0		Ostende. 3.1
			Gand 2.9
			France (nord) . . 2.6
Lin. (44.3)	Minerais de plomb et de zinc. (86.5)	Pavés. (158.0)	Pierres brutes et bouchardées. (191.5)
Anvers (bassins) . 10.0	Anvers (bassins) . 43.0	Quenast. 169.5	Moha 24.2
France (nord) . . . 4.6	Calamine 14.4	Lessines. 98.5	Ecaussines. . . . 18.7
Courtrai. 3.9	Welkenraedt. . . . 7.4	Comblain-au-Pont 29.7	Mazy 15.0
Gand 2.7	Nord Belge 6.9	Mévergnies. . . . 22.2	Nord Belge . . . 13.4
Russie. 1.3	Bleyberg 3.5	Poulseur 15.9	Vaulx 12.6
		Nord Belge . . . 15.6	
Pierres taillées. (119.4)	Pommes de terre. (151.9)	Rails et accessoires. (74.4)	Soude. (26.0)
Ecaussines. 46.2	Welkenraedt. . . 28.1	Nord Belge . . . 33.5	Couillet. 6.8
Soignies. 29.3	Allemagne. . . . 12.2	S-O. Allemand. . 10.0	Anvers 4.8
Feluy. 14.1	Matines 7.1	Marchiennes. . . 5.3	France (nord) . . 3.6
	France (est) . . . 5.9	La Louvière. . . 4.5	Athus. 3.1
	Athus. 3.9		

Sucre. (81,5)	Sulfates. (28,3)	Terres. (202,6)	Tuiles. (19,0)
Anvers 7.5	Moustier. 4.4	Mont-Saint-Guibert 38.7	Louvain. 3.0
Gembloux 3.5	Ruysbroek. 4.1	Nord Belge 27.8	Boom. 2.7
Hollande 3.2	Fleurus. 3.7	Marcinelle. 14.4	Hollande. 1.8
Thuillies. 3.0	Tamines. 3.3	Anvers (bassins) . 11.5	Sirault 1.3
Verres à vitre. (36,0)	Verreries. (15,4)	Zinc. (37,0)	
Jumel. 7.4	Nord Belge 4.4	Nord Belge 17.6	
La Louvière. . . . 3.9	Floreffe 1.4	Chênée 7.6	
Marcinelle. 3.6	France 1.3	Tilff 3.1	
Roux. 3.3	Tamines. 1.2		
Gosselies. 3.3			

Acier. — Les transports d'acier se sont effectués, en service intérieur, à concurrence de 55.4 p. %; l'importation d'Allemagne se chiffre par 24.3 p. % et le transit de l'Allemagne vers nos ports, par 18.7 p. %.

Céréales. — Anvers a dirigé 84,000 tonnes de céréales vers le grand-duché de Luxembourg, l'Alsace-Lorraine et la Suisse, 29,000 tonnes vers la France et 13,000 tonnes vers l'Allemagne.

Cotons. — Les $\frac{2}{3}$ des cotons partis d'Anvers et la moitié de ceux enregistrés à Gand ont eu l'Alsace-Lorraine et la Suisse pour points de destination.

Fers. — Les fers laminés et les fers battus ont été transportés principalement, savoir : 54.4 p. % en service intérieur, 27.4 p. % à l'exportation par mer, 5 p. % vers nos frontières de terre, et 7.4 p. % en transit du Grand-Duché et de l'Alsace-Lorraine vers nos ports.

Fontes. — Le mouvement total des fontes se répartit comme il suit : trafic intérieur : 40 p. %; — importation par mer : 15 p. %; — importation d'Allemagne : 2.8 p. %; — importation du Grand-Duché et de l'Alsace-Lorraine : 9 p. %; — transit du Grand-Duché et de l'Alsace-Lorraine vers l'Allemagne : 26 p. %.

Huile de pétrole. — Les $\frac{3}{4}$ des transports d'huile de pétrole ont été expédiés d'Anvers vers l'Alsace-Lorraine et la Suisse.

Laines. — Près de la moitié des laines emmenées d'Anvers était destinée à l'arrondissement de Verviers; l'autre moitié a été envoyée en France, en Alsace-Lorraine, en Allemagne et vers différentes stations belges.

Minerais de plomb et de zinc. — Les transports de minerais de plomb et de zinc se sont répartis comme il suit, entre les principaux services : 37 p. % en service intérieur, 51.2 p. % à l'importation par mer, et 4 p. % en transit par nos ports vers l'Allemagne.

Pavés. — Les carrières de Quenast ont expédié la moitié de leurs produits en France, tandis que les autres principaux centres d'extraction de pavés ont envoyé presque tous leurs transports en Belgique.

Pierres taillées. — La moitié des pierres taillées d'Ecaussines a été utilisée dans les constructions qui se sont faites à Bruxelles et dans ses faubourgs.

Rails. — Le mouvement des rails a surtout été effectué à l'intérieur du pays : 74.7 p. % des transports ont été opérés dans ces conditions ; nos exportations par mer se sont chiffrées par 6.5 p. %, et le transit de l'Allemagne, y compris l'Alsace-Lorraine vers Anvers, est entré pour 14 p. % dans le mouvement général.

Verres à vitre et verreries. — Le trafic des verres à vitres et des verreries est presque exclusivement un trafic d'exportation par le port d'Anvers.

Voici les différences du mouvement des transports, en 1880, comparative-ment au trafic de 1879.

NATURE DES MARCHANDISES.	DIFFÉRENCES.		NATURE DES MARCHANDISES.	DIFFÉRENCES.	
	Tonnes.	Rapport p. %.		Tonnes.	Rapport p. %.
Acier.	+ 5,718.2	+63.8	Laine.	+ 8,198.5	+14.4
Betteraves.	+ 79,698.5	+46.5	Lin, chanvre, étoupes. . . .	+ 5,048.9	+ 7.5
Bois bruts.	+ 50,880.6	+11.8	Minerais de fer.	+388,940.4	+39.5
Bouteilles vides.	+ 649.5	+16.9	Minerais de plomb et de zinc.	+ 15,625.6	+18.7
Briques.	+ 41,047.6	+46.4	Pavés.	- 50,292.1	- 6.2
Céréales.	+ 70,904.1	+12.0	Pierres brutes et bouchardées.	+ 55,055.2	+40.5
Chaux.	+ 52,458.5	+14.4	Pierres taillées.	+ 25,084.4	+20.2
Coke.	+352,038.8	+59.5	Pommes de terre.	+ 19,882.8	+15.1
Coton brut.	- 5,265.4	-14.9	Rails et accessoires.	- 6,712.2	- 8.5
Cuir et peaux.	+ 4,247.2	+54.9	Soude.	- 2,655.4	- 9.5
Engrais fins (guano excepté). .	+ 17,658.4	+21.5	Sucre.	+ 15,890.8	+20.0
Fers laminés et fers battus. .	+ 44,075.9	+12.8	Sulfates.	+ 4,942.5	+21.2
Fonte brute.	- 16,575.2	- 5.7	Terres.	+ 45,919.0	+27.7
Graisses.	+ 2,629.7	+20.5	Tuiles et pannes en terre cuite.	- 1,481.9	- 7.2
Guano.	+ 7,585.6	+52.7	Verres à vitre en caisses. . .	+ 10,565.5	+41.6
Huile de pétrole.	+ 6,675.5	+17.6	Verreries.	+ 1,068.1	+ 7.4
Houille.	+766,946.5	+10.5	Zinc.	- 5,587.9	-15.1

Il y a eu augmentation sur toutes les marchandises, excepté sur le coton, la fonte, les pavés, les rails, la soude, les tuiles et le zinc.

La diminution n'a été importante que sur les transports de pavés. Elle a été produite principalement dans les relations de Quenast avec le quai du canal, Bruxelles et Tournai.

Les transports qui se sont accrus le plus en chiffres absolus et proportionnels

sont : les betteraves, les cokes, les briques, les minerais de fer, les pierres brutes et les terres. Ces accroissements ont été constatés à un grand nombre de points d'expédition, notamment au départ de Jauche pour les betteraves; au départ du Nord-Belge, de l'Allemagne (bassin de la Ruhr) et de Bracquenies (station et établissements) pour les cokes; de Baudour, de Tertre-lez-Baudour, d'Anvers et de Charleroi, pour les briques; au départ du grand-duché de Luxembourg, d'Anvers, d'Athus et du Nord-Belge, pour les minerais de fer; de Mazy, d'Anvers, de Moha et de Chastre, pour les pierres brutes; de Mont-Saint-Guibert et d'Anvers, pour les terres.

Les transports qui ont progressé le plus en nombre seulement sont : les bois, les céréales, la chaux, les fers et la houille. Ces augmentations ont été obtenues dans un grand nombre de stations, notamment, au départ de Marchiennes pour les bois; d'Anvers pour les céréales; de Bascoup, du Vieux-Campinaire, de Saint-Ghislain (charbonnages), du Flénu, de l'Allemagne (bassin de la Ruhr), de Monceau, de Jemeppe-sur-Sambre, de Ransart, du Trooz-Aval et de Micheux pour les charbons.

L'acier, les cuirs, le guano et les verres à vitre ont présenté, pour un mouvement relativement peu élevé, un accroissement proportionnel très-important.

Cet accroissement a, en grande partie, été provoqué par le développement du trafic international : Les importations et le transit des aciers allemands ont triplé; les importations des cuirs par Anvers, ont progressé de 6,968 tonnes à 12,024 tonnes; celles des guanos par Anvers et Ostende se sont élevées de 10,355 tonnes à 20,424 tonnes, les exportations de verres à vitre par Anvers, ont augmenté de 40 p. %.

Voici le tonnage de chaque espèce de marchandise et la répartition proportionnelle des transports entre chacune des zones de 1 à 25 kilomètres, de 26 à 75 kilomètres, de 76 à 160 kilomètres et de 161 kilomètres et au-delà.

NATURE DES MARCHANDISES.	TONNAGE GÉNÉRAL.	Répartition proportionnelle p. % entre chaque zone.			
		1 à 25 kilomètres.	26 à 75 kilomètres.	76 à 160 kilomètres.	161 kilom. et plus.
Acier	14 405.5	14.9	58.5	27.4	19.4
Betteraves	281,904.7	74.8	25.0	2.1	0.1
Bois bruts	481,928.2	22.6	59.9	29.9	7.6
Bouteilles vides	4,487.4	14.0	52.4	47.2	6.4
Briques	129,545.2	47.0	27.4	12.8	12.8
Céréales	659,818.0	16.5	26.6	51.5	25.6
Chaux	415,170.8	33.8	45.8	18.9	1.5
Coke	1 172,191.7	15.7	6.4	24.0	55.9
Coton brut	50,004.7	5.5	10.9	9.6	76.2
Cuirs et peaux	16,591.4	4.5	16.8	57.5	41.4
Engrais fins (guano excepté)	59 957.8	27.2	59.5	27.6	5.9
A reporter	5,275,781.2	—	—	—	—

NATURE DES MARCHANDISES.	TONNAGE GÉNÉRAL.	Répartition proportionnelle p. o/o entre chaque zone.			
		1 à 75 kilomètres.	76 à 160 kilomètres.	161 à 180 kilomètres.	181 kilom. et plus.
Report . . .	3,275,781.2	—	—	—	—
Fers laminés et fers battus.	387,707.6	22.3	25.7	40.5	11.5
Fonte brute	429,639.3	16.1	12.5	46.5	24.9
Graisses.	15,612.0	5.9	35.8	8.4	49.0
Guano	50,748.4	27.6	27.7	33.8	10.9
Huile de pétrole.	44,497.8	1.2	7.6	15.4	77.8
Houille	7,850,542.6	39.3	40.0	17.0	2.8
Laine.	65,020.1	15.0	8.0	61.2	17.8
Lin, chanvre, étoupes.	44,556.1	7.6	46.4	36.0	10.0
Minerais de fer.	1,376,462.9	9.5	11.5	18.2	61.0
Minerais de plomb et de zinc.	86,524.6	8.5	24.5	63.0	4.2
Pavés.	458,028.5	26.2	45.9	26.5	5.6
Pierres brutes et bouchardées.	191,549.9	37.2	58.9	20.2	3.7
Pierres taillées.	149,576.1	17.0	52.2	28.2	2.6
Pommes de terre.	151,905.0	20.6	51.2	30.5	17.9
Rails et accessoires.	74,417.0	10.6	21.6	61.0	6.8
Soude.	23,992.1	9.6	35.4	27.7	27.5
Sucre.	85,510.7	16.8	34.8	44.7	3.7
Sulfates.	28,259.4	57.4	42.7	16.0	3.9
Terres	202,605.5	55.2	43.4	12.8	10.6
Tuiles et pannes en terre cuite	19,048.7	56.2	47.0	15.1	3.7
Verres à vitre en caisses	53,071.7	2.5	6.5	90.0	1.4
Verreries	15,428.9	2.8	15.8	75.4	6.0
Zinc	56,968.6	18.5	27.7	30.9	2.9
Ensemble . . .	15,081,954.5	30.4	52.5	22.2	15.1

D'après les indications du tableau précédent, les marchandises se classent comme il suit, du point de vue de leur principal rayon ou de leur principale zone de circulation.

MARCHANDISES QUI SE TRANSPORTENT PRINCIPALEMENT DANS .								
UN RAYON DE			UNE ZONE DE					Les zones de 26 à 75 kilomètres et de plus de 180 kilomètres.
25 kilomèt.	75 kilomètres.	160 kilomètres.	26 à 160 kilom.	26 kilom. et au-delà.	76 à 160 kilom.	76 kilomètres et au-delà.	161 kilomètres et au-delà.	
Betteraves.	Briques.	Bois bruts.	Acier.	Céréales.	Laine.	Coque.	Coton brut.	Graisses.
	Chaux.	Engrais.	Bouteilles.	Soude.	Rails.	Cuir et peaux.	Huile de pétrole.	
	Houille.	Fers laminés.	Lin.		Verres à vitre.	Fonte brute.	Minerais de fer.	
	Pierres brutes.	Guano.	Minerais de plomb.		Verreries.			
	Sulfates.	Pavés.	Pierres taillées.					
	Terres.	Pommes de terre.	Sucre.					
	Tuiles.		Zinc.					

Les transports les plus considérables effectués aux plus longues distances ont été pour les :

Céréales. — 1° A 250 kilomètres : 49,451 tonnes, d'Anvers (Bassins) vers le grand-duché de Luxembourg, l'Alsace-Lorraine et la Suisse, par Sterpenich ;

2° A 258 kilomètres : 57,286 tonnes, d'Anvers (Bassins) vers l'Est Français, le grand-duché de Luxembourg et la Suisse, par Athus.

Cokes. — 1° A 215 kilomètres : 93,953 tonnes, de Haine-Saint-Paul vers l'Est de la France et le grand-duché de Luxembourg, par Athus ;

2° A 222 kilomètres : 113,123 tonnes, de Bracquegnies (station et établissements) vers l'Est de la France et le grand-duché de Luxembourg, par Athus.

Minerais de fer. — 1° A 183 kilomètres : 104,475 tonnes, du grand-duché de Luxembourg, par Sterpenich, vers Charleroi, le Nord Belge, par Charleroi, et le Nord Français, par Erquelinnes ;

2° A 184 kilomètres : 141,094 tonnes, du grand-duché de Luxembourg, vers Châtelaineau, par Athus ;

3° A 191 kilomètres : 100,205 tonnes, du grand-duché de Luxembourg, par Athus, vers Charleroi, le Nord Belge, par Charleroi, et le Nord Français, par Erquelinnes ;

4° A 194 kilomètres : 122,669 tonnes, du grand-duché de Luxembourg, vers Marchiennes, par Athus ;

5° A 218 kilomètres : 52,647 tonnes, du grand-duché de Luxembourg, vers La Louvière, par Athus ;

6° A 269 kilomètres : 58,972 tonnes, du grand-duché de Luxembourg, vers le chemin de fer d'Anzin, par Athus.

IX.

Dépenses.

§ 1^{er}. RÉPARTITION PAR SERVICE.

EX et CXI. Voici, sous le rapport des dépenses d'exploitation, y compris les frais de parachèvement et d'amélioration des voies et travaux, la comparaison détaillée des deux exercices :

Services.	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
Régie. fr.	82,935 85	84,806 21 ^{A.R. 84,806 21} _{L.F.F. "}	— 1,850 56
Services communs (1) . .	1,961,044 18	1,556,188 07 ^{A.R. 1,544,398 07} _{L.F.F. 11,790 "}	+ 404,856 11
Voies et travaux. . . .	16,505,617 "	15,104,565 78 ^{A.R. 14,875,174 59} _{L.F.F. 229,189 15}	+ 1,199,255 22
Traction et matériel. . .	30,687,652 54	24,795,518 77 ^{A.R. 24,593,707 96} _{L.F.F. 191,810 81}	+ 5,894,155 77
Transports.	17,965,880 02	16,867,255 56 ^{A.R. 16,646,788 81} _{L.F.F. 220,466 53}	+ 1,098,624 66
Contrôle des recettes (1) .	1,502,470 "	1,221,150 72 ^{A.R. 1,160,119 41} _{L.F.F. 60,714 30}	+ 81,519 28
Totaux. fr.	68,505,619 59	59,627,282 91 ^{A.R. 58,110,312 09} _{L.F.F. 716,970 82}	+ 8,676,556 68

(1) En 1879, les dépenses des services communs et du contrôle des recettes étaient portées en compte sous les rubriques : administration centrale et services en général.

CX.

L'annexe CX donne, par articles du budget, le détail des chiffres qui précèdent.

Groupées selon leur nature, les dépenses des deux exercices considérés conduisent aux résultats suivants :

	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
Personnel. { Fonctionnaires et employés . fr.	12,154,642 53	11,523,258 04	+ 631,384 49
{ Ouvriers . . .	27,854,804 54	24,883,480 53	+ 2,951,323 99
Matériel et fournitures de bureau	1,107,800 »	830,194 80	+ 277,605 20
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie. .	3,493,000 »	3,306,745 05	+ 186,255 97
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux. .	3,090,245 »	2,872,870 »	+ 217,375 »
Combustibles et autres objets de consommation, pour la traction des convois.	5,920,100 »	5,649,861 08	+ 2,70,238 92
Entretien, réparation et renouvellement du matériel . . .	9,499,600 »	7,853,232 99	+ 1,646,367 01
Primes d'économie et de régularité, et pour encourager la marche régulière des trains. .	739,500 »	707,630 »	+ 31,870 »
Frais d'exploitation . . .	1,629,400 »	1,596,742 16	+ 32,657 84
Camionnage. Prise et remise à domicile	1,704,000 »	1,583,152 59	+ 120,847 41
Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer (contentieux) .	630,000 »	632,401 21	— 2,401 21
Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel .	412,220 02	99,212 80	+ 313,007 22
Dépenses diverses	66,507 50	66,503 66	+ 3 84
Totaux. . . fr.	68,503,619 59	59,627,282 91	+ 8,876,336 68

Des indications plus détaillées seront fournies au compte rendu de l'exercice 1881, en ce qui concerne les dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'intérêt et d'amortissement auxquelles le service des capitaux engagés a donné lieu, soit pour les lignes construites par l'État, soit pour les lignes rachetées ou exploitées, sont ci-après résumées et comparées :

		En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
CXII.	Redevances attribuées aux Compagnies dont les lignes sont exploitées par l'État. . . fr.	5 004,122 59	4,120,424 41	+ 883,697 98
CIX.	Annuités de rachat dues aux Compagnies concessionnaires.	15,832,945 "	13,853,007 "	— 64 "
CV.	Avances			
	du			
	Trésor.			
	Intérêts	26,355,420 20	24,710,852 18	+ 1,622,588 02
	Amortissement. .	1,810,700 "	1,690,000 "	+ 120,700 "
	Ensemble. .	28,144,120 20	26,400,852 18 (1)	+ 1,743,288 02
	Totaux. . . fr.	46,981,185 59	44,554,265 59	+ 2,626,922 "

La charge supplémentaire de fr. 1,743,288-02 ci-dessus correspond au capital de fr. 50,660,567-76 dépensé en 1880. (Voir annexe CVIII.)

§ 2. DÉTAILS CONCERNANT LES DÉPENSES DE COMBUSTIBLES, DE CHAUFFAGE, D'ÉCLAIRAGE ET DE GRAISSAGE.

Combustibles. — L'importance et la valeur des fournitures de charbons et de coke effectuées en 1880 sont indiquées ci-après :

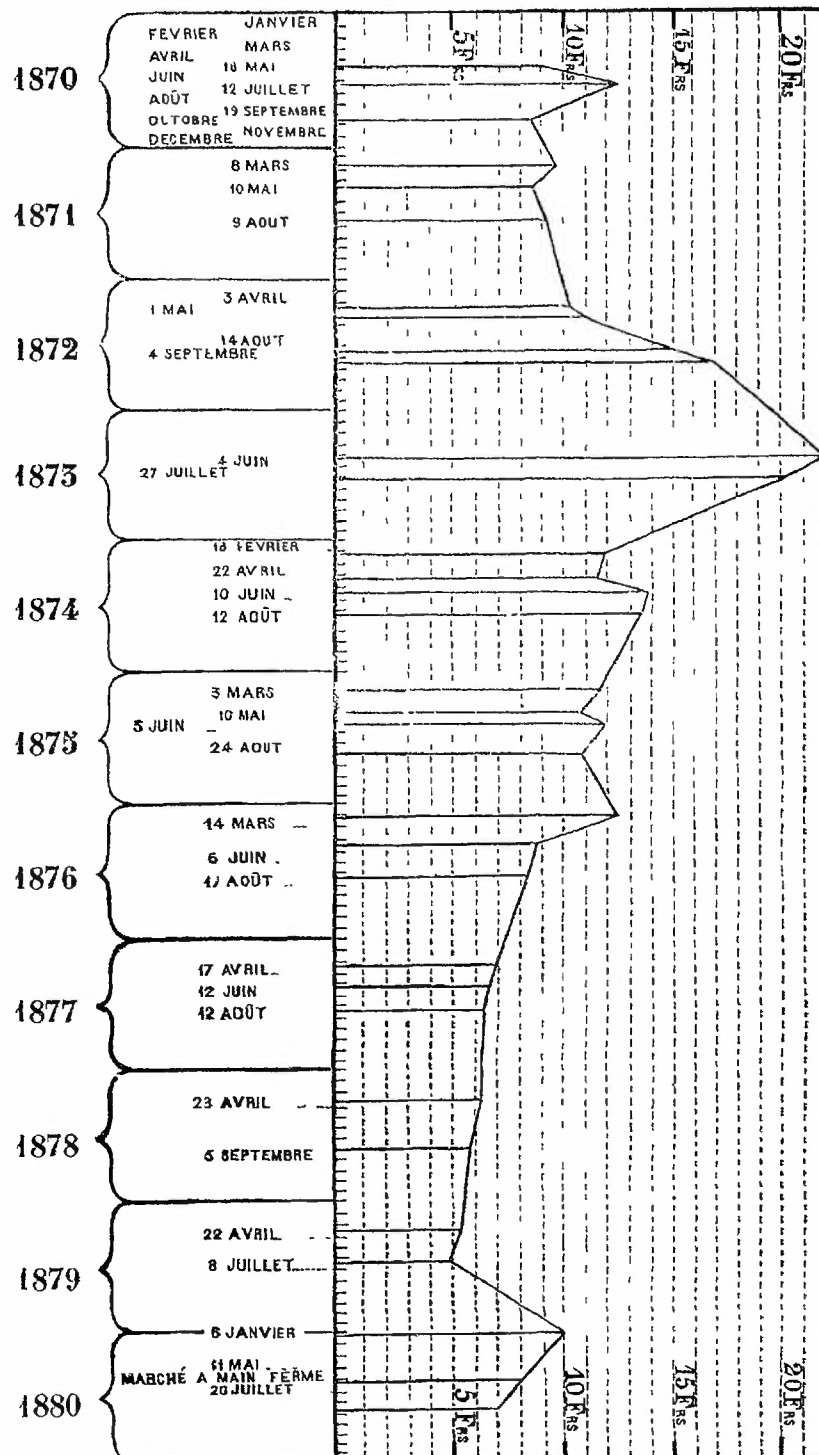
	PRIX MOYENS par TONNE.	QUANTITÉS FOURNIES EN 1880 (1)			VALEURS.
		SUR MARCHÉS CONTRATÉS		Totaux.	
		En 1879.	En 1880.		
	Fr. c.	Tonnes.	Tonnes	Tonnes.	Fr. c.
Charbon menu.	7.7165	179 361.000	284,978.500	464,339.500	3,585,077 66
— gailleux	10.1044	37,902.000	63,940.250	121,842.250	1,231,141 44
— pour forges	7.6648	6,222.500	2,733.000	8 977.500	68,811 09
— en roche.	16.4575	632.650	1,134.250	1,806.900	29,757 13
— pour fours à réchauffer.	14.2056	"	1 871.500	1,871.500	26,585 75
Coke industriel.	15.7221	460.750	247.000	707.750	11,127 35
Ensemble . . .	8.2871	244,598.900	334,946.500	599,545.400	4,950,480 42
Pour essais.	charbon menu		500.000		4.479 14
	— gailleux		58.500		412 11
	— lavé.		1,054.500		9,420 85
	— pour fours à ré- chauffer		28.500		599 "
Pour déchargement par erreur, charbon menu	8.0000		10.000		80 "
Coke acheté de la main à la main.	17.5798		1,677.500		29,151 "
Ensemble . . .	12.9287		5.598.800		45,942 08
Totaux	8.2854		602.944 ¹ .200		4,994,422 50

(1) {V. R. 26,151,525 34 } 26,400,852-18 francs.
{L. C. F. 249,306 80 }

(2) Ces quantités ne comprennent pas les 5 p. % de bon poids.

La réception de ces 602.944.200 tonnes de combustibles a donné lieu à une dépense de 44,002 francs, du chef des salaires des agents réceptionnaires. Les frais de l'espèce se sont donc, en moyenne, élevés à fr. 0.07 par tonne.

Le diagramme suivant figure les prix moyens par tonne des adjudications des charbons menus, pour la période de 1870 à 1880.

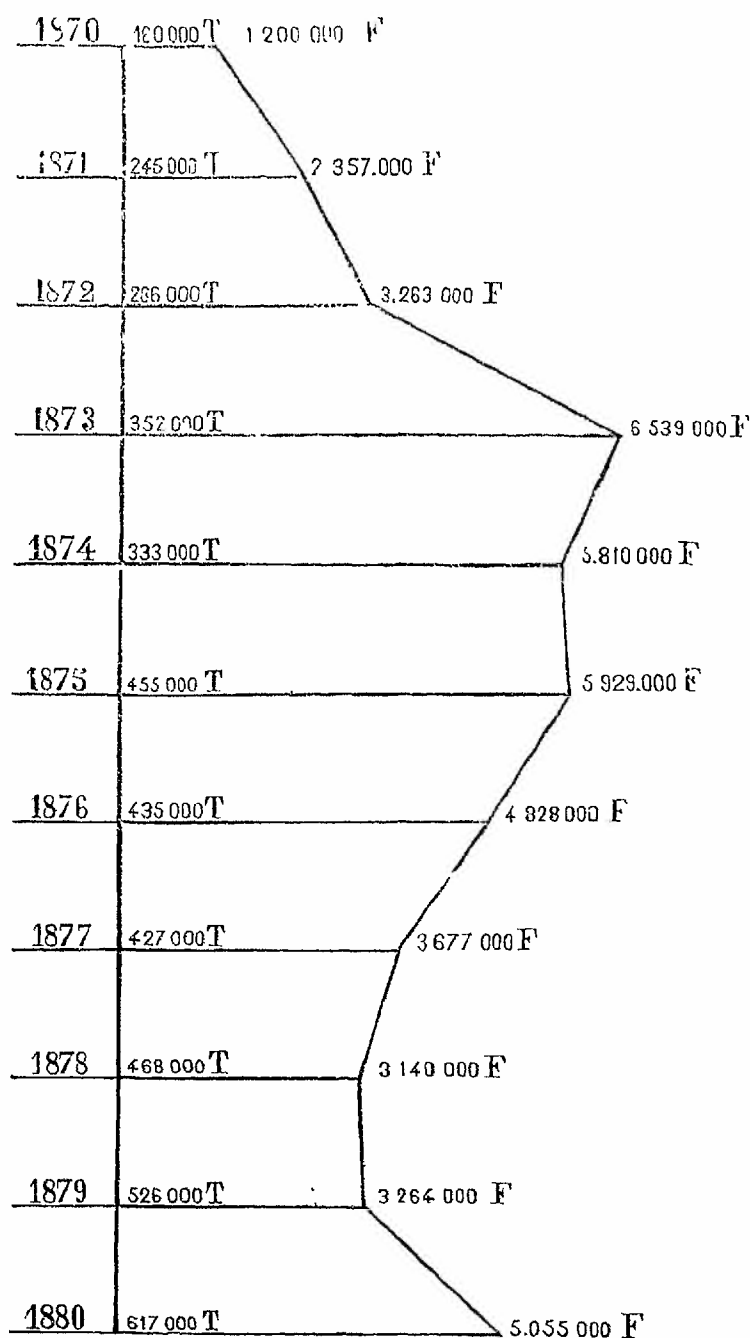


Echelle de 0^m.005 par un franc.

Le dessin suivant donne le diagramme comparatif des quantités de charbons

consommées et des sommes totales payées. année par année, pendant la période de 1870 à 1880.

Les traits *pointillés* indiquent les consommations, tandis que les traits *pleins* représentent les sommes payées.



Échelles : De 0^m.005 par 100,000 tonnes.

De 0^m.010 par 1,000,000 de francs.

Chauffage. — En 1880. les dépenses de chauffage se sont considérablement accrues. Cette augmentation est due, notamment, aux quantités plus grandes consommées et surtout au renchérissement des charbons dont le prix moyen par tonne a monté de fr. 6-21 à fr. 8-19.

De plus, le chauffage des trains a, pendant cette année, été étendu à toutes les voitures. ce qui a donné lieu à une dépense de fr. 177,195-78.

Le coût des installations destinées à l'exploitation de ce nouveau service, s'est élevé à 969,630 francs.

Les marchés principaux contractés en vue de ces installations, comportent : 24 chaudières de la force de 40 chevaux, 24 appareils réchauffeurs, 200 tricycles et 12,000 bouillottes.

Au 1^{er} janvier 1880, l'effectif des chaufferettes était de 5,938. Au 31 décembre de la même année, il était de 18,273.

Le nombre des chaufferettes placées journellement, a été de 13,083 pour la période du 1^{er} janvier au 8 avril, et de 54,501 pour celle du 28 octobre au 31 décembre.

Le prix moyen (matière et main-d'œuvre) par chaufferette placée, s'est élevé à fr. 0.044 pendant la première de ces périodes, et à fr. 0.031 pendant la seconde.

Au 1^{er} janvier 1880, le personnel ouvrier chargé du chauffage des trains, comprenait 1 chef-lampiste, 1 appareilleur et 127 chaufferettiers; il donnait lieu à une dépense journalière de fr. 311-71. Au 31 décembre suivant, ce personnel se composait de 4 chefs-lampistes, 1 brigadier-appareilleur, 2 appareilleurs, 24 chauffeurs de machines fixes, et 356 chaufferettiers; il comportait une dépense quotidienne de fr. 1,067-60.

Le prix de revient de la manipulation d'une chaufferette est descendu de fr. 0.020 à fr. 0.019, pendant la seconde période de l'année 1880.

A partir du 13 octobre 1880, les fourgons de trains, tant à voyageurs qu'à marchandises, ont également été chauffés. Le nombre des calorifères a été porté de 371 à 913.

Eclairage. — Les dépenses de l'éclairage à l'huile ont notablement décrû en 1880. Cette diminution résulte du remplacement de l'huile de colza épurée, par de l'huile de pétrole, dont le prix moyen par kilogramme a, de plus, sensiblement diminué.

Par contre, les frais de l'éclairage au gaz accusent un accroissement occasionné, en grande partie, par les fêtes nationales de 1880. La consommation moyenne annuelle du gaz, par bec, a monté de 186 mètres cubes, en 1879, à 208 mètres cubes, en 1880.

XL L'annexe XL présente la situation des installations d'éclairage au gaz, existant dans les stations des railways de l'Etat, ainsi que dans les perceptions des postes et des télégraphes annexées à ces stations.

En voici le résumé, avec indication des dépenses correspondantes :

		CONSUMMATIONS DE GAZ.				
		QUANTITÉ		DÉPENSE		
		totale.	moyenne par bec.	totale.	moyenne	
					par bec	par mètre cube
BECS A GAZ.						
	Nombre	Mètres cubes.	Mètres cubes	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Services du chemin de fer.	Voies et travaux . . .	149	30,603	5,904 41		
	Traction	3,838	1 203,206	232,137 64		
	Exploitation . . .	9,716	1,993,613	383,020 49	39.63	0.193
	Ensemble . . .	13,723	3,226,422	623,062 54		
Services de la poste		413	113,469	20,965 03	50.76	0.182
	— du télégraphe . . .	687	159,090	28,883 23	42.05	
	Ensemble . . .	1,100	274,559	49,830 26	45.32	
Totaux	16,823	3,503,981 ⁽¹⁾	208.28	672,912 80	40. *	0.192

L'entretien annuel des canalisations, des compteurs et des brûleurs a, en moyenne, coûté fr. 1-84 par bec.

Voici le détail des dépenses faites, en 1880, pour les services de l'éclairage et du chauffage :

Traitement du personnel (fonctionnaires et employés), frais de déplacements et indemnités		fr.	62,796 28
Matières et main-d'œuvre.	Eclairage à l'huile, etc.	Matériel	fr. 72,754 64
		Approvisionnements	614,573 61
		Installations dans les stations nouvelles	4,939 34
	Eclairage au gaz courant.	Stations (3,503,981 m ³ de gaz)	672,912 80 (*)
		Abords des gares	5,233 80
		Entretien des canalisations	30,164 18 (*)
		Installations nouvelles	32,437 62 (*)
	Eclairage au gaz riche.	Trains (193,394 m ³ de gaz)	108,873 99 (*)
		Station et ateliers de Jemelle (12,100 m ³ de gaz)	6,194 38 (*)
		Travaux de canalisation, etc.	11,027 69
A reporter		1,578,931 63	62,796 28

(¹) Cette quantité de gaz a été enregistrée par 508 compteurs, pouvant alimenter 20,712 becs.

(*) Y compris une somme de fr. 49,830-26 (274,559 m³ de gaz), pour les services de la poste et du télégraphe.

(*) Y compris une somme de fr. 533-99 pour les services de la poste et du télégraphe.

(*) — de fr. 500-80 pour le service du télégraphe.

(*) Ce gaz a été fourni par les usines de Bruxelles-Nord, de Bruxelles-Midi et de Gand. — Le prix de revient par m³ s'est, en 1880, élevé à fr. 0-3372. — En 1879, ce prix était de fr. 0 6937.

(*) Le prix de revient par m³ a été, en 1880, de fr. 0-5119, contre fr. 0-3626 en 1879.

Report. . . fr. 1.578,931 65 62,796 23

Matières et main-d'œuvre (suite).	Eclairage électrique.	Station d'Anvers-Bassins et abords de la gare de Bruxelles-Nord (66,367 h ⁽¹⁾)	40,775 (1)	2,233,950 60
		Remise aux locomotives d'Anvers-Est (voies et abords) et ateliers d'Anvers-Stuyvenberg (6,430 heures)	3,787 24 (2)	
	Eclairage par l'air carburé.	Frais d'installation	2,722 63	
		Station de Denderleeuw	2,203 86	
	Appropriations de disques à l'éclairage au pétrole.		17,721	
	Chauffage.	Matériel	51,916 95	
		Approvisionnements	5,693 43	
		Installations dans les stations nouvelles	1,879 94	
	Dépenses diverses de chauffage et d'éclairage.		5,664 53	
	Réparations effectuées à l'Arsenal de Malines.	Eclairage	150,656 41	
		Chauffage	17,273 15	
	Extension de l'appareillage des trains (éclairage).		77,596 15	
	Personnel ouvrier	Salaires	548,030 50	
		Primes	11,358 90	
	Menues dépenses autorisées.		11,957 04	
Combustibles			4,994,422 50	
Salaires des agents réceptionnaires			44,002 "	
Total			fr. 7,583,171 58	

Graissage. — Les dépenses de graissage ont, en 1880, également augmenté, par suite de l'accroissement des quantités consommées et, en partie, de la hausse survenue dans le prix des huiles et des graisses.

XLI et XLII. Les annexes XLI et XLII indiquent, pour la période de 1865 à 1880, les quantités et les valeurs totales des matières de graissage consommées par les locomotives et par les véhicules de transport.

Consommations en général. — Le tableau suivant donne la comparaison, par sorte, des quantités de combustibles, de matières d'éclairage et de graissage consommées, en 1880 et en 1879, ainsi que de la valeur calculée sur les prix moyens payés pendant chacun de ces deux exercices.

(1) Le prix de revient s'est élevé à fr. 0.614 par heure d'éclairage.

(2) — — — à fr. 0.589 — — —

MATIÈRES CONSOMMÉES :											
Unités.		En 1880.			En 1879.						
		Quantités.	Prix moyens.	VALEURS.	Quantités.	Prix moyens.	VALEURS.				
Combustibles.											
Charbon	en roche.	Tonne.	1,343	Fr. c. 16.324	Fr. c. 21,430 45	993	{A. R. 993 } {L. F. F. 3,633 }	15. " {A. R. 15. " } {L. F. F. " }	44,891 40	{A. R. 14,891 40 } {L. F. F. " }	
	pour forges. . . .	—	8,795	7.678	67,531 74	106,999	{A. R. 103,366 } {L. F. F. 3,633 }	8.09 {A. R. 8.02 } {L. F. F. 10.03 }	863,500 48	{A. R. 829,063 43 } {L. F. F. 36,437 05 }	
	gailleteux	—	133,244	10.038	1,236,821 55						
	menu	—	480,429	7.677	3,685,950 07	417,599	{A. R. 417,401 } {L. F. F. 195 }	5.70 {A. R. 5.70 } {L. F. F. 5.66 }	2,378,992 63	{A. R. 2,377,871 03 } {L. F. F. 1,121 00 }	
	menu lavé	—	4,138	8.900	40,126 42						
	pour à réchauffer.	—	2,095	13.680	28,659 60	45	{A. R. 283 66 } {L. F. F. " }	283 66 {A. R. 283 66 } {L. F. F. " }	4,254 90	{A. R. 4,254 90 } {L. F. F. " }	
briques pour chauffage des trains.	—	44	292.200	4,108 33							
Ensemble . . .			616,698	8.496	5,054,627 86	523,606	{A. R. 521,775 } {L. F. F. 3,811 }	6.24 {A. R. 6.19 } {L. F. F. 9.80 }	3,263,639 41	{A. R. 3,226,080 76 } {L. F. F. 37,558 65 }	
Charbon de bois Hectol. 4,444 1.51 2,480 44 4,350 {A. R. 1,330 } {L. F. F. " } 1.57 {A. R. 1.57 } {L. F. F. " } 2,419 50 {A. R. 2,119 30 } {L. F. F. " }											
Coke Tonne. 2,484 16.85 41,853 09 2,797 {A. R. 2,797 } {L. F. F. " } 16.31 {A. R. 16.31 } {L. F. F. " } 43,621 71 {A. R. 43,621 71 } {L. F. F. " }											
Bois d'allumage neuf M ³ . 46,173 6.805 410,056 04 8,884 {A. R. 8,884 } {L. F. F. " } 6.75 {A. R. 6.75 } {L. F. F. " } 59,983 43 {A. R. 59,983 43 } {L. F. F. " }											
— vieux Id. 20,450 4.99 102,044 66 26,159 {A. R. 25,974 } {L. F. F. 185 } 4.95 {A. R. 4.95 } {L. F. F. " } 129,403 36 {A. R. 128,489 30 } {L. F. F. " } 914 06											
Fagots Le cent. 3,007 4.58 47,511 39 3,428 {A. R. 3,083 } {L. F. F. 45 } 15.37 {A. R. 15.31 } {L. F. F. " } 48,074 52 {A. R. 47,187 92 } {L. F. F. " } 886 60											
Ensemble					303,645 62				285,202 52	{A. R. 283,401 86 } {L. F. F. 1,800 60 }	
TOTAUX					5,358,273 48				3,548,841 93	{A. R. 3,509,482 62 } {L. F. F. 39,359 31 }	
Éclairage.											
Torches-falots. Pièce. 27,452 0.38 40,434 76 24,535 {A. R. 24,535 } {L. F. F. " } 0.37 {A. R. 0.37 } {L. F. F. " } 8,955 28 {A. R. 8,955 28 } {L. F. F. " }											
Huile de colza épurée Kilog. 357,281 0.745 266,174 53 22,027 {A. R. 420,190 } {L. F. F. 1,837 } 0.74 {A. R. 0.74 } {L. F. F. 0.93 } 312,740 56 {A. R. 311,023 34 } {L. F. F. " } 1,717 23											
Huile minérale (pétrole) Id. 941,209 0.21 197,653 89 806,665 {A. R. 801,720 } {L. F. F. 4,915 } 0.27 {A. R. 0.27 } {L. F. F. 0.29 } 217,423 58 {A. R. 215,676 04 } {L. F. F. " } 1,447 54											
TOTAUX					474,260 20				538,349 42	{A. R. 535,654 68 } {L. F. F. 3,164 76 }	
Grassage.											
Graisse pour locomotives et voitures. . . . Kilog. 5,584 4.48 7,942 85 44,166 {A. R. 11,166 } {L. F. F. " } 0.89 {A. R. 0.89 } {L. F. F. " } 9,898 13 {A. R. 9,898 13 } {L. F. F. " }											
Suif Id. 89,744 0.84 75,384 96 87,601 {A. R. 87,342 } {L. F. F. 259 } 0.86 {A. R. 0.86 } {L. F. F. 0.98 } 75,406 37 {A. R. 75,121 49 } {L. F. F. " } 284 88											
Huiles et graisses Id. 4,112,691 0.70 773,876 24 368,488 {A. R. 860,220 } {L. F. F. 8,268 } 0.69 {A. R. 0.69 } {L. F. F. 0.80 } 602,459 48 {A. R. 595,075 04 } {L. F. F. " } 7,384 14											
TOTAUX					837,204 05				687,763 68	{A. R. 680,094 66 } {L. F. F. 7,669 02 }	
TOTAUX GÉNÉRAUX					6,689,737 73				4,775,425 03	{A. R. 4,725,231 94 } {L. F. F. 50,193 09 }	

La consommation des charbons, en 1880, dépasse en quantité celle de 1879 d'environ 17 p. %. Cette augmentation se justifie largement par un accroissement dans le trafic également d'environ 17 p. %. C'est, en réalité, une économie réalisée dans la consommation, si l'on tient compte de l'hiver exceptionnel et de l'entretien des machines qui, par suite du trafic énorme développé pendant la durée de l'Exposition nationale et des fêtes jubilaires, n'a pu s'effectuer avec toute l'économie habituelle.

L'augmentation de la dépense en combustible, le chiffre par fr. 1,809,434-55,

se subdivisant en 744,380 francs dus à l'augmentation du trafic et en fr. 1.065,051-55 dus à la hausse du prix des charbons.

Le diagramme inséré à la page 97, montre, au reste, que l'année 1879 a été, pendant la période décennale, de beaucoup la plus avantageuse au point de vue des prix d'achat.

La répartition des dépenses, entre les différents services, s'établit comme il suit.

		COMBUSTIBLES.	ÉCLAIRAGE. (1)	GRAISSAGE.	ENSEMBLE.
Direction générale et Magasin central		1880 8,306 26 1879 9,406 09 {A R 9 406 00 L F F " }	3,404 60 3,491 20 {A R 3 491 20 L F F " }	71 47 334 55 {A R 334 55 L F F " }	11,782 33 13,231 84 {A R 13,231 84 L F F " }
Voies et travaux		1880 91,201 84 1879 62,210 60 {A R 62,210 60 L F F " }	38,633 44 42,232 21 {A R 42 232 11 L F F " }	10,116 10 9,796 35 {A R 9,796 35 L F F " }	139,951 47 114,239 16 {A R 114,239 16 L F F " }
Transports	Bureaux, salles d'attente, hangars et magasins des stations, wagons et voitures	1880 85,106 63 1879 65,969 33 {A R 64,743 05 L F F 1,226 28 }	180,643 07 196,973 73 {A R 195 409 58 L F F 1,364 15 }	218,605 83 159,934 02 {A R 139,934 02 L F F " }	484,355 53 422,877 08 {A R 420,086 65 L F F 2,790 43 }
	Abords des stations, bureaux des chefs de gare et du service de traction, lampisteries et dépôts d'approvisionnements	1880 73,220 01 1879 58,132 54 {A R 58,132 54 L F F " }	76,375 81 86 769 76 {A R 86 769 76 L F F " }	1,781 41 2,589 68 {A R 2,589 68 L F F " }	151,377 23 147,491 98 {A R 147,491 98 L F F " }
Arsenal de Malines		1880 111,081 12 1879 83,618 88 {A R 83,648 88 L F F " }	6,092 06 9,012 11 {A R 8 012 11 L F F " }	38,199 08 46,815 57 {A R 46,915 57 L F F " }	157,372 26 138,476 56 {A R 138,476 56 L F F " }
Ateliers des locomotives dans les stations		1880 137,751 92 1879 105,465 16 {A R 105 465 16 L F F " }	29,880 95 33,991 78 {A R 33,990 78 L F F " }	44,839 91 32,890 54 {A R 32,890 54 L F F " }	212,472 78 172,346 44 {A R 172,346 44 L F F " }
Ateliers des voitures dans les stations		1880 63,865 84 1879 59,840 44 {A R 59,840 44 L F F " }	55,465 59 57,957 33 {A R 57,957 33 L F F " }	14,851 70 9,764 18 {A R 9,764 18 L F F " }	134,184 43 127,561 95 {A R 127,561 95 L F F " }
Locomotives (2)	à voyageurs	1 554,616 89		189,095 62	
	marchandises	2,651,473 77		256 544 45	
Ensemble	pour manœuvres	435,077 73		51,642 75	
		1880 4,661,168 39 1879 3,030,005 56 {A R 2,991,872 53 L F F 38 131 05 }	6,700 18 4,741 55 {A R 3,140 94 L F F 1 600 61 }	500 282 82 418,158 75 {A R 410 489 75 L F F 7,669 07 }	5,168,151 39 3,457,905 86 {A R 3,405,503 20 L F F 47,402 66 }
Machines fixes		1880 45,709 67 1879 67,911 22 {A R 67,911 22 L F F " }	69,250 89 96,137 97 {A R 96 157 97 L F F " }	8 145 65 7,450 06 {A R 7 450 06 L F F " }	163,106 41 171,519 25 {A R 171,519 25 L F F " }
Postes timbres et bureaux ambulants		1880 2,047 33 1879 2,729 41 {A R 2,729 41 L F F " }	3,111 75 4,619 11 {A R 4 639 11 L F F " }	" 9 81 {A R 9 81 L F F " }	5,359 08 7,378 33 {A R 7,378 33 L F F " }
Télégraphes		1880 3,668 25 1879 3 522 70 {A R 3,522 70 L F F " }	1 759 90 1 851 67 {A R 3,853 67 L F F " }	26 14 20 17 {A R 20 17 L F F " }	7,454 29 7,396 54 {A R 7,396 54 L F F " }
Divers (3)		1880 35,146 72	741 66	20,282 63	56,170 53
TOTAL		1880 5,358,273 48 1879 3 548,841 93 {A R 3,509 482 67 L F F 39 359 11 }	174,260 10 338 819 45 {A R 535 634 66 L F F 3,164 76 }	857 204 05 687,763 68 {A R 680 094 66 L F F 7,669 02 }	6,689,737 73 4,777,421 01 {A R 4,723,231 94 L F F 50,193 09 }
Différences pour 1880		+ 1 809,431 55	-64,559 22	+169 440 37	+1,914,312 70

(1) Non compris les frais de l'éclairage au gaz et par l'air carburé, ni les dépenses de l'éclairage électrique.

(2) Voir annexe XXXIX, pour le détail des combustibles et des matières de graissage employés et rapportés à la locomotive-kilomètre, au train-kilomètre et au véhicule-kilomètre.

(3) Régularisations d'écritures et de livraisons au Service provisoire des Flandres, aux Postes et aux Télégraphes.

X.

Récapitulation.

Comparaison résumée des années 1880 et 1879.

§ 1. RECETTE, DÉPENSE, BÉNÉFICE, PAR UNITÉ DE TRAVAIL.

LXXV.	Recette par :	En 1880	En 1879.	Différences pour 1880.
	Voie-kilomètre. fr.	42,409 36	39,229 58 { A. R. 40,143 39 L. f. F. 8,713 07 }	+2,879 78
	Locomotive-train-kilomètre. . .	3 50381	3 58285 { A. R. 3 59645 L. f. F. 2 26454 }	— 0 07904
	Véhicule-kilomètre	0 33512	0 33162 { A. R. 0 33221 L. f. F. 0 26056 }	+ 0 00380
	Train-kilomètre	3 82676	3 93503 { A. R. 3 93083 L. f. F. 2 68520 }	— 0 09826
	Dépense par :			
	Voie-kilomètre. fr.	25,104 56	23,495 60 { A. R. 23,600 75 L. f. F. 9,665 81 }	+1,908 96
	Locomotive-train-kilomètre. . .	2 08889	2 44846 { A. R. 2 11410 L. f. F. 2 51255 }	— 0 02957
	Véhicule-kilomètre	0 19997	0 49608 { A. R. 0 19531 L. f. F. 0 26905 }	+ 0 00389
	Train-kilomètre	2 28142	2 32008 { A. R. 2 31451 L. f. F. 2 97881 }	— 0 03866
	Bénéfice par :			
	Voie-kilomètre. fr.	17,004 80	16,033 98 { A. R. 16,542 64 L. f. F. — 962 74 }	+ 970 82
	Locomotive-train-kilomètre. . .	1 1492	1 46439 { A. R. 1 48205 L. f. F. — 0 24768 }	— 0 04947
	Véhicule-kilomètre	0 13515	0 13551 { A. R. 0 13691 L. f. F. — 0 02849 }	— 0 00009
	Train-kilomètre	1 34531	1 60194 { A. R. 1 62212 L. f. F. — 0 29361 }	— 0 05960

§ 2. RECETTE PAR KILOMÈTRE DE VOIE EXPLOITÉ.

Les calculs ci-dessus, relatifs à l'ensemble des transports, sont ramenés à la longueur *moyenne totale* du réseau exploité.

En retranchant de cette longueur, certaines parties de lignes exclusivement affectées au transport des marchandises, on obtient la longueur réellement parcourue par les trains de voyageurs. Dans ces conditions, les calculs donnent les résultats suivants :

LXXV.		Longueur moyenne exploitée.	Recette totale.	moyenne par kilomètre.
Trains de voyageurs.	En 1880	2,560 ^k .381	41,182,210 68 (1)	16,084 40
	En 1879	2,406 ^k .889 { A. R. 2,370 ^k .787 L. f. F. 76 ^k .103 }	33,907,356 39 (1) { A. R. 33,572,263 30 L. f. F. 315,088 09 }	14,087 63 { A. R. 14,403 85 L. f. F. 4,403 09 }
	Différences pr 1880.	+ 153 ^k .492	+7,274,854 29	+ 1,996 77
Trains de marchandises.	En 1880	2,702 ^k .438	70,202,379 04	26,001 50
	En 1879	2,553 ^k .195 { A. R. 2,477 ^k .092 L. f. F. 76 ^k .103 }	64,030,857 41 { A. R. 63,719,614 74 L. f. F. 311,212 67 }	25,078 72 { A. R. 25,733 57 L. f. F. 4,039 36 }
	Différences pr 1880.	+ 148 ^k .943	+6,171,521 63	+ 922 78

(1) Comprenant la recette des voyageurs, des bagages, des marchandises expédiées à grande vitesse (tarif 1), des marchandises taxées au tarif 2 (services internationaux), des équipages, des chevaux et des bestiaux transportés à grande vitesse.

§ 3. RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION.

CX et CXI. La comparaison des résultats de 1880 à ceux de 1879 peut se résumer comme il suit :

	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
Longueur kilométrique moyenne exploitée	2.702 ^k .438	2.553 ^k .195 { A. R. 2,47 ^k .092 L. C. F. 70 ^k .103 }	+ 148 ^k .943
Recettes brutes des lignes exploitées (*) fr.	413.785.288 40	100.085.161 34 { A. R. 99.438.860 58 L. C. F. 646.300 76 }	+13.700.127 06
Dépenses d'exploitation proprement dites (*) fr.	67.836.089 35	59.178.191 68 { A. R. 58.491.240 86 L. C. F. 716.970 82 }	+ 8.657.897 67
Recettes nettes fr.	45.949.199 05	40.906.969 66 { A. R. 40.927.639 72 L. C. F. 50.650 06 }	+ 5.042.229 39

La recette nette de l'exploitation, en 1880, est de fr. 45,949,199-05 et le rapport de la dépense à la recette brute est de 59.62 p. %. Ce rapport était, en 1879, de 59.15 p. % (*).

Le rapport serait plus favorable encore, si l'on tenait compte, et il serait juste de le faire, des sommes représentant : 1^o le minimum d'intérêt garanti aux lignes de Spa à la frontière grand-ducale, de l'Ourthe, de Libramont à Bastogne et de Lichtervelde à Furnes (*); — 2^o la recette fictive des transports effectués gratuitement ou avec réduction (*).

Voici, pour la période de 1870 à 1880, le rapport qu'on aurait alors.

Ce rapport est mis en regard de celui que l'on obtient en faisant abstraction de ces mêmes sommes :

LXXIII (*) Y compris les produits extraordinaires (fr. 2,400,698-78 en 1880, et fr. 2,157,298-81 en 1879), ainsi que les redevances dues aux Compagnies dont les lignes sont exploitées par l'Etat (fr. 5,004,122-59 en 1880, et fr. 4,120,424-41 en 1879). — Non compris les produits indirects (fr. 88,086-25 en 1880, et fr. 105,854-56 en 1879).

LXXIII (*) Non compris les dépenses pour travaux de parachèvement et d'amélioration payées sur fonds des budgets. Ces dépenses se répartissent comme il suit :

	En 1880.	En 1879.
a) Etablissement de la route fr.	221,082 11	221,955 85
b) Plus-value résultant du remplacement de rails faibles par des barres de plus fort calibre fr.	445,568 17	153,624 66
c) L'atiments et dépendances des stations	102,879 96	75,512 74
Ensemble fr.	467,550 24	449,091 25

En y ajoutant les dépenses d'exploitation proprement dites, ci fr.

on trouve le montant total des dépenses budgétaires, soit fr.

CX. soit fr. 68,505,619 59 59,627,282 91

(*) { A. R. 58.79 } 59.15 p. %.
L. C. F. 110.93 }

(*) Pour détail, voir note (*) de la page 158.

(*) Voir page 72, § 8.

ANNÉES. (¹)	RECETTE BRUTE.		DÉPENSE D'EXPLOITATION.		
	y compris	non compris	Montant total.	Rapport p. % à la recette brute indiquée dans la	
	le minimum d'intérêt garanti (²) et la recette fictive			col. 2	col. 3.
1	2	3	4	5	6
1870	47,150,229 47	45,306,479 22	23,051,171 52	55.15	55.29
1871	68,461,179 09	66,906,259 29	51,811,581 62	50.85	52.05
1872	71,488,437 19	69,664,288 46	41,763,028 54	58.42	59.95
1873	75,273,500 59	72,644,574 65	52,321,249 "	69.51	72.02
1874	76,518,901 65	75,783,794 44	50,417,478 75	68.89	68.55
1875	92,892,415 51	89,124,015 81	58,987,022 94	65.50	66.18
1876	94,128,669 43	90,519,922 84	57,578,579 56	60.96	63.59
1877	95,961,984 15	90,509,704 84	58,519,553 29	58.87	61.24
1878	99,189,046 26	95,096,422 47	57,215,952 04	57.68	60.17
1879	103,072,241 20	100,083,161 54	59,178,191 68	56.52	59.15
1880	119,795,060 82	115,783,288 40	67,856,089 55	56.65	59.62

LXXVI. L'annexe LXXVI compare les principales exploitations de l'Europe, du point de vue du produit brut de l'exploitation, ainsi que du mouvement et de la recette des voyageurs et des marchandises, pendant les années 1878 et 1879.

LXXVII. L'annexe LXXVII donne le relevé comparatif, par locomotive-kilomètre et par train-kilomètre, des dépenses d'exploitation sur différents réseaux ferrés de l'Europe, pendant l'année 1880.

XI.

Tarifs.

Les tarifs et les conditions de transport ont été, en 1880, l'objet de différentes modifications. En voici les principales :

§ 1^{er}. VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. Services intérieur et mixtes.

I. — Substitution, sur les lignes de l'Etat, du kilomètre à la lieue, et augmentation de 5 p. % sur les prix de transport en général, les abonnements scolaires et d'ouvriers exceptés.

II. — Abaissement des prix des billets « aller-retour » entre Arlon, Athus,

(¹) Y compris : à partir de 1875, les lignes du Luxembourg, et à partir de 1878, les lignes rachetées dans les Flandres, à l'exception de celles de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières (parties belges) qui ne sont comprises qu'à partir de 1879.

(²) Le minimum d'intérêt est compris : à partir de 1872, pour la ligne de Spa à la frontière grand-ducale ; à partir de 1875, pour les lignes de l'Ourthe et de Libramont à Bastogne, et à partir de 1879, pour la ligne de Lichtervelde à Furnes.

Autelbas, Messancy et Sterpenich, d'une part; Longwy et Mont-Saint-Martin, d'autre part.

III. — Application des barèmes de l'Etat, sur la section d'Anvers à Eschen (frontière).

IV. — Création :

- a) D'abonnements d'élèves, pour 6 et pour 3 mois;
- b) D'un tarif d'abonnements généraux et de voyageurs de commerce, pour 9 mois.

V. — Extension :

- a) Du tarif d'abonnements d'ouvriers;
- b) Du tarif d'abonnements d'élèves, pour les enfants des fonctionnaires et agents de l'administration.

b. *Services internationaux.*

I. — Substitution du kilomètre à la lieue, et augmentation de 5 p. % sur les prix de transport pour les relations du service intérieur avec les différents services internationaux.

II. — Augmentation de 20 p. % à 25 p. %, sur les parcours de l'Etat, de la réduction accordée sur les prix des billets « aller-retour », pour les relations avec les stations des chemins de fer Rhénan et Berg-Marche.

III. Création de coupons directs simples et aller-retour de certaines localités belges vers un grand nombre de bureaux étrangers; et de bureaux étrangers à bureaux étrangers en transit par la Belgique.

§ 2. PETITS PAQUETS.

I. — Introduction des stations de chemins de fer concédés, dans le tarif Anglo-Belge, *via* Ostende et Douvres.

II. — Publication du tarif pour le transport des colis de 5 kilogrammes et moins, expédiés entre la Belgique et l'Espagne, *via* Irun et Port-Bon.

III. — Révision :

- a) Du tarif pour le transport des colis de 50 kilogrammes et moins, expédiés entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg;
- b) Du tarif pour le transport des colis de 5 kilogrammes et moins, expédiés entre la Belgique et l'Espagne, *via* Irun et Port-Bon.

§ 3. MARCHANDISES.

a. *Services intérieur et mixtes.*

A. Tarifs spéciaux :

Création :

- a) D'un tarif spécial (n° 20), pour les expéditions à effectuer en service intérieur, au moyen du matériel de l'administration, entre une station et un

établissement raccordé à cette station, ou entre deux établissements raccordés à une même gare ;

b) D'un tarif spécial d'importation et d'exportation. applicable à certaines marchandises de la 1^{re} et de la 2^e classe.

B. Conditions réglementaires :

I. — Admission au transport :

a) Du lin et du chanvre en paille, à raison d'un poids minimum de 4,000 kilogrammes par expédition et par wagon ;

b) Des équipages et des animaux expédiés en port à recevoir. (L'affranchissement est ainsi rendu facultatif.)

II. — Modification des dispositions relatives au cubage des marchandises dont le poids est inférieur à 200 kilogrammes par mètre cube.

C. Classification :

Les marchandises suivantes ont reçu une classification plus favorable :

Acide oléique — alquifoux — alumine — carbonate de chaux — carbonate de soude — céréales — chanvre brut ou en paille — chlorure de calcium coulé ou liquide — cristaux de soude — cruchons vides — déchets de papier et de carton — déchets d'étoupes — drilles — farines — féculs exotiques non dénommées — ferrailles — galène en sacs — graines fourragères — guano — laine lavée — limailles d'acier, de fer ou de fonte — lin — malt — mélasses ordinaires en fûts — nitrate de soude — oléine — oxyde de zinc — sel raffiné en wagons ouverts non bâchés (sans responsabilité) — soude — sparte brut — stéarine — vieux cordages — vieux cuirs.

D. Taxation :

I. — Substitution du kilomètre à la lieue, comme unité de tarification :

a) Pour les transports en service intérieur ;

b) Pour les transports importés ou exportés par les ports de mer belges et de Terneuzen.

II. — Extension de l'application des taxes du tarif des petits parcours aux transports à effectuer, en service intérieur, aux distances de 21, 22, 23 et 24 kilomètres, et à toutes les marchandises de la 4^e classe.

III. — Etablissement, en service intérieur, de prix différents pour les transports de meubles, selon que les véhicules employés appartiennent à des particuliers ou sont fournis par le chemin de fer.

IV. — Admission de diverses marchandises aux tarifs spéciaux d'exportation.

b. Services internationaux et de transit.

A. Tarifs généraux :

I. — Création des tarifs suivants :

a) Anglo-Belge-Alsacien-Lorrain-Suisse (grande vitesse), entre Bâle, Mulhouse, Colmar, Strasbourg et Metz, d'une part ; Londres, Ostende et Anvers, d'autre part ;

b) Anglo-Belge-Sud-Ouest-Allemand, entre Londres et Harwich *viâ* Anvers, d'une part, et les stations de l'Alsace-Lorraine, d'autre part;

c) Belge-Italien *viâ* Modane, entre diverses stations des chemins de fer de l'Etat, de la Flandre occidentale et de Malines-Terneuzen, et certaines gares des chemins de fer Romains et de la Haute-Italie;

d) Belge-Sud-Ouest-Allemand, pour les transports de chevaux et de bestiaux, entre les principaux marchés belges, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'autre part.

II. — Révision, réimpression ou extension des tarifs existants indiqués ci-après :

- a)* Belge-Allemand-Russe;
- b)* Belge-Berg-Marche;
- c)* Belge-Hessois;
- d)* Belge-Néerlandais;
- e)* Belge-Rhénan;
- f)* Belge-Rhénan-Cologne-Minden;
- g)* Franco-Belge-Allemand-Russe;
- h)* Franco-Belge-Rhénan et Berg-Marche.

B. Tarifs spéciaux, exceptionnels ou provisoires :

I. — Mise en vigueur des tarifs nouveaux suivants :

a) Anglo-Franco-Belge-Bavarois-Autrichien (exceptionnel), pour le transport de certaines marchandises entre les ports belges et l'Autriche-Hongrie;

b) Tarif provisoire pour les transports entre la Belgique et la Bavière;

c) Belge-Hessois (exceptionnel), pour les transports de pommes de terre;

d) Belge-Néerlandais, pour les transports de paille, par expédition de 10.000 kilogrammes ou payant pour ce poids;

e) Belge-Rhénan-Cologne-Minden (exceptionnel), pour le transport des fontes brutes, aciéreuses, lopins de fer en gueuse, en massiau ou en prismes, entre diverses stations belges et certaines gares du chemin de fer Cologne-Minden;

f) Belge-Suisse : — 1°) Tarif spécial pour les transports de pétrole, des ports de mer vers le chemin de fer Central-Suisse; — 2°) Tarif exceptionnel pour les expéditions de riz entre Anvers, Gand, Néchin, Vilvorde et Wygmael, d'une part; Bâle, Bienne et Berne, *viâ* Athus-Delle, d'autre part;

g) Belge-Sud-Ouest-Allemand : — 1°) Tarif spécial pour le transport des pavés, pierrailles et macadam, par wagon de 10.000 kilogrammes, entre ports de mer belges et Terneuzen, d'une part, et certaines stations du Guillaume-Luxembourg, d'autre part; — 2°) Tarif exceptionnel pour le transport à l'exportation par les ports de mer belges et par Terneuzen, des fers et des aciers provenant de certaines stations de l'Alsace-Lorraine et du Sarrebruck — 3°) Tarif exceptionnel réduit pour les transports de riz d'Anvers, Gand, Néchin, Vilvorde et Wygmael vers Bâle, *viâ* Sterpenich;

h) Franco-Belge-Anzin, pour les transports de matériel roulant;

i) Franco-Belge-Est : — 1°) Pour les transports de bestiaux (moutons exceptés), de la Franche-Comté vers certaines stations belges, et réciproquement; — 2°) Pour les transports de matériel roulant vers les ports français de la Méditerranée;

j) Hollando-Luxembourgeois, pour les transports de pierres du Prince-Henri vers la Hollande.

II. — Révision, réimpression ou extension des tarifs existants désignés ci-après :

a) Belge-Bavarois (provisoire);

b) Belge-Prince-Henri : — 1° Tarif spécial réduit pour les transports de minerais; — 2° Tarif spécial pour les expéditions de fontes brutes, de et vers Signeulx (frontière);

c) Belge-Sud-Ouest-Allemand : — 1° Tarif exceptionnel pour les transports de céréales et de riz entre les ports de mer belges, le Palatinat et l'Etat de Bade; — 2° Tarif exceptionnel pour les expéditions de riz d'Anvers, Gand, Néchin, Vilvorde et Wygmael, étendu aux stations de Constance, Fribourg, Lorsack, Mulhouse, Schaffausen, Singen et Waldshut;

d) Franco-Belge-Nord : — 1°) Tarif spécial pour les transports de pavés, pierrailles, moellons, pierres brutes ou légèrement ébauchées, en destination de Dunkerque; — 2°) Tarif spécial n° 11. étendu à toutes les marchandises exportées par mer, *viâ* Anvers;

e) Franco-Belge-Nord et Franco-Belge-Anzin avec le grand-duché de Luxembourg, pour les expéditions de fontes brutes et de minerais du Grand-Duché vers la France;

f) Franco-Belge-Est et Franco-Belge-Anzin avec le Prince-Henri, pour le transport des fontes brutes et des minerais;

g) Franco-Belge-Est-Sarrebruck, pour les transports de charbon du bassin de la Sarre vers l'Est-Français;

h) Hollando-Luxembourgeois, pour les transports de pierres.

C. Conditions réglementaires :

I. — Mise en vigueur de nouvelles conditions réglementaires en service Belge-Suisse.

II. — Introduction de certains changements dans les conditions réglementaires de plusieurs tarifs, notamment dans les livrets Belge-Berg-Marche et Belge-Rhénan-Cologne-Minden, en ce qui concerne l'admission au transport des plantes vivantes expédiées en port à recevoir.

D. Classification :

I. — Introduction d'une nouvelle classification de marchandises en services Belge-Suisse et Belge-Sud-Ouest-Allemand.

II. — Déclassement de nombreuses marchandises, notamment en services Belge-Néerlandais et Franco-Belge-Nord.

E. Tarification :

Introduction de nouvelles stations et de nouveaux prix réduits, dans la plupart des tarifs internationaux en vigueur.

XII.

Améliorations. — Innovations.

§ 1^{er}. VOIES.

Rails en acier. — Comme les années précédentes, les travaux de réfection des voies, ont, en majeure partie, été faits au moyen de rails d'acier. — Plus-value fr. 233,630 51

Le tableau ci-dessous donne le rapport du nombre des barres d'acier à la quantité totale des rails en service, dans les voies principales et dans les voies accessoires, au 31 décembre de chacun des exercices 1876 à 1880 :

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE :				RAPPORT p. 100 des rails d'acier (col. 2) à la quantité totale (col. 3) (col. 4)	
		En fer. 1.	En acier 2.	Total. 3.	
1876	Voies principales.	4,354,297	4,224,443	6,578,740	32.81
	— accessoires.	1,923,264	266,646	2,189,910	12.18
	Ensemble.	6,277,561	4,491,039	8,768,620	28.41
1877	Voies principales.	3,859,847	2,813,412	6,673,259	42.16
	— accessoires.	1,880,739	312,597	2,193,336	14.25
	Ensemble.	5,740,586	3,126,009	8,866,595	35.26
1878	Voies principales.	3,844,813	3,414,811	7,259,624	47.06
	— accessoires.	1,887,555	377,621	2,265,176	16.67
	Ensemble.	5,732,368	3,792,432	9,524,800	39.83
1879 (1)	Voies principales.	3,461,264	4,107,256	7,568,520	54.27
	— accessoires.	1,930,923	459,850	2,390,773	19.23
	Ensemble.	5,392,187	4,567,106	9,959,293	45.87
1880	Voies principales.	3,192,363	4,679,302	7,871,665	59.44
	— accessoires.	1,945,403	570,941	2,516,344	22.69
	Ensemble.	5,137,766	5,250,243	10,388,009	50.54

(¹) Non compris les rails en service dans les voies des lignes de Farnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières (parties belges), fusionnées avec le réseau de l'État en 1880.

Rails et billes. — Le Département a continué à remplacer, dans les voies, les barres faibles par des rails de plus fort calibre, et les billes en chêne et en sapin non préparées par des billes en chêne et en sapin créosotées. — Plus-value . . . fr.

429,461 62

Le tableau ci-après donne le rapport du nombre des billes en chêne préparées, à la quantité totale des billes en bois en service au 31 décembre de chacun des exercices 1876 à 1880 :

ANNÉES.	BILLES EN BOIS EN SERVICE :					RAPPORT p. % des billes en chêne PRÉPARÉES (col. 2) à la quantité totale (col. 6).
	En chêne.		En sapin et en essences tendres.		TOTAL.	
	Préparées. 2	Non préparées. 3	Préparées. 4	Non préparées. 5		
1	2	3	4	5	6	7
1876	2,474,641	4,465,883	1,490,002	5,474	4,833,005	51.14
1877	2,782,148	980,631	989,478	1,424	4,753,681	58.53
1878	3,050,570	933,678	974,361	40,332 ⁽¹⁾	4,998,941	61.02
1879	3,362,097	838,215	872,827	40,159	5,113,293	65.75
⁽²⁾ 1880	3,782,529	637,660	843,653	46,248	5,310,090	71.23

Voies métalliques. — Les prévisions consignées à la page 50 du compte rendu de 1879, en ce qui concerne le matériel de Serres et Battig, se sont réalisées : ce matériel a dû être retiré des voies principales.

Les essais faits au moyen d'autres systèmes de voie à fondation métallique, ont également donné des résultats peu satisfaisants.

Ballastage des voies. — Le Département a poursuivi le remplacement du ballast défectueux, en sables et en cendrées, par de la pierraille concassée . . . fr.

208,541 87

§ 2. SIGNAUX. — APPAREILS DE SÉCURITÉ.

Block-system. — Le block-system à l'aide des appareils construits par MM. Saxby et Farmer, d'après le brevet d'Hogdson, pour combiner les appareils de Block avec les appareils d'enclenchement des excentriques et des signaux, a été établi entre les stations de Bruxelles (Quartier-Léopold), de Schaerbeek et

(¹) 58,886 de ces traverses se trouvent dans les voies des lignes dans les Flandres fusionnées avec le réseau de l'Etat, à la date du 31 décembre 1879.

(²) Non compris les billes en service dans les voies des lignes de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières (parties belges), fusionnées avec le réseau de l'Etat en 1880.

d'Anvers (Est), et entre celles de Charleroy et de Gosselies-Courcelles fr. 272,119 80

En outre, le block-system, par les appareils électriques de MM. Siemens et Halske, a été appliqué sur les sections de Braine-le-Comte à Manage, de Bruxelles à la frontière prussienne, de Bruxelles à Melle, par Denderleeuw et Alost, de Bruxelles (Midi) à Gosselies-Courcelles, de Charleroy à Namur et de Hal à Mons, par Braine-le-Comte fr. 442,671 86

Fr. 744,791 66

XXIII. *Appareils d'enclanchement des signaux et des aiguilles d'excentriques.* — Des appareils du système Saxby et Farmer ont été établis, en 1880, aux points indiqués à l'annexe XXIII ('). Ces installations sont au nombre de 61 et comportent 1,406 leviers de manœuvre fr. 1,351,438 15

Signaux et sonneries. — Des sonneries et des signaux ont été établis, transformés ou déplacés, savoir :

1° Signaux à distance, disques d'arrêt, etc., dans les stations de Braine-le-Comte, Flénu-Central, Gand, Ottignies, Stalle et Verviers-Est; sur la section d'Athus à Florenville, et sur les lignes du 6° groupe fr. 3,358 50

2° Sonnettes d'avertissement, à Binche, Bruxelles-Quartier-Léopold, Chaîneux, Dison, Lambusart et Sombreffe, et sur la section de Welkenraedt à Gemmenich fr. 374 75

3° Sonneries électriques, à Bruges fr. 344 02

4° Sonneries trembleuses, à Ath, Ciney (bifurcation), Flénu-Produits, Haut-Pré, Hoboken, Neckerspoel, Saint-Ghislain et Vaulx fr. 354 55

Fr. 4,431 82

§ 3. ROUTE.

Double voie. — Les travaux de construction de la seconde voie d'Haversin à Marloie et d'Angleur à Tilff ont été continués et achevés pendant l'exercice 1880; ceux concernant les parties de ligne entre Tilff et Esneux et entre Antoing et Vaulx sont également terminés fr. 183,770 25

(') Voir au compte rendu de 1876 (annexe XXIX), le relevé des appareils de sécurité établis sur les chemins de fer de l'Etat, au 31 décembre 1876, et aux comptes rendus de 1877 (page 59), de 1878 (page 48) et de 1879 (page 52), les installations faites pendant ces trois derniers exercices.

D'autre part . . . fr.	485,770 25	
Le matériel nécessaire à l'établissement de la seconde voie à construire entre Pepinster et Spa (11,800 m. environ) a été approvisionné . . . fr.	485,410 51	
		571,180 76
<i>Détournements de voies, courbes, etc.</i> — Des travaux de détournement ont été effectués au chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, aux voies entre Schaerbeek et Haeren, et à la route de Bruxelles à Malmédy fr.		
	442,155 51	
Il a aussi été travaillé à l'établissement de la courbe de Braine-le-Comte et du raccordement de la station de Tournai à la ligne vers Jurbise, ainsi qu'au rétablissement de la courbe de Mons à Bonne-Espérance fr.	23,542 88	
		465,676 39
<i>Passages à niveau.</i> — Des travaux ont été exécutés pour la suppression d'un passage à niveau à Berzée . . . fr.		
	4,570 54	
Il a été établi des barrières à bascules sur la ligne des Plateaux de Herve; — des barrières roulantes en fer, sur la section de Jemappes à Mons, et sur les lignes du 1 ^{er} groupe, ainsi qu'à Leuze; — et des barrières en bois, sur la section de Contich-Est à Contich-Ouest fr.	5,717 35	
Des barrières ont été démolies, modifiées ou remplacées sur les sections de Contich-Est à Contich-Ouest, de Faurœux à Buvrines, et de Jemappes à Mons, ainsi qu'à Schaerbeek . . . fr.	1,895 83	
		42,181 72
<i>Ouvrages d'art.</i> — Des travaux de consolidation ont été effectués à la pile du pont sur l'Ourthe, à Poulseur, aux ponts de Hamptia et de Floreffe, et aux talus de la tranchée à Grand- Metz fr.		
	2,547 86	
La pile du pont de la Gambe a été allongée; — un aqueduc a été prolongé à Cumptich, avec éta- blissement de dalots; — et les piles des ponts d'Hamptia et de Floreffe ont été démolies . . . fr.	15,341 31	
Il a été établi une passerelle au pont-tournant de Bruges (Bassins), des perrés dans les tranchées de Habay à Fouches, un parapet en maçonnerie à Arlon, et des murs de soutènement à Nivelles-Est et à Nivelles-Nord fr.	26,605 13	
Le tablier du pont de Binche a été remplacé . . . fr.	2,733 53	
		47,227 65

§ 4. BATIMENTS.

Construction :

<i>a) De bâtiments des recettes, dans les stations d'Ans : bâtiment provisoire (448.92^{m2}), Bascoup-Chapelle (509.86^{m2}), Belle-Fontaine : bâtiment provisoire (45.20^{m2}), Berchem-Sainte-Agathe (207.90^{m2}), Bodeghem-Saint-Martin (207.90^{m2}), Buysingen (243.23^{m2}), Bruxelles-Rue-de-la-Loi (250^{m2}), Contich-Est (127.77^{m2}), Dilbeek (207.90^{m2}), Etterbeek (130.69^{m2}), Faurœulx (126.48^{m2}), Haeren (258.24^{m2}), Herent (207.90^{m2}), Hever (207.90^{m2}), Lacken (298.99^{m2}), Noirhat : bâtiment provisoire (52.60^{m2}), Ottignies : bâtiment provisoire (294.20^{m2}), Ructte : bâtiment provisoire (45.20^{m2}), Termonde (610.33^{m2}), Virton-Saint-Mard : bâtiment provisoire (172.10^{m2}), Wavre-Sainte-Catherine (206.90^{m2}) et Weerde (207.90^{m2}). fr.</i>		800,119 54
<i>b) D'abris pour voyageurs, dans les stations de Bascoup-Chapelle, Berchem-lez-Anvers, Bierset, Boortmeerbeek, Corbeck-Loo, Cumplich, Dour, Elouges, Eppeghem, Esmael, Etterbeek, Fexhe, Gingelom, Haecht, Neerwinden, Pâturages, Quaregnon, Remicourt, Rosoux, Ruysbroeck, Saint-Denis, Thulin, Vertryck, Wavre-Sainte-Catherine, Wespelaer et Wygmael . . . fr.</i>		126,674 40
<i>c) D'auvents dans les stations d'Ans, Anvers-Est, Bascoup-Chapelle, Elouges, Gilly-Sart-Allet, Gosselies-Ville et Jumet-Brûlotte fr.</i>		37,778 58
<i>d) De bâtiments pour chaufferies, lampisteries, dépôt d'outils, abris pour ouvriers, etc., à Alost, Anvers-Est, Angleur-Etat, Arlon, Ath, Athus, Audenarde, Bastogne, Baume, Biaton, Boom, Braine-le-Comte, Bruxelles-Allée-Verte, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Charleroy, Chênée, Denderleeuw, Esschen, Florenville, Gand, Hamoir, Heyst, Jemelle, Jurbise, Lacken, La Louvière, Libramont, Liège-Guillemins, Liège-Palais, Liège-Vivegnis, Lierre, Lokeren, Louvain, Luttre, Malines, Marbehan, Marloie, Moerbeke, Mons, Ostende, Pepinster, Renaix, Saint-Ghislain, Termonde, Tilff, Tirlemont, Tongres, Tournay, Verviers, Virton-Saint-Mard et Welkenraedt fr.</i>		190,510 54
<i>e) De pavillons pour latrines et urinoirs, à Anvers-Dam (ateliers), Bascoup-Chapelle, Baulers, Belle-Fontaine, Buysingen, Etterbeek, Faurœulx, Haeren, Luttre, Malines (Arsenal), Ructte, Termonde, Vieux-Campinaire et Virton-Saint-Mard fr.</i>		24,907 05
<i>f) De hangars à marchandises, à Anvers-Centre (328.02^{m2}), Hougærde (84.20^{m2}), Liège-Vivegnis (808.94^{m2}), Nimy (90^{m2}), Tamines (232.50^{m2}), Termonde (1,203.75^{m2}) et Waereghem (134.64^{m2}) fr.</i>		172,498 55
A reporter fr.		1,351,988 42

Report	fr.	4,351,988 42
g) De bâtiments et abris pour pompes, à Bruxelles-Midi, Malines et Muysen	fr.	13,143 24
h) De remises à locomotives, à Malines (1,551.58 ^{m²}), Schaerbeek (4,277.27 ^{m²}) et Tirlemont (2,178.28 ^{m²})	fr.	489,338 25
i) D'une habitation pour le fonctionnaire dirigeant les ateliers d'Ans (110.36 ^{m²}); d'une maison avec jardin à Jemappes (890 ^{m²}); d'une cuisine pour le chef de station à Godarville (19.98 ^{m²}); et d'une habitation pour le concierge à Anvers-Centre (57.04 ^{m²}) fr.		35,613 92
j) D'une loge en maçonnerie pour le block-system, à Nessonvaux (8.75 ^{m²})	fr.	323 89
k) D'une salle d'attente avec auvent, à Gand (108.07 ^{m²}) . fr.		19,885 81
l) D'un magasin avec atelier, pour le service de la route, à Tournai (265.06 ^{m²})	fr.	5,600 »
m) De maisonnettes et loges à Couillet (8.75 ^{m²}), à Peruwelz (59 ^{m²}) et entre Manage et Godarville (58.91 ^{m²})	fr.	8,486 10
n) D'un bâtiment à l'usage des services des voies et travaux, de la traction et des transports, à Warquignies (358.52 ^{m²}); — d'un bâtiment à l'usage du service des voies et travaux, à Bruges 37.68 ^{m²} ; — d'un bâtiment pour bureaux, à Luttre (456.69 ^{m²}); — d'un bâtiment pour divers services, à Louvain (454.19 ^{m²}); — d'un bâtiment pour le service de la traction, à Schaerbeek (503.50 ^{m²}), et d'un bureau pour facteurs, à Dolhain	fr.	105,928 84
o) D'un abri pour cylindres à gaz, à Bruxelles-Midi (44.72 ^{m²}), et d'un abri pour la visite des voitures, à Jemelle (180.75 ^{m²}) fr.		13,264 »
p) D'une galerie couverte, à Bruxelles-Midi (1,361.50 ^{m²}). fr.		73,624 54
q) De remises aux voitures à Muysen (8,509.54 ^{m²}) et à Schaerbeek (8,509.54 ^{m²})	fr.	524,782 »
r) D'un bâtiment pour services divers (814 ^{m²}), d'un bâtiment pour la préparation des huiles (81.99 ^{m²}) et d'un bâtiment avec fondations pour le banc d'épreuves Kirkaldy (426.53 ^{m²}), à l'Arsenal de Malines	fr.	96,276 27
s) De travées entre la remise aux locomotives et les ateliers, à Jemelle.	fr.	44,994 »
t) D'un sas aux locaux des recettes, à Bruxelles-Nord. . fr.		630 12
u) De guichets, portes, etc., à Alost, Blankenberghe, Bruges (bassins), Emptinnes, Hannut, Leupegthem, Liège-Guillemins, Malines, Modave et Mons	fr.	2,071 14
v) D'un parc, dépôt ou réduit à charbon, à Angleur, Binche, Borgerhout, Braine-le-Comte, Deurle, Gembloux et Habay . fr.		2,023 52
w) D'un tour dans l'atelier de Bruxelles-Nord; — de fondations de machines ou de tours à Alost et à Jemelle, et de massifs en maçonnerie sous la machine à raboter, à Anvers-Dam . fr.		3,615 10
A reporter	fr.	2,791,789 14

Report fr. 2,791,789 14

Agrandissement :

a) Du bâtiment des recettes, à Bruges, Erembodegem, Grandglise, Mareq, Papignies, Synghem et Wetteren fr.	24,547 25
b) De la chaufferie, à Quiévrain fr.	568 21
c) De la tournerie, à Bruxelles-Midi fr.	2,592 72
d) De la remise aux locomotives, à Namur fr.	94,865 96

Modifications :

a) Aux bâtiments des recettes à Bruxelles-Nord, Callenelle, Chénée, Jemappes, Jemelle, Jurbise, Louvain, Stavelot, Sterpenich, Tongres et Watermael fr.	19,615 46
b) Au logement du chef de station, à Esneux et à Wasmes. fr.	226 56
c) A la salle des bagages, à Bruxelles-Nord fr.	5,500 »
d) Aux bureaux de recettes ou de distribution des coupons, à Bruges, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Quartier-Léopold et Wasmes fr.	5,981 16
e) Au bureau des facteurs, à Namur fr.	77 70
f) Aux bureaux des marchandises, à Bruxelles-Midi et à Gand fr.	2,505 55
g) Aux hangars ou magasins aux marchandises, à Bruxelles-Quartier-Léopold, Estinnes, Gilly-Sart-Allet, Hal, Hyon et Sombrefe fr.	1,250 15
h) Au dépôt du timbre, à Malines. fr.	1,916 50
i) Aux locaux et bureaux de la traction, à Gand et à Namur fr.	1,015 30
j) Aux lieux d'aisance à Liège-Guillemins fr.	555 50

<i>Transfert</i> des bureaux de la commission de réception des matériaux de la voie à Saint-Josse-ten-Noode fr.	70 »
---	------

Aménagement :

a) D'un bureau pour le chef de station à Naninnes. . . . fr.	88 20
b) D'un local pour les petits colis, à Bruxelles-Entrepôt . fr.	54 42
c) D'un atelier d'ajusteurs, à Malines, et d'un atelier de visite, à Lokeren fr.	2,052 64
d) De divers locaux à Auvelais. Bruxelles-Midi et Lichtervelde fr.	11,948 36
e) De la lampisterie, à Arlon fr.	514 76

<i>Parachèvement</i> des bâtiments et dépendances, à Ramillies, et sur les lignes du 4 ^e et du 7 ^e groupe fr.	12,455 30
---	-----------

Construction, remplacement ou amélioration des loges et maisonnettes de gardes à Bruxelles-Nord, Gouy-lez-Piéton, Malines, Noirhat, Oostham et Pirault, et sur les sections de

A reporter fr. 2,975,346 44

Report fr.	2,975,346 44
Berzée à Beaumont, de Bruxelles-Quartier-Léopold à Namur, de Ciney à Marbehan et de Libramont à Bastogne fr.	12,846 85

Dans le cours de l'année 1880, l'administration a mis en adjudication l'exécution de 56,436^{m²} de *couvertures neuves*, comprenant :

Zinc à losanges et à tasseaux, zinc ondulé et cannelé (28,436^{m²} ou 50.60 p. ‰); — tuiles ordinaires, tuiles à emboîtement et vernissées (18,805^{m²} ou 33.60 p. ‰); — tuiles en tôle vernissée et galvanisée, tôle ondulée galvanisée (6,522^{m²} ou 11.60 p. ‰); — ardoises sur voliges, ardoises à crochets (2,373^{m²} ou 4.20 p. ‰).

Fr. 2,988,495 29

§ 5. AMÉNAGEMENT DES STATIONS.

Etablissement :

a) De pavages, trottoirs, terrassements, etc. à Avelghem, Braine-le-Comte, Basècles, Binche, Boitsfort, Bruxelles-Allée-Verte, Bruxelles-Nord, Cureghem, Lincent, Louvain-Bassins, Luttre, Orroir et Sombreffe fr.	30,986 87
b) De clôtures et palissades à Athus, Chénée, Contich-Est, Groenendael, Hamoir, Hannut, Havelange, Liège, Lierre, Luttre, Moha et Ramillies, et sur les sections de Ciney à Haversin, de Heyst à Heyst-Ecluses, et de Namur à Ciney, ainsi que sur celles du 7 ^e groupe. fr.	11,631 79
c) De conduites d'eau, dalots, pompes, etc., à Anvers-Dam, Arlon, Barvaux, Bovigny, Bruxelles-Quartier-Léopold, Fleurus, Francorchamps, Jemelle, Ligny, Lincent, Moerbeke, Namur, Neerlinter, Nieuport, Oost-Roosebeke, Quaregnon, Verviers; sur la section de Gembloux à Jemeppe, et sur les lignes du 10 ^e groupe fr.	10,705 94
d) De voies nouvelles d'évitement, de garage, de liaison, etc., à Anvers-Bassins, Arlon, Blankenberghe, Braine-le-Comte, Bruges-Bassins, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Ouest, Bruxelles-Quartier-Léopold, Deynze, Dour (gare charbonnière), Duffel, Franière, Gosselies-Ville, Grammont, Hamoir, Houdeng, Liège-Guillemins, Monceau, Nivelles, Rebecq-Rognon, Tamines, Waterloo, et dans certaines stations du 7 ^e groupe. fr.	56,107 91
e) De plaques-tournantes, à Bruxelles-Entrepôt, Eschene et Liège-Guillemins fr.	18,526 40
f) De ponts à peser, à Arlon, Bouchoute, Bruxelles-Midi, Cronfestu, Namur, Ottignies, Verviers, etc. fr.	35,153 18
g) De colonnes hydrauliques à Ath, Ciney, Luttre, etc. fr.	12,936 56
A reporter fr.	<u>176,030 65</u>

Report . . . fr.	176,050 65
<i>Installation :</i>	
a) D'un nouveau service des bagages, à Blankenberghe, Bruxelles-Nord, Ostende, Spa et Verviers . . . fr.	4,167 89
b) D'un bureau de marchandises, à Courtrai . . . fr.	663 23
c) D'un nouveau mode de pesage, à Anvers-Est . . . fr.	536 86
d) D'un bureau de renseignements, à Bruxelles-Midi . . fr.	393 22
e) Du service télégraphique à Hombeek, Lumay et Thorem-bais-Saint-Trond . . . fr.	941 11
f) D'une chaufferie à Anvers-Sud . . . fr.	506 55
g) De l'éclairage au gaz au bureau central des renseignements à Bruxelles (rue Ducale), et à un passage à niveau à Lessines; et de l'éclairage d'un chemin d'accès à la station de Verviers-Est. fr.	393 »
<i>Renouvellement</i> des canalisations de gaz, à Bruxelles-Midi et à Bruxelles-Nord . . . fr.	6,182 30
<i>Modification ou amélioration</i> des appareils d'éclairage au gaz à Bruxelles-Nord, et dans les bureaux des chefs de service du 9 ^e groupe à Bruges . . . fr.	3,964 95
<i>Fourniture</i> de meubles, objets d'éclairage, outils, etc. . fr.	29,767 66
Exécution de <i>travaux divers d'amélioration</i> , etc. à Alost, Angleur, Angleur-Ourthe, Ans, Anvers-Est, Arlon, Assenede, Bastogne, Barvaux, Baulers, Braine-le-Comte, Bruxelles, Couillet, Dour, Estinnes, Fouches, Groenendaël, Houdeng-Goegnies, Lavaux, Leval, Lincent, Louvain, Luttre, Marchiennes, Melreux, Moen-Heestert, Mons, Montigny, Namur, Nivelles-Est, Nivelles-Nord, Obaix-Buzet, Olsene, Pâturages, Saint-Ghislain, Sottegem, Tamines, Tirlemont, Verviers-Est, Vieux-Campinaire et Waterloo; sur les lignes de Denderleeuw à Ath, de Flénu à Saint-Ghislain, de Namur à Ciney, et sur celles des 3 ^e , 4 ^e , 6 ^e , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e et 10 ^e groupes . . . fr.	37,403 95
<i>Démolition</i> de l'embranchement du puits Sainte-Barbe (lignes du Flénu) . . . fr.	492 90
Fr.	261,464 05

§ 6. MATÉRIEL ROULANT.

Le Département continue à donner une grande extension à l'application du *frein Westinghouse* au matériel des trains à voyageurs.

Dans le but de faciliter l'embarquement des voyageurs, des couleurs différentes ont été adoptées pour la *peinture des diverses classes de voitures*.

Il a été adopté une nouvelle *boîte à l'huile* rappelant, dans ses dispositions essentielles, la boîte usitée sur le chemin de fer de la Compagnie Rhénane.

En présence des bons résultats obtenus, le Département a poursuivi le remplacement du fer par l'acier, dans la fourniture des bandages et des essieux.

Le service du matériel étudie de plus en ce moment :

1° La transformation des *wagons munis de boîtes Dietz et de boîtes du modèle Luxembourg*.

2° L'aménagement des wagons AB et des wagons cavaliers, pour le transport des poissons frais.

3° La construction d'une *voiture cellulaire*, mieux aérée et plus confortable que le modèle actuel.

4° La construction de *wagons funéraires* d'un nouveau type.

5° La construction d'un *wagon fermé de grande capacité*, permettant aux expéditeurs de jouir de tous les avantages de la nouvelle tarification introduite récemment sur les lignes allemandes.

§ 7. ÉCLAIRAGE. — CHAUFFAGE.

L'éclairage au gaz a été établi :

1° Dans le hangar à marchandises de la station d'Anvers-Centre; — 2° dans la partie de la gare d'Anvers-Est, réservée au service des voyageurs; — 3° dans le nouveau dépôt de bagages de la gare de Bruxelles-Nord; — 4° dans les nouvelles gares de Bruxelles (rue de la Loi), de Laeken et de Termonde; — 5° dans les remises et les ateliers de la traction, à Namur fr.	52,457 »
---	----------

L'éclairage électrique système <i>Jablochkoff</i> de la gare principale d'Anvers-Bassins (établissement de 24 foyers supplémentaires) a été augmenté de 6 circuits, de 4 foyers chacun, et l'installation entière a été disposée de manière à pouvoir allumer ou éteindre tel ou tel circuit, suivant les nécessités du service. fr.	14,280 »
--	----------

L'éclairage électrique a été installé :

1° A la place des Nations, à Bruxelles fr.	12,370 »
2° Aux voies et abords de la remise aux locomotives d'Anvers-Est fr.	1,359 »

L'éclairage par l'air carburé a été installé à la station de Denderleeuw fr.	4,928 »
--	---------

L'éclairage au gaz riche a été étendu à 12 nouveaux jeux de trains (8 sur les lignes du Nord et 4 sur les lignes du Midi) . fr.	11,027 »
---	----------

La plupart des lanternes à réflecteur-disque pour locomotive (2,069) ont été appropriées à l'éclairage au pétrole . . . fr.	17,721 »
---	----------

Les cadrans en tôle ont été remplacés par des *cadrans en verre lumineux*, pour l'éclairage au gaz des horloges placées aux façades des gares de Namur et de Bruxelles (Quartier-Léopold).

A reporter. fr.	114,142 »
-------------------------	-----------

Report fr.	114,142 »
Dans les voitures à impériale surhaussée, des <i>réflecteurs de forme surbaissée</i> ont été substitués aux anciens réflecteurs.	
Le <i>chauffage des trains</i> a été étendu à toutes les classes de voitures, d'après le système en usage à la Compagnie de l'Ouest français (bouillottes réchauffées rapidement au moyen d'un jet de vapeur) fr.	177,196 »
Des installations spéciales ont, à cet effet, été établies dans les stations d'Anvers, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Quartier-Léopold, Charleroy, Gand, Liège, Mons, Namur, Tournay et Verviers fr.	
	969,630 »
Fr.	1,260,968 »

§ 8. VOYAGEURS ET BAGAGES.

Il a été introduit un nouveau modèle de coupons « aller-retour », valables pendant 1 et 2 jours.

La durée de validité des coupons « aller-retour » a été étendue à 3 jours, pour des parcours supérieurs à 150 kilomètres.

L'usage de compartiments réservés aux non-fumeurs a été étendu aux voitures de 3^e classe.

Le bureau de Bruxelles (Duquesnoy) a été érigé en station indépendante, pour le débit des coupons de trains de plaisir pendant la période d'été.

Indépendamment des améliorations ci-dessus, qui revêtent un caractère permanent, des mesures spéciales ont été prises pendant la période de l'Exposition nationale et à l'occasion des fêtes du 50^e anniversaire de notre indépendance, savoir :

Création :

- a) D'un tarif d'abonnements à prix réduits, en faveur des exposants ;
- b) D'un tarif d'abonnements pour quinze jours, valable sur tout le réseau de l'Etat ;
- c) De cartes d'abonnement valables pour huit et quinze jours, sur tout le réseau, avec réduction de 50 p. %, en faveur des membres de la presse étrangère.

Distribution :

- a) De billets « aller-retour », en destination de Bruxelles, valables pour huit jours, et avec réduction de 50 p. %, au départ de Paris et des stations de certaines compagnies étrangères ;
- b) De vues panoramiques de l'Exposition nationale, dans toute la Belgique, indiquant, au verso, les prix au départ de toutes les stations belges ;
- c) En France, en Allemagne, en Hollande et en Angleterre, de programmes illustrés, avec prix au verso ;
- d) A l'intérieur et à l'étranger, d'affiches générales et d'affiches spéciales pour chaque solennité.

En outre, il a été mis en marche de nombreux trains de plaisir vers Bruxelles, tant au départ de l'intérieur du pays que de l'étranger.

§ 9. PETITS PAQUETS.

Il a été créé à Anvers-Est, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Gand-Palais-de-justice, Gand-station, Liège-Guillemins et Liège-Sirène, des ateliers d'emballage pour les colis de 5 kilogrammes et moins, présentés à découvert ou munis d'emballage défectueux.

§ 10. MARCHANDISES.

Il a été institué un bureau de contrôle de la répartition du matériel à marchandises, en vue d'obtenir une meilleure utilisation de ce matériel.

A ces mêmes fins, les transports en service ont, sous le rapport des délais de chargement et de déchargement, été complètement assimilés aux transports taxés.

Les frais de chômage des wagons employés en service, sont mis à charge des agents en faute.

Il a été mis en service 10 wagons fermés spécialement réservés au transport des voitures de luxe.

D'accord avec le Département de l'Intérieur, il a été organisé un service de l'assainissement des wagons à bétail, etc., sous la surveillance des vétérinaires du Gouvernement. A cet effet, il a été adopté un système de désinfection à la vapeur d'eau.

Une agence commerciale a été instituée à Vienne, avec mission de suivre le trafic de l'Occident avec la Bavière, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Serbie, la Roumanie, la Turquie, le Centre et le Sud de la Russie, et de nous informer exactement des nouveaux tarifs, des réductions de prix et de délais, en un mot, de tout ce qui, dans le trafic de ou vers la Belgique, est de nature à intéresser le commerce et l'administration.

Il a été publié différents opuscules indiquant, pour l'agriculture, la marée et les denrées, les prix de transport, les horaires et autres renseignements utiles.

Les différents tarifs, mis en vigueur dans le courant de l'année, ont été publiés dans les deux langues.

§ 11. CAMIONNAGE.

Jusqu'en 1876, la prise et la remise à domicile des marchandises amenées ou à emmener par le chemin de fer, et le transport aux gares d'embarquement des expéditions acceptées dans les bureaux établis à l'intérieur des villes, ont été confiés aux anciens maîtres de Poste, pour les indemniser du préjudice que leur avait causé l'établissement du railway national.

Les différentes entreprises étaient régies par des conditions uniformes, et le tarif des prix à allouer à chacune d'elles, était le même pour toutes les localités. Toutefois, en raison des difficultés d'exploitation que présentent Bruxelles,

Liège, Gand, Anvers et Verviers, certaines taxes accordées aux entrepreneurs de camionnage avaient été relevées.

Telle était la situation, quand survinrent des demandes de prix de plus en plus élevés.

L'Administration dut songer, dans l'intérêt de l'Etat comme dans celui du public, à modifier le régime existant.

Sur le refus catégorique qu'elle fit d'augmenter les bases du tarif des rémunérations, plusieurs maîtres de Poste dénoncèrent les traités.

Cette attitude provoqua la résolution de mettre en adjudication publique, les entreprises qui allaient se trouver en souffrance.

La mesure eut pour effet d'accroître les charges du service de camionnage dans quelques localités importantes, et de les diminuer dans d'autres ; mais partout il en résulta une grande amélioration au profit de la clientèle.

Ces bons résultats d'une première expérience, décidèrent le Gouvernement à dénoncer tous les contrats, pour le 1^{er} janvier 1881.

L'adjudication eut lieu dans le courant du mois de novembre 1880.

Elle a permis de recruter, dans la plupart des cas, des entrepreneurs à des conditions plus avantageuses pour le Trésor, et les réductions de prix obtenues ont donné les moyens d'étendre à plus de localités, les avantages du service de camionnage.

En outre, la suppression du monopole des maîtres de Poste a eu pour conséquence de mettre, entre les mains d'un plus grand nombre de personnes (voituriers, petits cultivateurs, etc.), un instrument de travail qui, joint à d'autres occupations, constitue un élément de revenu très-appreciable.

L'extension du service de camionnage, si utile au public, est l'objet de la constante préoccupation de l'Administration.

De nouveaux services ont été établis, pendant l'année 1879, à Boom, Dixmude, Florenville, Furnes, Moll, Tongres et Virton-Saint-Mard, et, pendant l'année 1880, à Fosses, Grandglise, Hannut, Manage, Melreux, Rochefort, Stambruges et Tubize.

§ 12. RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX.

La bibliothèque du bureau de renseignements commerciaux (service des transports) a été considérablement augmentée, dans le cours de l'année 1880. Le public peut y être complètement renseigné sur toute espèce de prix de transport.

Le tableau suivant résume les opérations de ce bureau pendant les années 1880 et 1879.

Demandes auxquelles il a été répondu						
PAR LETTRES. — Marchandises.	PAR MÉMORANDUM.			VERBALEMENT. — Voyageurs ou marchandises.	TOTAUX. (Col. 1, 4 et 5.)	
	Voyageurs.	Marchandises.	ENSEMBLE. (Col. 2 et 3)			
1	2	3	4	5	6	
Janvier	4	8	441	449	20	440
Février	»	2	460	462	30	492
Mars	4	9	437	446	32	479
Avril	»	48	437	485	25	480
Mai	»	47	450	467	25	492
Juin	»	40	474	484	24	208
Juillet	»	24	479	200	42	242
Août	»	34	484	218	49	237
Septembre	»	20	239	259	24	283
Octobre	4	9	497	206	44	221
Novembre	»	8	222	230	48	248
Décembre	»	44	213	227	49	276
Totaux { en 1880 (12 mois) . { en 1879 (7 mois) (*)	3	470	2,103	2,273	292	2,568
	59	429	659	788	426	973
Moyennes { en 1880 par { en 1879	—	44	476	490	24	214
	8	49	94	413	48	439

§ 13. ADJUDICATIONS PUBLIQUES.

Les opérations du bureau des adjudications publiques, se sont développées en 1880, ainsi que le constate le tableau ci-contre :

(*) Le bureau de renseignements commerciaux a été créé le 1^{er} juin 1879.

	Adju- dications.	EXEMPLAIRES de cahiers des charges délivrés			PERSONNES AYANT					
		sur demandes verbales.	sur demandes écrites.	ENSEMBLE.	EXAMINÉ LES		pris copie des plans.	acheté des plans auto- graphiés ou photo- graphiés.	Demandé divers rensei- gnements.	
					plans.	modèles et échan- tillons.				
Janvier	64	822	749	1,571	441	449	441	45	499	
Février	52	894	717	1,611	444	259	431	109	491	
Mars	58	946	906	1,852	425	284	495	146	476	
Avril	51	818	958	1,776	484	414	447	136	409	
Mai	70	740	1,025	1,765	483	300	463	104	200	
Juin	89	1,079	1,760	2,839	470	482	88	492	434	
Juillet	89	893	1,878	2,771	408	405	47	149	69	
Août	55	876	2,254	3,130	487	483	65	166	435	
Septembre . . .	84	1,014	2,228	3,242	428	438	89	126	440	
Octobre	69	1,037	1,941	2,978	470	441	35	207	95	
Novembre	97	1,247	2,814	4,061	454	544	40	335	169	
Décembre	405	1,508	3,040	4,548	272	428	18	415	215	
Totaux {	en 1880.	850	11,874	20,267	32,141	3,466	2,826	4,429	2,130	1,829
	en 1879.	630	6,001	3,803	9,804	3,286	4,118	4,243	282	767
Différences pr 1880		+220	+5,873	+16,464	+22,337	- 420	+1,708	- 114	+4,848	+1,062
Moyennes { par mois.	en 1880.	74	990	1,689	2,678	264	235	94	177	152
	en 1879.	52	500	317	817	274	93	104	23	64
Différences pr 1880		+ 19	+ 490	+ 1,372	+ 1,861	- 40	+ 442	- 40	+ 154	+ 88

LXXIX à LXXXI. Les annexes LXXIX à LXXXI donnent des détails sur les adjudications des différents services et administrations du Département des Travaux Publics.

L'annexe LXXIX indique le nombre, le montant des estimations et le montant des offres approuvées, des adjudications, marchés directs et ventes de vieux objets qui ont eu lieu en 1880.

Les adjudications faites sur estimation (614) ont comporté un rabais de fr. 4,780,620-15 ou de 8.90 p. %.

Les ventes de vieux matériaux (35) ont produit fr. 95,865-29 ou 8.62 p. % de plus que le prix d'estimation.

L'annexe LXXX montre le nombre et le montant des soumissions approuvées en 1880. Elles se sont élevées à 3,003, représentant une somme totale de fr. 60,521,161-51.

L'importance moyenne ressort à fr. 20,086-97 par soumission approuvée, et à fr. 67,172-79 par adjudication ou marché contracté.

LXXXI.

L'annexe LXXXI compare le nombre et le montant des lots dont se composaient les adjudications faites pendant les années 1877 à 1880.

En voici le résumé :

	Nombre de lots.	fr.	Montant	
			total.	moyen par lot.
1877. . . .	1,499	fr.	29,472,816 24	24,581 16
1878. . . .	1,204		26,583,403 95	22,079 24
1879. . . .	1,839		29,333,064 93	15,950 55
1880. . . .	2,658		54,925,842 32	20,821 77

§ 14. ÉTUDES FAITES A L'ÉTRANGER.

a) *Constructions nouvelles.*

Un ingénieur des constructions nouvelles a, pendant deux mois, été envoyé en Angleterre, pour étudier la construction de la voie et les appareils de sécurité établis dans ce pays.

Sept points ont été examinés :

1° Conditions d'établissement des voies soumises aux actions destructives les plus énergiques et parcourues par les trains les plus rapides.

2° Organisation des signaux aux points dangereux. — Appareils de toute nature ayant pour objet d'y garantir la sécurité de la circulation des trains.

3° Mode d'application du block-system.

4° Mesures prises pour garantir la sécurité de la circulation du public, aux passages à niveau et spécialement aux passages à niveau non gardés.

5° Mesures prises pour l'exploitation à simple voie.

6° Mesures prises, dans les gares, pour éviter des accidents aux voyageurs, lors de l'embarquement et du débarquement.

7° Systèmes dispositifs de toute nature employés dans les gares, pour éviter les accidents pendant les manœuvres.

Les observations ont été faites sur les douze principales lignes du Royaume-Uni, savoir :

Caledonian.

Great Eastern.

Great Northern.

Great Western.

London-Brighton and South Coast.

London-Chatham and Dover.

London and North-Western.

Metropolitan.

Midland.

North-Eastern.

North-London.

South-Eastern.

Le rapport dressé à ce sujet sera, par parties, inséré au *Mémorial des chemins de fer de l'Etat*.

Ce même ingénieur a, pendant quelques jours, également été envoyé en Angleterre, pour assister à l'expérimentation du procédé Bower pour la préservation des produits sidérurgiques.

Ce procédé, dont le prix de revient est peu coûteux, paraît posséder des qualités qui en rendront l'emploi avantageux pour les traverses et les longrines métalliques employées par les chemins de fer, ainsi que dans plusieurs autres applications.

b) *Traction et matériel.*

Un sous-ingénieur de la traction et du matériel a, au début de sa mission en Angleterre, suivi les ateliers de la Compagnie du London-Chatham and Dover Railway. Ses études se sont particulièrement portées sur l'organisation du travail dans les ateliers, les réparations des locomotives, voitures et wagons, les détails de construction des différents organes du matériel, et enfin les méthodes employées pour l'entretien de certaines pièces.

Après quatre mois et demi de séjour, il a été chargé d'étudier, à Stratford, l'exploitation de la Compagnie Great Eastern Railway, où les questions qui avaient fait l'objet de ses précédents rapports, ont été reprises et examinées de plus près encore. Son attention a été spécialement attirée sur la machine à grande vitesse, les machines Mogul pour la traction des trains lourdement chargés, le taraudage, le rabotage des tubes, l'éclairage des trains et les machines-outils.

Un autre sous-ingénieur a, depuis le mois d'août 1880, été attaché aux ateliers de la Compagnie de Berlin-Stettin.

Il a, dans ses rapports, exposé successivement l'organisation et la comptabilité des ateliers, leur outillage, le travail d'entretien et de réparation du matériel, l'organisation du service de la traction, enfin un procédé employé par cette société, pour l'allumage rapide des locomotives.

Un troisième sous-ingénieur a, pendant huit mois, été détaché auprès du chemin de fer Rhéan, à Cologne. Il y a étudié l'organisation du travail des ateliers de cette société, leur outillage et leur disposition, les réparations et l'entretien des locomotives, voitures et wagons, enfin toutes les questions qui se rattachent à l'exploitation de ce chemin de fer.

Son attention a été spécialement attirée sur l'emploi des tubes en fer, dont toutes les locomotives sont munies, ainsi que sur le système de construction et le mode de lubrification des boîtes à l'huile.

c) *Exploitation.*

Pendant les années 1879 et 1880, plusieurs fonctionnaires de l'exploitation ont été chargés de missions à l'étranger.

Ces missions, leurs buts et leurs résultats sont indiqués ci-après :

1^o Voyage en Westphalie et dans les provinces rhénanes, pour l'examen du trafic d'exportation et d'importation des établissements industriels situés dans

cette région. — Etude des installations des ports de Ruhrort, Hochefeld et Duisbourg.

2° Voyages à Paris, pour étudier le trafic du bétail, en ce qui concerne la question du transport et l'alimentation des marchés belges. — Etude du marché de la Villette, des installations des gares de Paris, et notamment de celle de Paris (bestiaux). — Examen comparé des trafics français, allemands et autrichiens. — Etudes de l'organisation des trains et du matériel employé. — Examen de la question du transport du bétail américain, au point de vue des lignes de navigation, de l'affrètement, des tarifs directs et de l'organisation de trains directs.

3° Voyage à Londres et à Manchester, afin de faciliter l'accès du grand marché anglais aux agriculteurs, maraîchers, jardiniers et fleuristes belges, et de développer leurs relations avec l'Angleterre.

Examen de l'exportation de nos produits, du point de vue de la vente, de la consignation et des intermédiaires; de l'installation de nos gares et notamment de celles d'Anvers; de l'organisation du service des trains et des bateaux à vapeur, tant en Belgique qu'en Angleterre, du matériel roulant et des tarifs.

4° Voyage au Havre et à Paris, pour l'étude de certains courants de transport. — Visite aux lignes de navigation trafiquant avec Anvers. — Etude des installations et du port du Havre.

5° Voyage en Alsace et en Suisse, pour l'examen de l'importation et de l'exportation de ces pays. — Etude pour la réorganisation du service sur les réseaux de l'Alsace-Lorraine et de l'Etat-belge.

6° Voyage dans la région Est de la France et en Suisse, afin de créer de nouveaux débouchés à notre commerce de mer.

7° Voyage en Hollande, pour étudier l'organisation des transports réguliers de lait frais vers Bruxelles.

8° Voyage en Hollande, pour examiner le trafic belge-néerlandais, et faire connaître, aux industriels et aux négociants, les avantages de notre tarif international du 1^{er} juillet 1880.

9° Voyage à Londres, pour y étudier l'organisation du service des voyageurs et notamment l'emploi des billets d'aller et retour.

Ces missions ont eu pour résultats :

1° De constater les besoins de notre commerce, de notre industrie et de notre agriculture ;

2° De faire ressortir, en ce qui concerne le transport, certaines améliorations très utiles qui, depuis, ont été réalisées, telles que la construction de matériel spécial, la création de nouveaux tarifs directs, l'organisation de trains directs, etc., etc. ;

3° De développer nos relations commerciales avec les pays voisins.

d) *Contrôle des matières.*

En septembre 1880, l'inspecteur du contrôle des matières, membre de la

commission dite des dépenses, a été chargé de se rendre dans les bureaux, ateliers et magasins des lignes du Berg-Marche (Allemagne), à l'effet d'étudier le système de comptabilité des dépenses d'exploitation en usage sur ces lignes. Il a fait, à la commission, un rapport général sur la comptabilité des dépenses et le fonctionnement des caisses sur ce chemin de fer.

La commission s'est livrée à l'étude de ce rapport et des annexes, en même temps que des documents qu'elle a pu recueillir chez d'autres administrations.

L'examen de ces différents systèmes de comptabilité a fait découvrir des éléments utiles pour l'établissement d'une nouvelle comptabilité des dépenses d'exploitation.

En dehors de sa mission spéciale, ce fonctionnaire a recueilli d'autres renseignements, notamment en ce qui concerne l'instruction des apprentis dans les ateliers du Berg-Marche, et le système de coupons pour voyageurs en usage sur ce chemin de fer.

XIII.

Accidents.

LXXXI. L'annexe LXXXII donne le nombre de tous les accidents survenus à des trains, qu'il y ait eu ou non dommage causé aux personnes.

Elle indique, en outre, les causes principales d'accidents.

LXXXIII. L'annexe LXXXIII donne des renseignements analogues, mais en les restreignant aux accidents survenus à des trains de voyageurs ou mixtes.

LXXXIV. Enfin, l'annexe LXXXIV établit une comparaison entre 1879 et 1880, quant aux diverses catégories d'accidents.

Il résulte de ces tableaux que le nombre des accidents survenus à des trains, en 1880, est notablement supérieur à la même donnée pour 1879.

Mais il est probable que cet écart provient du soin plus grand apporté à constater les faits, et que la différence réelle est inférieure à celle qu'indique la statistique.

En juin 1879, les instructions qui définissent les rapports à dresser en cas d'accident, ont été modifiées et complétées, de façon à donner la certitude que tout accident, quelque minime que puisse être son importance, soit dorénavant signalé.

En outre, il a fallu quelque temps pour que le personnel s'habitue à suivre ces instructions, et ce n'est guère qu'en 1880 qu'elles ont pu produire tout leur effet.

Il a donc dû se faire que certains accidents insignifiants n'ont pas été relevés en 1879, tandis qu'ils l'ont été en 1880.

Ce qui tend à le prouver, c'est que l'importance des avaries causées au matériel roulant, est en réalité inférieure en 1880 à ce qu'elle a été en 1879 (voir annexe XCI), et que, du point de vue du nombre des victimes, les résultats obtenus en 1880 sont très favorables.

Cependant, l'observation qui vient d'être faite ne peut guère s'appliquer qu'aux collisions ou déraillements survenus dans les stations (rubriques 1 et 7).

LXXXIV.

Mais, d'un autre côté, l'augmentation qui s'est produite dans ces deux catégories, est de 70, alors qu'elle n'est que de 88 sur l'ensemble.

L'on remarque, en outre, que le nombre des déraillements survenus en pleine voie est resté stationnaire, malgré l'accroissement du réseau et l'augmentation du trafic.

Le tableau ci-dessous compare le nombre d'accidents survenus aux trains, au nombre moyen des kilomètres exploités et au nombre de trains-kilomètres, tant pour l'exercice 1879 que pour l'exercice 1880.

ANNÉES	NOMBRE d'accidents sur- venus à des trains de toute nature,	NOMBRE MOYEN de kilomètres exploités,	RAPPORT des colonnes 2 et 3 : Un accident par :	NOMBRE de trains-kilomètres de toute sorte,	RAPPORT entre les colonnes 2 et 5 : Un accident de train par :	NOMBRE d'accidents survenus à des trains de voyageurs,	NOMBRE de trains-kilomè- tres-voyageurs,	RAPPORT entre les colonnes 7 et 8 : Un accident de train de voyageurs par :
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1879	270	2,477	9.174	(1) 26,495,165	(*) 98,130 ^t . k.	99	42,658,792	127,866 ^t . k.
1880	338	2,702	7 ^k .547	131,077,244	86,581 ^t . k.	124	48,058,840	121,442 ^t . k.

LXXXII et
LXXXIII.

Les annexes LXXXII et LXXXIII indiquent le nombre des voyageurs tués, blessés et contusionnés, et comparent ces résultats à ceux de l'année 1879.

Les voyageurs victimes d'accidents de trains sont :

En 1880, au nombre de 51, dont aucun n'a été tué, 19 ont été blessés et 12 contusionnés.

En 1879, au nombre de 41, dont 4 tués, 20 blessés et 17 contusionnés.

La comparaison est d'autant plus favorable à l'exercice 1880, qu'il faut tenir compte de l'augmentation du nombre des voyageurs transportés et du grand nombre de trains extraordinaires qui ont dû être organisés pendant les fêtes du cinquantenaire et pendant toute la durée de l'Exposition nationale.

LXXXV.

L'annexe LXXXV donne le relevé, par mois, des accidents de trains. Elle fait voir l'influence du grand nombre de trains extraordinaires qui ont été organisés pendant les fêtes du cinquantenaire et la durée de l'Exposition nationale, de juin en octobre.

LXXXVI.

L'annexe LXXXVI met en rapport, pour les diverses années depuis 1870, le nombre des voyageurs victimes d'accidents de trains, celui de voyageurs transportés et celui des kilomètres parcourus par des trains de voyageurs.

LXXXVII.

L'annexe LXXXVII récapitule tous les accidents survenus en 1880, et les compare à ceux qui se sont produits pendant l'exercice précédent.

Le tableau suivant met en rapport le nombre total des victimes de toutes catégories, la longueur du réseau exploité et le parcours des trains de toutes sortes.

(¹) Le nombre de trains-kilomètres-voyageurs et marchandises renseigné à l'annexe XCI, a été majoré du parcours des machines à vide.

(²) Chiffre rectifié.

ANNÉES.	UNE PERSONNE			UNE VICTIME PAR	UNE PERSONNE			UNE VICTIME PAR
	TUÉE par	BLESSÉE par	contusionnée par		TUÉE par	BLESSÉE par	contusionnée par	
1879	13k.7	14k.2	26k.0	5k.801	160,632	143,880	267,190	59,445
1880	15k.4	10k.1	14k.4	4k.296	177,584	116,594	166,188	49,407
	kilomètres de ligne				Trains-kilomètres			

LXXXVIII et
XC.

Les annexes LXXXVIII à XC donnent un relevé plus détaillé des divers accidents survenus, en dehors de tout accident de train, à des voyageurs, à des agents de l'administration, à des agents des entrepreneurs de l'administration et, enfin, aux personnes étrangères à l'administration.

XCi et XCII.

Les annexes XCI et XCII renseignent les conséquences pécuniaires des accidents de toutes natures survenus aux trains, aux personnes et au matériel roulant, ainsi que les dépenses résultant des pertes et avaries, pendant les années 1875 à 1880.

XCIII.

L'annexe XCIII met en regard, pour les principales exploitations de l'Europe, le nombre des voyageurs victimes d'accidents de trains, celui des voyageurs transportés et celui des voyageurs-kilomètre.

Elle montre que si, du point de vue de la sécurité des voyageurs, les chemins de fer exploités par l'État Belge n'occupent pas le premier rang, ils n'ont tout au moins pas à redouter la comparaison avec les autres exploitations du continent et de l'Angleterre.

La comparaison n'a pu être étendue aux chemins de fer français, les comptes rendus des Compagnies ne donnant aucun renseignement au sujet des accidents survenus dans l'exploitation.

XIV.

Contraventions.

Les contraventions aux lois et règlements de police, constatées pendant l'année 1879, sur les lignes exploitées par l'État, étaient au nombre de 883. En 1880, il en a été constaté 780 : diminution 105.

XV.

Personnel.

XCIV et XCVII.

Jusqu'ici, le compte rendu n'a pas donné de renseignements détaillés sur le personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer. Il n'est passans intérêt, cependant, de connaître le nombre de ce personnel, sa distribution entre les différents services, sa répartition par emploi, le taux des traitements et des salaires, etc.

Ces renseignements font l'objet des tableaux nos XCIV à XCVII.

XCIV et XCV.

Les annexes XCIV et XCV se rapportent aux fonctionnaires, employés et agents pourvus de nominations. Elles donnent la composition théorique des cadres pour l'année 1880, et la situation numérique du personnel en service au 31 décembre de cette année.

XCVI et XCVII.

Les annexes XCVI et XCVII indiquent les différentes catégories d'agents non commissionnés, constituant le personnel ouvrier, et en donnent la situation numérique au 31 décembre 1880.

La première de ces annexes comprend les agents subalternes de l'Administration centrale et des services extérieurs (traducteurs, classeurs, huissiers, messagers, traceurs, dessinateurs, gens de service, etc.). La deuxième énumère les ouvriers de toutes catégories utilisés par les divers services de l'Administration (Voies et Travaux, Traction et Matériel, Exploitation et Dépôt du timbre).

Il résulte des indications de ces différentes annexes, que le personnel de l'Administration des chemins de fer comptait, au 31 décembre 1880, savoir :

Fonctionnaires, employés et agents nommés	6.740
Agents subalternes et ouvriers	29,525 ⁽¹⁾
Total	36,265 ⁽¹⁾

XVI.

Caisse de retraite et de secours des ouvriers.

XCVIII à C.

Dès le 1^{er} octobre 1838, le Gouvernement institua une *Caisse de prévoyance* pour les ouvriers du chemin de fer.

Au moyen d'un prélèvement de 1 p. % sur les salaires, cette Caisse assurait des *secours* pécuniaires :

1^o Aux ouvriers rendus temporairement impropres au travail, par suite de blessures ou d'autres circonstances inhérentes au service du chemin de fer ;

2^o Aux ouvriers qui, par suite des mêmes causes, étaient rendus définitivement impropres au travail ;

3^o Aux veuves et aux familles des ouvriers décédés à la suite d'accidents produits par le service du chemin de fer.

Au début, l'institution ne pourvoyait donc qu'aux besoins immédiats et pour un temps limité, dans le seul cas d'incapacité de travail ou de décès résultant de blessures reçues ou d'accidents survenus pendant le service. Aucune allocation n'était attribuée aux ouvriers ni aux familles des ouvriers dont l'incapacité de travail temporaire ou définitive ne résultait pas du service.

Un arrêté royal du 24 juin 1845 réorganisa la Caisse sur des bases beaucoup plus larges.

Dorénavant, les avantages suivants étaient octroyés aux associés :

1^o En cas d'incapacité temporaire de travail : des secours pécuniaires, ainsi que la gratuité des soins médicaux et des médicaments ;

(¹) Non compris les ouvriers admis à titre tout à fait temporaire, payés sur fonds spéciaux, et qui, bien qu'étant affiliés à la Caisse des ouvriers du chemin de fer, n'appartiennent pas au cadre du personnel de l'Administration.

2° En cas d'incapacité permanente de travail de l'associé : une pension ou des secours ;

3° En cas de décès de l'ouvrier : une pension ou des secours à sa veuve ou à sa famille ;

4° Une indemnité pour couvrir les frais de funérailles des ouvriers.

La Caisse de secours des ouvriers du chemin de fer se trouva donc, à partir de 1845, transformée en *Caisse de retraite et de secours*.

Pour pouvoir assurer aux affiliés les avantages prévus par les nouveaux statuts, il fallut immédiatement porter à 2 p. % la retenue opérée sur les salaires, et, dès le 2 octobre 1851, cette retenue fut élevée à 2 ½ p. %.

Néanmoins, l'expérience ne tarda pas à prouver que les ressources de l'institution n'étaient plus en rapport avec ses charges, et qu'il était indispensable à la fois d'augmenter les unes et de diminuer les autres, si l'on voulait assurer l'avenir de l'institution. Il a été pourvu à cette nécessité par l'arrêté royal du 16 décembre 1859.

Cet arrêté, dont quelques dispositions ont été modifiées par celui du 20 juillet 1878, en ce qui concerne le tarif des honoraires des médecins agréés et certains taux de pensions, fixe les retenues à 3 p. % pour les salaires de fr. 2-40 et au-dessous, et à 4 p. % pour les salaires de plus de fr. 2-40.

En outre, il attribue à la Caisse, le montant des retenues opérées :

1° Pour toute mesure disciplinaire, à concurrence d'un mois au plus ;

2° Pour tout congé, à concurrence d'un mois au plus ;

3° Pour toute absence quelconque, à concurrence de la moitié du salaire pendant un mois au plus, lorsque l'agent n'a pas dû être remplacé.

Les revenus de la Caisse se composent encore :

1° Du subside alloué par le budget annuel du Département ;

2° Des donations, legs et dons éventuels de particuliers ;

3° De produits divers ;

4° Des intérêts des capitaux placés pour compte de la Caisse.

Les avantages que l'institution procure aux affiliés et à leurs familles, peuvent se résumer comme il suit :

A. Des secours temporaires aux ouvriers, en cas d'incapacité momentanée de travail.

B. La gratuité des soins médicaux, médicaments, séjour dans les hôpitaux, bandages et appareils de toute nature, etc.

C. Une indemnité pour couvrir les frais de funérailles des ouvriers.

D. Des secours annuels :

1° En cas d'infirmités permanentes, aux ouvriers provisoires, ainsi qu'aux ouvriers définitifs qui n'auraient pas droit à la pension ;

2° Aux veuves, orphelins, père et mère des ouvriers, lorsqu'ils n'ont pas droit à la pension.

E. Une pension :

1° *En cas d'infirmités permanentes ou de décès non occasionnés par le service :*

a) Aux ouvriers définitifs, après 10 ans de contribution ;

- b) Aux veuves d'ouvriers définitifs, après 15 ans de contribution ;
- c) Aux orphelins âgés de moins de 15 ans, ainsi qu'aux père et mère de ces ouvriers, lorsqu'ils étaient exclusivement à charge de ceux-ci, après 5 ans de contribution.

2° *En cas d'infirmités permanentes ou de décès résultant de blessures reçues ou d'accidents survenus en service* : aux diverses catégories de personnes dénommées au 1°, quelle que soit la durée de contribution de l'ouvrier.

F. La gratuité du traitement par les médecins agréés, pour les pensionnaires en général, ainsi que pour les personnes qui, à défaut d'une pension, reçoivent des secours annuels.

Il a paru utile de faire suivre cet exposé d'un résumé des opérations de la Caisse, sous forme de deux tableaux, savoir :

- xcviii. 1° Un tableau récapitulatif (annexe XCVIII) des recettes et des dépenses, pour la période de 1838 à 1880 ;
- xcix. 2° Un tableau (annexe XCIX) donnant, pour la même période, le détail des dépenses, le nombre d'affiliés, de pensionnaires, etc.
- c. Un troisième tableau (annexe C) indique, pour la période de 1873 à 1880, le montant des cotisations des ouvriers, ainsi que le montant des subventions de toute nature allouées par l'État.

XVII.

Compte capital et comptes d'exploitation.

Le réseau exploité par l'État se compose de lignes construites à ses frais, de lignes rachetées par lui, d'autres enfin exploitées par mi-partage de recettes.

Le compte capital comprend tout à la fois, les frais d'établissement des lignes construites par l'État ou à forfait pour l'État, le montant du rachat des concessions de Dendre-et-Waes, de Pepinster à Spa, de Saint-Ghislain à Erbisceul, de Virton et de lignes dans les Flandres, le prix des actions ordinaires de la Grande Compagnie du Luxembourg, le coût des travaux complémentaires ou d'amélioration effectués sur le réseau tout entier, le prix du matériel affecté à l'exploitation, à l'exception du matériel repris aux Bassins-Houillers et qui est payable par annuités.

Les comptes d'exploitation portent sur l'ensemble du réseau.

COMPTE CAPITAL.

§ 1^{er}. CAPITAUX MIS A LA DISPOSITION DU GOUVERNEMENT.

Les capitaux alloués pour la construction et les extensions successives des chemins de fer exploités par l'Etat, s'élevaient, fin 1879, à fr. 724,448,894 71

Les obligations de la dette publique à 4 p. ‰, devant recevoir la même destination, étaient de . . . fr. 94,121,300 »

Ensemble. . . fr. 818,570,194 71

D'autre part . . . fr. 818,570,194 71

Une loi du 23 mai 1880 a ouvert des crédits spéciaux jusqu'à concurrence de 20.900,000 francs, savoir :

§ 4. Voies à établir sur les nouveaux quais d'Anvers; travaux d'extension aux stations des établissements maritimes	fr. 2,500,000 »	
§ 5. Transformation de l'embranchement du Quartier-Léopold, à Bruxelles . . .	fr. 1,900,000 »	
§ 6. Remises à voitures et à locomotives, ateliers, etc.	fr. 2,500,000 »	} 20,900,000 »
§ 7. Signaux et appareils de sécurité. fr.	2,000,000 »	
§ 8. Extension et amélioration du matériel de traction et de transport . . .	fr. 12,000,000 »	

Une autre loi, du 26 août 1880, a ouvert des crédits spéciaux s'élevant à 17,448,500 francs, savoir :

§ 6. Rachat de la concession du chemin de fer de Virton	fr. 6,948,500 »	
§ 7. Rachat de tout ou partie du matériel d'exploitation du chemin de fer de Virton; extension du matériel roulant du réseau de l'Etat	fr. 8,500,000 »	} 17,448,500 »
§ 8. Travaux d'amélioration et d'extension à effectuer sur la ligne d'Anvers à la frontière des Pays-Bas; construction, sur le réseau de l'Etat, d'ateliers, de remises et de magasins pour les services de la traction et des transports; expropriations et constructions; travaux à exécuter dans les gares de formation, etc.	fr. 2,000,000 »	

Total au 31 décembre 1880. . . . fr. 856,918,694 71

§ 2. EMPLOI DES CAPITAUX MIS A LA DISPOSITION DU GOUVERNEMENT.

CI, CVII et
CVIII.

Ces capitaux ont été employés, jusqu'à concurrence de fr. 731,000.879 43 comme il suit :

Route, bâtiments, dépendances des stations. dépenses générales.	fr. 550,902,509 73	
Matériel de traction et de transport	180,098,569 70	
Total au 31 décembre 1880. . . . fr.	731.000,879 45	

En y ajoutant les sommes restées disponibles sur les crédits législatifs, savoir :

Crédits payables en numéraire . . . fr.	55,937,515 28	} 125,917,815 28
Crédits payables en titres fr.	69,980,300 »	
on retrouve le capital ci-dessus de fr.	856,918,694 71	

Ainsi qu'on vient de le voir, les dépenses de premier éta-	
blissement s'élevaient, au 31 décembre 1850. à fr.	731,000,879 43
au 31 décembre 1879, elles étaient de	674,466,965 79
elles se sont donc accrues, en 1880, de fr.	<u>56,533,913 64</u>

Cette somme comprend :

1^o Le prix de rachat de concessions dans les Flandres, savoir :

Ostende à la frontière de France, vers Armen-		
tières fr.	5,184,100	»
Furnes à la frontière de France, vers		
Dunkerque fr.	567,800	»
		(¹) 5,751,900 »

2^o Le montant des titres de rente 4 p. $\frac{1}{2}$ %, délivrés en exécution :

a) De l'article 2 de la loi du 27 mai 1876 et de la con-		
vention du 31 janvier 1875 avec la Compagnie des Bassins-		
Houillers du Hainaut, pour prix de travaux exécutés dans		
le Luxembourg fr.	3,044,000	»
b) De l'article 5 de la loi du 26 juin 1877		
et de la convention du 1 ^{er} du même mois,		
pour prix de travaux exécutés par la Société		
de Construction fr.	14,515,500	»
c) De l'article 1 ^{er} de la loi du 5 juin 1878		
et de la convention du 9 juin de la même		
année, pour prix de travaux exécutés, sur		
le chemin de fer de Battice à Aubel, par le		
sieur Joseph Closon fr.	851,800	»
		18,589,400 »

Le surplus a reçu l'affectation ci-après :

Route, bâtiments, dépendances des stations et dépenses	
générales fr.	14,204,556 07
Matériel de traction et de transport	18,188,557 57
Total égal . . . fr.	<u>56,533,913 64</u>

Dans les sommes ci-dessus, figurent des dépenses pour travaux non encore utilisés par l'Administration à la fin de l'année 1880. sur les sections ci-après :

1 ^o Mettet à la Meuse, Éprave à Baronville, Bastogne à Gouvy et Gedinne à la Meuse. fr.	7,801,200 »
2 ^o Bruxelles à Tervueren, Bruxelles à Boom et à Asseche, Boom à Puers, Beaumont à Chimay, Thuin (Lobbès) à Thuillies, Couillet à Jamioulx, Antoing à la frontière, Avelghem à la frontière, Dour à la frontière, Lessines à Renaix et à Tournai, etc. fr.	13,014,880 »
3 ^o Battice à Aubel	1,455,500 »
Total . . . fr.	<u>22,271,580 »</u>

(¹) Y compris fr. 675,440-90 pour le matériel de traction et de transport. (Voir annexe LXXVIII du compte rendu de 1879.)

§ 3. BILAN.

ci. A l'*actif* du bilan figurent :

1° Le montant des capitaux effectifs ou réellement dépensés depuis l'origine, pour l'acquisition et la construction du chemin de fer et de son matériel. fr. 731,000,879 43

2° Le capital représentatif des annuités que l'Etat s'est engagé à servir, pour acquitter le prix de rachat de diverses concessions, ci fr. 349,798,631 10

Total. fr. 1,080,799,510 53

ci. Le *passif* correspondant à cette somme se décompose comme il suit :

1° Sommes restant à rembourser sur les avances reçues du Trésor et sur le coût des concessions rachetées. . . . fr. 975,533,120 93

2° Amortissements et remboursements effectués, à la décharge du réseau, par prélèvements sur les produits de l'exploitation fr. 71,258,574 89

3° Subsides des villes de Bruxelles, de Gand, etc. . . . 591,481 88

4° Vente d'immeubles et ligne abandonnée (Landen à Saint-Trond) fr. 5,816,632 83

Total égal à l'actif. fr. 1,080,799,510 53

COMPTES D'EXPLOITATION.

§ 1^{er}. COMPTE SPÉCIAL A L'EXERCICE 1880.

cii, cx et cxi. Ce compte est divisé en deux parties bien distinctes : la première montre les résultats de l'exploitation et peut se résumer comme il suit :

Produits constatés fr. 115,505,017 67

Dépenses d'exploitation et redevances 73,507,741 98

Produit net fr. 42,195,275 69

La seconde se rapporte aux charges des capitaux dus au Trésor et aux Compagnies dont l'Etat a racheté les concessions. Elle s'élève à fr. 41,977,063 20

D'où il résulte un excédent de recettes de fr. 218,212 49

L'année précédente, ce compte se soldait par une insuffisance de fr. 1,704,713 65

Il y a donc, en 1880, une amélioration de (1) . . . fr. 1,922,926 14

		Année 1879.	Année 1880.	Différences pr 1880.
(1) Produit net de l'exploitation.	A. R.	58,599,793 59	42,195,275 69	+3,666,150 16
	L. F. F.	— 70,670 06		
Charges des capitaux dus au Trésor et à des Comp. concess.	A. R.	59,984,552 58	41,977,063 20	+1,743,224 02
	L. F. F.	249,506 80		
Insuffisance ou excédent de dépenses.	A. R.	1,584,736 79	+ 218,212 49	—1,922,926 14
	L. F. F.	519,976 86		

§ 2. COMPTE GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE.

CIII à CVI, CIX
et CXII à CXIV.

Ce compte se résume comme il suit :

Les produits du chemin de fer ont couvert l'intérêt de tous les capitaux consacrés à son établissement.

Ils ont, en outre, permis d'appliquer à l'amortissement du capital de construction et de rachat les sommes suivantes :

CV.	Avances du Trésor amorties fr.	25,857,779 96
CVI.	— remboursées	59,058,176 40
CIX.	Annuités acquittées (fractions considérées comme capital)	6,542,618 53
	Total. fr.	71,258,574 89

CIV et CXIV.

De plus, il a été prélevé sur les budgets, pour frais de premier établissement et d'achèvement, fr. 9,294,559-01, et pour achat d'approvisionnements fr. 18,109,412-08 (valeur inventoriée), indépendamment de sommes beaucoup plus importantes pour l'amélioration du matériel de traction, du matériel de transport, etc.

CXIII.

A toutes ces plus-values que le réseau a acquises de ses ressources propres, doivent s'ajouter les avantages par lui procurés à divers services publics pour lesquels il a fait des transports gratuits ou à des prix réduits. Ces avantages se chiffrent comme il suit :

1° Transports gratuits pour la Poste et la Douane . . fr.	18,252,694 62
2° Transports à prix réduits : de militaires; de détenus et de leurs gardiens; etc. fr.	8,869,692 85
Soit un total de fr.	27,122,387 47

Enfin, il y aurait également à faire état, au profit du chemin de fer, des dégrèvements résultant pour le Trésor, du rachat de certaines concessions auxquelles un minimum d'intérêt avait été accordé par le Gouvernement.

Si l'on évaluait le montant de ces dégrèvements d'après les sommes payées aux Compagnies, pour l'année qui a précédé le rachat de leurs concessions, on arriverait à un chiffre de fr. 7,326,322-40 ⁽¹⁾.

C'est là la charge maximum que le Trésor aurait eu à supporter, si les lignes étaient restées aux mains des Compagnies concessionnaires.

Il est probable que cette charge se fût atténuée d'année en année, dans une certaine mesure, par l'augmentation successive du produit des lignes; mais,

Lignes rachetées :	1872-1879.	1880.	Ensemble.
(1) Spa à la frontière grand' ducale . . .fr.	2,552,522 40	550,000 »	2,902,522 40
Marloie à Angleur (ligne de l'Ourthe). .	5,150,000 »	450,000 »	5,600,000 »
Libramont à Bastogne	490,000 »	70,000 »	560,000 »
Lichtervelde à Furnes	176,000 »	88,000 »	264,000 »
Totaux. . .fr.	6,568,522 40	958,000 »	7,526,522 40

comme il n'existe pas à cet égard d'éléments d'appréciation, nous n'enregistrons le chiffre de fr. 7,526,522-40 que pour mémoire.

Il reste à expliquer l'écart signalé entre le bilan du Chemin de fer de l'Etat et la Situation générale au Trésor public au 1^{er} janvier 1881.

Le Trésor public mentionne, dans sa situation (page 104), les sommes ci-après :

A. Chemins de fer construits par l'Etat fr.	705,116,425 81	}	1,174,709,292 15
B. Chemins de fer rachetés par l'Etat fr.	469,592,868 52		
Le Chemin de fer n'accuse dans son bilan, qu'une dépense de. fr.	4,050,799,510 53		
En plus, dans la Situation du Trésor. fr.	123,909,781 60		

Cette différence provient surtout de ce que le Trésor porte en compte au Chemin de fer, le montant même des crédits spéciaux mis à sa disposition, tandis que le Chemin de fer ne prend à sa charge que les sommes réellement payées pour son compte.

Or, il est établi plus haut, page 135, que sur les crédits ouverts au Chemin de fer, il restait disponible au 31 décembre 1880 :

En numéraire. fr.	53,937,515 28	}	123,917,815 28
En obligations de la Dette publique »	69,980,300 »		
L'écart se réduit donc à. fr.	2,008,035 68		

Il se justifie de la manière suivante :

Sommes portées en compte par le Chemin de fer exclusivement.

Subsides des villes de Bruxelles, Gand, etc. fr.	591,181 88
Quotes-parts d'annuités dues par la Société anonyme de construction et par la Banque de Belgique, en vertu de l'art. 57 de la convention du 1 ^{er} juin 1877. fr.	5,819,700 »
Différence entre la valeur réelle du matériel des Bassins-Houillers et le prix de rachat payé par le Trésor en obligations de la Dette publique à 4 1/2 p. % fr.	757,962 31
Fractions de capital comprises dans les annuités payées aux Compagnies de Dendre-et-Waes et de Pepinster à Spa, avant la conversion de ces annuités en rentes perpétuelles fr.	208,400 59
Sommes appliquées aux travaux de premier établissement et prélevées sur le budget des années 1846, 1847, 1852 et 1854. fr.	628,068 60
Ensemble fr.	7,805,015 58

D'autre part . . fr. 7,805,015 58

Sommes figurant dans la Situation du Trésor exclusivement.

Crédits spéciaux utilisés par le Chemin de fer pour le service de l'exploitation :

a. Crédits affectés au renouvellement extraordinaire du matériel et rattachés aux budgets par les lois du	25 avril 1864 . . fr. 1,075,000	"	
	30 décembre 1864. . 1,000,000	"	
	17 février 1866 . . 1,000,000	"	
b. Frais d'exploitation prélevés sur fonds spéciaux, avant la formation d'un budget des Travaux publics, et sommes restées sans emploi ayant fait retour au Trésor . . . fr.	717,904	20	5,750,156 "
c. Liquidation du compte de l'exploitation par l'Etat, en 1875, des lignes du Grand-Luxembourg fr.	1,957,281	80	
d. Crédits spéciaux utilisés pour les travaux du port d'Anvers :			
1° Sur le crédit de 1,000,000 de francs, ouvert par la loi du 27 juillet 1871, § 15, avant que l'excédent disponible de ce crédit n'ait été mis à la disposition du Chemin de fer, par la loi du 17 avril 1874, art. 2. fr.	29,480	50	5,796,979 70
2° Sur le crédit de 2,000,000 de francs ouvert par la loi du 17 avril 1874, article 2, avant que l'excédent disponible de ce crédit n'ait été mis à la disposition du Chemin de fer, par la loi du 17 juillet 1877, § 17. fr.	16,114	68	45,595 18
e. Crédits spéciaux annulés. fr.			1,228 52
	Différence égale. . . fr.		2,008,055 68

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1880.

xx.	Lignes construites par l'Etat belge ⁽¹⁾	10.220
	— — — des Compagnies ⁽²⁾	1,310,172 ⁽³⁾

Longueur *effective* totale du réseau exploité par des Compagnies sur le territoire belge, fin 1880. 1,320,392 ⁽⁴⁾

Ce réseau comprend :

1^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises 1,285,822^m ou 97.58 p. %

2^o Parties affectées au transport des marchandises seulement. 34,570^m ou 2.62 p. %

Il se trouve établi :

1^o A simple voie, sur une étendue de. . . . 1,158,455^m ou 86.22 p. %

2^o A double voie, — — — de. . . . 181,937^m ou 13.78 p. %

⁽¹⁾ Section de Landen à Saint-Trond, exploité par le Grand Central belge pour compte de la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

⁽²⁾ Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par le Nord-Est français. La partie belge de cette ligne n'est que de 1,200 mètres.

⁽³⁾ Longueur au 31 décembre 1879 1,559,708 mètres.

A ajouter : 1^o Raccordement de Saint-Nicolas (Ouest) à Saint-Nicolas (Malines-Terneuzen) ouvert au service le 1^{er} septembre 1879 et omis dans la situation de cette année 1,592 —

2^o Différence résultant de modifications aux voies ou de nouveaux mesurages. 1,852 —

Ensemble. 1,543,152 —

A déduire : Ligne d'Anvers à la frontière vers Rotterdam, rachetée par le Gouvernement belge, le 1^{er} juillet 1880 32,980 —

Reste, chiffre égal 1,510,172 —

⁽⁴⁾ Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes ou de voies *communes* à deux ou à plusieurs exploitations, ont été considérées comme appartenant au réseau exploité par chacune des Administrations en cause. — La longueur de ces voies communes est de 141,076 mètres. En 1879, elle était de 151,421 mètres.

Les Compagnies concessionnaires exploitent encore, comme complément de leurs réseaux, 214,593 mètres de chemins de fer établis sur territoire étranger; la longueur *effective* totale de ces réseaux s'élève ainsi à 1,534,987 mètres. En 1879, cette longueur était de 1,619,577 mètres.

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées, en Belgique⁽¹⁾, par des Compagnies, a été, en 1880, de 1,336,792 mètres, présentant sur celle de 1879, qui était de 1,301,003 mètres, une augmentation de 35,789 mètres ou de 2.75 p. %.

xx. L'annexe XX donne la subdivision, par ligne et par Compagnie, des chemins de fer concédés en Belgique. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, les parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises, et celles qui sont utilisées au trafic des marchandises seulement.

§ 2. STATIONS.

Le nombre des stations existant, au 31 décembre 1879, sur les chemins de fer concédés, était de 368 ⁽²⁾

Pendant l'année 1880, il en a été ouvert à l'exploitation 1 ⁽³⁾

Ensemble. 369

Dans le cours de cette même année, il en a été cédé :

1° A l'État belge	5 ⁽⁴⁾	} 11
2° A l'État néerlandais	6 ⁽⁵⁾	

Reste au 31 décembre 1880. 358

Ce nombre comprend 52 *stations communes* à deux ou à plusieurs administrations.

§ 3. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées existant sur les chemins de fer concédés, à la date du 1^{er} janvier 1880, était de 246

Dans le courant de cette année, il en a été livré à l'exploitation 10

Ensemble, au 31 décembre 1880. 256

xxv. L'annexe XXV donne le détail des établissements raccordés, en 1880, aux lignes exploitées par des Compagnies.

§ 4. EXPLOITATION.

Dans le cours de 1880, la situation du réseau des chemins de fer exploités par des Compagnies, n'a subi que la modification suivante :

La ligne, à simple voie, d'Anvers à Moerdyck et l'embranchement de Roosen-

(¹) En y comprenant les parties de lignes situées sur le territoire étranger, la longueur *moyenne* totale est de 1,578,664 mètres en 1880, et de 1,492,168 mètres en 1879.

(²) Non compris huit haltes dépendant de bureaux voisins.

(³) Opoeteren-Dilsen, appartenant à la ligne de Hasselt à Maeseyck.

(⁴) Anvers-Dam, Calmpthout, Cappellen, Eeckeren et Esschen, situées sur la section belge de la ligne d'Anvers vers Rotterdam.

(⁵) Breda, Etten, Moerdyck, Oudenbosch, Roosendaal et Zevenbergen, situées sur la section néerlandaise de la ligne d'Anvers vers Rotterdam.

dael à Bréda, administrés par le Grand Central, ont été cédés, le 1^{er} juillet, aux Gouvernements belge et néerlandais. Le développement total de ce chemin de fer est de 87,834 mètres, dont 52,980 mètres sont situés en Belgique et 54,854 mètres en Néerlande.

II.

Situation des voies ⁽¹⁾.

Le développement des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait :

	Longueur en mètres.		Différences en moins pour 1880 ⁽²⁾ .
	Fin 1880.	Fin 1879.	
Voies principales.	1,755,424	1,845,790	92,366
— accessoires, de station, d'évitement, etc.	422,415	455,728	11,515
Ensemble.	2,175,839	2,279,518	103,679

Les voies principales représentent 80.59 p. %, et les voies accessoires 19.41 p. % du réseau total exploité en 1880. En 1879, ces rapports étaient de 80.97 p. % et de 19.05 p. %. La longueur des voies accessoires est de 24.09 p. % des voies principales en 1880. En 1879, cette proportion était de 25.50 p. %.

III.

Situation du matériel.

CXV. L'effectif du matériel roulant des chemins de fer concédés comprenait :

		Fin 1880.	Fin 1879.	Différences pour 1880 ⁽²⁾ .
Locomotives		500	466	+ 34
Tenders		530	521	+ 29
Voitures à vapeur, système Belpaire		5	4	+ 2
Véhicules	à voyageurs.	856	825	+ 11
	à bagages	454	452	+ 2
	à marchandises	12,955	15,081	— 126
	pour services divers	58	58	"
Ensemble		14,285	14,596	— 115

A cette date, il restait à fournir sur les commandes faites par les diverses Compagnies :

2 voitures à vapeur, système Belpaire ;
2 voitures à voyageurs ;
et 70 wagons à marchandises.

⁽¹⁾ Y compris le développement des voies établies sur territoire étranger.

⁽²⁾ Dans ces différences, il a été tenu compte de la reprise, par les Gouvernements belge et néerlandais, de la ligne d'Anvers à Rotterdam. Les voies de cette ligne ont un développement total de 107,813 mètres, savoir : 95,556 mètres de voies principales et 14,262 mètres de voies accessoires.

CXV.

L'annexe CXV donne, par Compagnie et par sorte de véhicules, le relevé général du matériel roulant, au 31 décembre des années 1880 et 1879.

Relativement à la longueur *effective* exploitée à la fin de l'année, il y a :

		Par voie-kilomètre :	
		En 1880.	En 1879
Matériel de traction.	Locomotives	0.33	0.29
	Tenders.	0.25	0.20
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.54	0.51
	Fourgons à bagages	0.50	0.28
	Wagons à marchandises	8.44	8.08
	Véhicules divers	0.02	0.02
Ensemble.		9.50	8.89

IV.

Parcours des trains.

CXVI.

L'annexe CXVI montre, par Compagnie, le parcours effectué, en 1880, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ :			
SUR LES LIGNES			Ensemble.
	exploitées par les compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	
Trains à voyageurs	4,328,570	411,070	4,439,640
— à marchandises	3,913,348	4,404	3,914,752
— mixtes	971,949	3,750	975,699
Totaux.	9,213,867	416,224	9,330,091

V.

Mouvement et Recette des transports ⁽¹⁾.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

CXVII.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1880 et en 1879, sont ci-après résumés et comparés :

(¹) Tous les chiffres renseignés dans ce paragraphe, se rapportent non-seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments d'une étendue de 214,595 mètres établis sur territoire étranger. — Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être établies sur l'ensemble de l'exploitation.

CXVII.

1^{re} classe
2^e —
3^e — et prix réduits
Ensemble

MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
1880.	1879.	Différences pour 1880.	1880.	1879.	Différences pour 1880.	1880.	1879.	Différences pour 1880.
810,259	654,902	— 44,733	1,456,216	1,578,807	— 122,681	2.39	2.41	— 0.02
2,183,392	2,180,669	+ 2,723	2,794,103	2,872,894	— 78,791	1.28	1.32	— 0.04
10,479,420	10,050,574	+ 428,846	6,730,709	6,283,018	+ 347,693	0.04	0.04	»
13,273,071	12,886,235	+ 386,836	10,981,028	10,834,837	+ 146,191	0.83	0.84	— 0.01

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par voie-kilomètre :	
	Mouvement.	Recette.
En 1880	8,406. »	6,954 42
En 1879	8,653.91	7,261 14
Diminution en 1880.	229 91	506 72

La répartition proportionnelle, par classe de voitures, s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1880.	En 1879.	En 1880.	En 1879.
1 ^{re} classe.	4.60 %	3.09 %	15.28 %	14.57 %
2 ^e —	16.45 %	16.92 %	23.43 %	26.52 %
3 ^e — et prix réduits	78.95 %	77.99 %	61.29 %	58.91 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 28.39 p. % du produit total de l'exploitation en 1880, et 29.71 p. % en 1879.

§ 2. BAGAGES.

CXVIII.

Le transport des bagages a donné les résultats ci-après :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1880.	1879.	Différences pour 1880.	1880.	1879.	Différence pour 1880.
Transports	taxés au minimum (colis).	51,550	53,269	— 3,749	271,412	290,491	— 19,079
	— au poids (quintaux).	454,496	484,380	— 27,434			

Eu égard à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on obtient :

		Par voie-kilomètre :	
		Mouvement.	Recette.
En 1880	Transports taxés au minimum (colis) .	32.63	171 82
	— — au poids (quintaux) .	97.63	
En 1879	— — au minimum (colis) .	37.04	194 69
	— — au poids (quintaux) .	121.53	
Diminution en 1880	— — au minimum (colis) .	4.59	22 87
	— — au poids (quintaux) .	23.90	

Le produit de ces transports entre pour 0.70 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1880, et pour 0.80 p. % en 1879.

§ 3. COLIS PAR EXPRÈS, PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.

cxvii. Les résultats des transports de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1880.	1879.	Différence pour 1880.	1880.	1879.	Différence pour 1880.
Transports	taxés au minimum (colis).	681,293	690,326	— 9,033	
	— au poids (quintaux).	1,214,863	1,289,339	— 74,476	
			1,542,099	1,543,160	— 1,061

Proportionnellement à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, il y a :

			Par voie-kilomètre :	
			Mouvement.	Recette.
En 1880	Transports taxés au minimum (colis).		451.47	976 55
	— — au poids (quintaux).		769.07	
En 1879	— — au minimum (colis).		462.65	1,034 17
	— — au poids (quintaux).		864.07	
Diminution en 1880 .	— — au minimum (colis).		31.16	57 64
	— — au poids (quintaux).		95.00	

La recette produite par ce groupe de transports forme 3.99 p. % de la recette totale en 1880, et 4.23 p. % en 1879.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

cxviii. Le trafic des grosses marchandises a donné les résultats suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par expédition ou par tonne.		
1880.	1879.	Différence pour 1880.	1880.	1879.	Différence pour 1880.	1880.	1879.	Différence pour 1880.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	112,000	105,020	+ 6,980		0.75	1.62	— 0.87
	— au poids . . (tonnes).	13,937,568	12,508,007	+ 1,449,561		1.69	1.71	— 0.02
			23,594,102	21,571,744	+ 2,022,358			

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on compte :

			Par voie-kilomètre :	
			Mouvement.	Recette.
En 1880 . . .	Transports taxés au minimum (expéditions).		70.91	53 56
	— — au poids (tonnes).		8,839.50	14,888 87
En 1879 . . .	— — au minimum (expéditions).		70.38	413 95
	— — au poids (tonnes).		8,382.44	14,342 69
Différences pour 1880.	— — au minimum (expéditions).		+ 0.53	— 60 39
	— — au poids (tonnes).		+ 457.06	+546 18

Le produit de cette catégorie de transports correspond à 60.99 p. % de la recette totale en 1880, et à 59.16 p. % en 1879.

§ 5. FINANCES.

CXVII. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par group.		
	1880.	1879.	Différence pour 1880.	1880.	1879.	Différence pour 1880.	1880.	1879.	Différence pour 1880.
Groups	182,185	211,700	— 29,515	40,430	41,331	— 3,901	0.22	0.21	+ 0.01

Eu égard à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on constate :

	Par voie-kilomètre :	
	Mouvement.	Recette.
En 1880.	115.58	25 60
En 1879.	141.87	29 71
Diminution en 1880. . . .	26.49	4 11

La recette des articles de finances comporte 0.40 p. % du produit total de l'exploitation en 1880, et 0.12 p. % en 1879.

§ 6. ÉQUIPAGES.

CXVII. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

			MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par équipage.		
			1880.	1879	Différences pour 1880.	1880.	1879.	Différences pour 1880.	1880	1879.	Différences pour 1880.
Équipages.	Grande vitesse . .	93	159	— 66	2,449	4,093	— 1,644	26.33	25.75	+ 0.58	
	Petite —	128	162	— 34	2,639	3,077	— 418	20.77	18.99	+ 1.78	
Ensemble. . . .		221	321	— 100	5,108	7,170	— 2,062	23.14	22.34	+ 0.77	

Proportionnellement à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

		Par voie-kilomètre :	
		Mouvement.	Recette.
En 1880 . . . {	Transports à grande vitesse	0.06	1.53
	— à petite —	0.08	4.69
En 1879 . . . {	— à grande —	0.44	2.74
	— à petite —	0.14	2.06
Diminution en 1880 . {	— à grande —	0.05	4.19
	— à petite —	0.03	0.37

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.01 p. % de la recette générale en 1880, de même qu'en 1879.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

cxvii. Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

MOUVEMENT.				RECETTE.			PRODUIT MOYEN par animal.			
1880.	1879.	Différences pour 1880.	1880.	1879.	Différences pour 1880.	1880.	1879.	Différences pour 1880.		
Animaux.	Grande vitesse	19,393	15,923	+ 3,473	80,806	99,262	- 18,456	4.17	6.23	- 2.06
	Petite	1,207,738	719,432	+488,306	501,371	587,021	- 85,650	0.41	0.82	- 0.41
Ensemble.		1,227,131	735,355	+491,779	582,177	686,283	-104,106	0.47	0.93	- 0.46

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on obtient :

		Par voie-kilomètre :			
		Mouvement.		Recette.	
En 1880	Transports à grande vitesse	42 28	777 64	51 48	369 70
	— à petite	765.36		318 52	
En 1879	— à grande	40.67	492.81	66 52	459 92
	— à petite	482 44		393 40	
Différences pour 1880.	— à grande	+ 1.61	+284 83	- 45 34	- 90 22
	— à petite	+ 283.22		- 74 88	

La recette afférente aux transports d'animaux, entre pour 1.50 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1880. En 1879, c'était 1.88 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

cxvii.	Ces produits se sont élevés :	{ en 1880, à fr.	1,669,615
		{ en 1879, à	1,487,011
		Augmentation en 1880 fr.	182,602

Le montant de ces produits, par kilomètre exploité, a été :

En 1880, de	fr. 1,057 38
Et en 1879, de	996 54
Augmentation en 1880.	fr. 60 84

Les produits extraordinaires forment 4.52 p. % de la recette totale en 1880, et 4.08 p. % en 1879.

§ 9. RÉCAPITULATION.

Comparaison résumée des années 1980 et 1979.

Répartition des produits de toute nature.

		En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
CXVII.	Voyageurs fr.	10,981,028	10,834,837	+ 146,191
	Bagages	271,412	290,491	— 19,079
	Marchandises } petites . .	1,542,099	1,545,160	— 1,061
	} grosses . .	23,594,102	21,571,744	+ 2,022,358
	Finances	40,430	44,331	— 3,901
	Equipages	5,108	7,170	— 2,062
	Chevaux et bestiaux . . .	582,177	686,285	— 104,106
	Ensemble fr.	57,016,356	34,978,016	+ 2,038,340
	Produits extraordinaires . .	1,669,613	1,487,011	+ 182,602
	Totaux fr.	38,685,969	36,465,027	+ 2,220,942

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1880.		En 1879.	
Voyageurs	28.59	} 100 "	29.71	} 100 "
Bagages.	0 70		0.80	
Marchandises { petites	5.99		4.25	
{ grosses.	60.99		59.16	
Finances	0.10		0.12	
Équipages	0.01		0.02	
Chevaux et bestiaux	1.50		1.88	
Produits extraordinaires.	4.52		4.08	

VI.

Dépenses d'exploitation ⁽¹⁾.

CXVII. Les dépenses d'exploitation des chemins de fer concédés se sont élevées :

En 1880, à fr.	21,588,296
En 1879, à	20,248,919
Augmentation en 1880 . . fr.	1,139,377

Rapportées à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces dépenses comportent, par voie-kilomètre :

En 1880.	 fr.	13,545 46
En 1879.		13,570 15
Diminution en 1880 fr.		24 67

L'annexe CXVII donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1880.

(¹) Voir note de renvoi de la page 144.

VII.

Résultats de l'exploitation ⁽¹⁾.

Les résultats de l'année 1880, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée. . .	1,378 ^k .664	1,492 ^k .168	+ 86 ^k .496
CXVII. Recettes brutes fr.	58,685,969	56,465,027	+ 2,220,942
Dépenses brutes	21,588,296	20,248,949	— 1,139,377
Recettes nettes fr.	17,297,675	16,216,108	+ 1,081,565
Rapport de la dépense d'exploitation au total général des recettes	55.29 p. %.	55.55 p. %.	— 0.24 p. %.

Ramenés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent :

	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
Recette fr.	24,500 50	24,437 61	+ 62 69
Dépense.	15,545 46	15,570 13	— 24 67
Bénéfice. fr.	10,954 84	10,867 48	+ 87 36

VIII.

Améliorations de service. — Innovations.

Certaines améliorations et extensions ont été réalisées, en 1880, dans les divers services des lignes concédées, notamment, savoir :

ANVERS-GAND.

Renouvellement de 8,755 mètres courants de voie principale en rails de fer, par des barres d'acier de 30 kilogrammes par mètre courant

Améliorations aux voies des stations de Lokeren et de Gand.

Etablissement de 143 mètres de pavage à Saint-Nicolas, et de 332 mètres à Gand.

Etablissement d'un trottoir de 76 mètres carrés à Saint-Nicolas et de 46 mètres carrés à Gand.

Remplacement de 2 locomotives (ancien modèle) hors de service, par 2 machines-tenders à deux paires de roues couplées et une paire de roues porteuses.

Remplacement d'une ancienne voiture de 2^e classe transformée en 3^e classe, par une voiture nouvelle de 2^e classe.

Organisation d'un train nouveau pour voyageurs, dans chaque sens, l'après-midi.

(¹) Voir note de renvoi de la page 144.

CHIMAY (ANOR A HASRIÈRE).

Remplacement de 3,584 mètres courants de voie en barres de fer, par des rails en acier.

Remplacement de 3 changements et de 7 croisements de voie en fer et en fonte, par des appareils en rails d'acier de 37 kilogrammes.

Remplacement des buttoirs durs par des tampons élastiques, à 12 wagons ; et des longerons en bois du châssis, par des longerons en fer, à 8 wagons.

Substitution de menottes en fonte aux coussinets de ressorts de suspension modifiés, à 9 wagons.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Renouvellement de 6,796 mètres courants de voie, en rails de fer vignoles, et de 7,440 mètres en rails d'acier, ainsi que de 6,224 traverses en chêne et de 6,556 traverses en sapin.

Remplacement de 6 excentriques et de 3 croisements en fer, par des appareils en acier. Remplacement partiel d'un changement et de 12 croisements en acier.

Aménagement partiel, par les soins de l'Administration des chemins de fer de l'État, avec intervention de la Société, des stations de Thielt et de Lichtervelde.

Remplacement de 10 barrières à pivot par des barrières à bascule mues à distance.

Etablissement de 12 loges pour garde-barrières.

Placement d'un pont à peser à Poperinghe.

Pose de 9 signaux commandeurs et d'un signal à distance dans différentes stations.

Démolition, pour cause de vétusté, de 70 wagons de 5 tonnes, et acquisition de 15 wagons fermés de 10 tonnes, d'un fourgon à bagages et d'une voiture de 3^e classe à portières.

Substitution de 2 wagons fermés de 10 tonnes, à 3 wagons charbonniers de 10 tonnes.

Transformation d'un wagon fermé avec freins à vis, en wagon à bagages lesté et complet.

Application de 2 appareils de chauffage à air (modèle suisse) à une voiture-salon et à une voiture de 3^e classe à couloir.

Organisation de 7 trains nouveaux dont 6 journaliers entre Ingelmunster et Meulebeke, Ingelmunster et Roulers, Bruges et Roulers, et un hebdomadaire entre Ingelmunster et Courtrai.

Extension des relations mixtes avec la Compagnie du Nord français, pour voyageurs et bagages.

Adhésion au tarif Belge-Austro-Hongrois, pour les petits paquets, et à la durée de validité des coupons d'aller et retour.

GAND-EECLOO-BRUGES.

Renouvellement de 2,300 mètres courants de voie en rails vignoles en acier.

Renouvellement de 6,227 billes en chêne et en sapin créosoté.

Remplacement de plusieurs barrières simples par des barrières à bascule.
Construction de chaufferies dans les stations de Gand et d'Eecloo.
Transformation de diverses voitures de l'ancien modèle.
Renouvellement des cylindres de plusieurs locomotives.
Augmentation de l'outillage de l'atelier de construction.
Chauffage des 3 classes de voitures à voyageurs, dans tous les trains.
Organisation d'un service spécial pour les articles de messageries en transport direct entre Gand, Bruges et Eecloo.
Organisation de plusieurs trains de nuit entre Gand et Eecloo, d'un train de plaisir sur Ostende et de 2 trains semblables sur Bruxelles.

GAND-TERNEUZEN.

Remplacement d'un grand nombre de rails en fer, par des barres en acier, et de traverses en sapin par des billes en chêne.
Continuation de modifications aux wagons de 5 tonnes, pour les rendre aptes à circuler sur les lignes étrangères.
Remise à neuf de voitures à voyageurs.

GRAND-CENTRAL-BELGE.

Renouvellement de 8,240 rails en fer et de 17,429 rails en acier, ainsi que de 67,420 traverses dont 64,918 en chêne et 2,502 en métal, du modèle de l'Etat belge.
Allongement de la voie de croisement à Heyst-op-den-Berg.
Construction d'un bâtiment des recettes à la station de Jumet.
Agrandissement de la station de Berzée, pour le raccordement de la ligne de Beaumont.
Construction d'une salle d'attente de 1^{re} classe, dans le bâtiment des recettes à Laneffe.
Etablissement d'un pont à bascule dans la station d'Olloy.
Construction d'une voie de dépôt pour wagons dans la station d'Aerschot.
Etablissement d'un trottoir en pavés, au bâtiment des recettes à Diest.
Continuation de l'application du frein Smitz-Hardy, des attelages Dietz, et des appareils de chauffage Belleruche, aux trains de voyageurs.

HASSELT-MAESEYCK.

Ouverture d'une station à Op-Oeteren-Dilsen, aux transports de toutes natures.
Etablissement d'une prise d'eau dans la remise aux locomotives de Maeseyck, avec réservoir et puits spéciaux.
Emploi de chaufferettes pour les trois classes de voitures à voyageurs.
Création de relations directes avec certaines stations de l'Etat belge, de l'Etat néerlandais et du Grand Central belge, pour le transport des voyageurs et des bagages.

Mise en vigueur d'un tarif mixte pour marchandises avec le Liégeois-Limbourgeois.

Ouverture du bureau de Bockryck à la correspondance télégraphique privée.

LIÉGE-MAESTRICHT.

Continuation de la substitution de rails en acier aux barres en fer.

Agrandissement d'une loge de garde.

Augmentation du matériel, de 6 wagons fermés de 10 tonnes (modèle de l'Etat).

LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.

Remplacement, en rails d'acier de 38 kilogrammes, de 9,463 mètres courants de voie en barres de fer (il y a actuellement, sur la partie belge du Liégeois-Limbourgeois, 55,838 mètres courants de voie en rails d'acier), et renouvellement complet des billes sur une longueur de 10,610 mètres.

Renouvellement, sur 7,600 mètres courants, de clôtures sèches de la voie, de 1,040 mètres courants de clôtures de stations, et de 8 barrières de passage à niveau.

Emploi de 6,290 mètres cubes de ballast en cendrée, à l'entretien de la voie.

Renouvellement de 6 changements de voie, de 5 croisements et de 2 traversées de voie en acier.

Construction d'une cave pour le buffet d'Achel, d'une salle à manger et d'une cuisine à Wychmael, d'un magasin à Tongres et à Jemeppe, et d'un hangar aux marchandises à Liège-Vivegnies.

Etablissement de 1,500 mètres courants de voies nouvelles.

Pavage des quais aux marchandises à Liège-Vivegnies et du perron de la station de Neerpelt.

LIERRE-TURNHOUT.

Réfection de 37 kilomètres de voie de la 2^e section, en rails vignole de 37 kilogrammes.

Renouvellement de 2 caisses de fourgons à bagages et de 3 wagons plats de 5 tonnes.

Reconstruction des caisses d'une voiture de 2^e classe et de 2 voitures de 3^e classe.

MALINES-TERNEUZEN.

Renouvellement d'une partie de la voie (remplacement des rails en fer par des rails en acier).

Agrandissement de la station de Puers.

Construction d'un auvent, d'un abri pour voyageurs et d'un hangar pour marchandises.

Etablissement d'un appareil Saxby à la jonction de la ligne avec celle d'Anvers à Termonde.

NORD-BELGE.

Agrandissement du service des marchandises à la station de Jambes.

Agrandissement de la halle aux marchandises à la station de Dinant et à celle de Heer-Agimont.

Achèvement des travaux d'agrandissement des stations de Frameries et de Zône.

Construction d'une halle aux marchandises, d'un dortoir-réfectoire pour les conducteurs de trains; établissement d'un deuxième réservoir de 75^m³, et construction d'un poste d'enclenchement avec modification de l'installation actuelle des disques, aux abords de la ligne de l'Etat vers Landen et Modave, à la gare de Statte.

Construction de 12 logements d'ouvriers et installation d'une horloge à 4 cadrans, sur la rotonde à la gare d'Angleur.

Raccordement des voies du service local avec la voie principale vers Namur, à la station d'Andenne.

Installation d'une voie de garage à Hastières.

Installation d'une voie de garage; construction d'une fosse à piquer le feu; dallage en ciment du chemin des tricycles des chaufferettes, et installations nécessaires pour le réchauffage des chaufferettes à la vapeur; relevage et dallage du quai de transbordement, à la gare d'Erquelinnes.

Modification des voies à la gare de Lobbes, pour le raccordement de la ligne de Piéton, et à la station de Thuin, pour l'établissement du service commun de la ligne de Piéton à Lobbes.

Empierrement de la station de Fontaine-Valmont (1000^m²).

Construction d'un four à cuire le pain, pour les agents de la Compagnie logés à la gare de Saint-Martin.

Remplacement d'une machine à voyageurs à un essieu moteur, démolie, par une machine à voyageurs à 2 essieux couplés.

Augmentation de 10 voitures à voyageurs de 3^e classe, et remplacement de 7 wagons à bestiaux de 6 tonnes (ancien type) par 7 wagons de 10 tonnes.

Augmentation de l'effectif de 10 machines à marchandises (4 essieux couplés) et de 6 machines à marchandises (3 essieux couplés).

Extension, aux voitures de 2^e classe, du chauffage par chaufferettes mobiles.

Etablissement d'un fil télégraphique direct entre Saint-Martin et Tergnier, et substitution de l'appareil Morse à l'appareil Bréguet, dans un certain nombre de postes.

Suppression de l'escorte douanière.

Adhésion à l'extension du service des petits paquets aux bureaux de poste situés en dehors des chemins de fer.

Distribution de billets d'aller et retour entre Paris et certaines stations belges et *vice-versa*.

Distribution, par les gares d'Ougrée, Seraing et Val-Saint-Lambert, de coupons *passé-partout*, via Liège-Longdoz, pour les relations avec les stations de la ligne de Chênée à Bleyberg et à Herbesthal, via Pepinster et Battée.

Distribution, par le bureau de Namur, de billets d'aller et retour pour différentes stations de l'Allemagne.

Assainissement, aux principales gares, des wagons ayant servi au transport des bestiaux.

Admission des chiens, avec billet de 3^e classe, en services intérieur et mixtes avec l'Etat et le chemin de fer de Chimay.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

Abaissement de deux rampes.

IX.

Accidents.

CXVIII. L'annexe CXVIII donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1880, sur les chemins de fer concédés en Belgique. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1879, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements) { Voyageurs	4	8	0	12
{ Agents des Compagnies	4	6	3	13
Ensemble. { En 1880. . .	8	14	3	25
{ En 1879. . .	0	6	16	22
Différences pour 1880. . .	+ 8	+ 8	- 13	+ 3
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.) { Voyageurs	1	1	0	2
{ Agents des Compagnies.	17	64	20	101
{ Personnes étrangères au service . .	19	9	5	33
Ensemble. { En 1880. . .	37	74	25	136
{ En 1879. . .	47	40	17	104
Différences pour 1880. . .	- 10	+ 34	+ 8	+ 32
TOTAUX. . { En 1880. . .	45	88	28	161
{ En 1879. . .	47	46	33	126
Différences pour 1880. . .	- 2	+ 42	- 5	+ 35

X.

Contraventions.

Les contraventions aux lois et règlements de police, constatées, pendant l'année 1879, sur les chemins de fer concédés, étaient au nombre de 216. En 1880, il en a été constaté 206 : diminution 10.



CHAPITRE III.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

PREMIÈRE PARTIE.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. RELATIONS EXTÉRIEURES.

L'Union postale universelle s'est accrue, en 1880, des États suivants : la République dominicaine, l'Equateur, l'Uruguay, les États-Unis de Venezuela et la colonie britannique de Bahama.

Les États-Unis de Colombie, le Chili, la République de Haïti et les colonies britanniques de Grenade, Sainte-Lucie, Tabago et îles Turques ont notifié leur adhésion à l'Union avant le 31 décembre 1880. mais ces adhésions ne produiront d'effets qu'en 1881.

§ 2. RELATIONS INTÉRIEURES.

Le service intérieur a, en 1880, fonctionné sous le régime de la loi du 30 mai 1879.

Les principales améliorations introduites par cette loi sont les suivantes :

Assurance des valeurs confiées aux Postes, rendue facultative et étendue aux valeurs en nom et aux pièces de monnaie ;

Rétablissement de l'indemnité de 50 francs. en cas de perte d'envois recommandés ; faculté d'insérer, dans ces envois, des monnaies et toutes espèces de valeurs-papier ;

Taxation au poids, étendue à tous les imprimés ;

Tarif des cartes postales, rendu applicable aux cartes fabriquées par l'industrie privée ;

Présentation, par la Poste, des effets de commerce à l'acceptation, et recouvrement des effets payables par intervention.

L'expérience d'un exercice entier a fait reconnaître que ces améliorations ont exercé sur le trafic postal une influence heureuse.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

CXX et CXXIV. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE EXTÉRIEUR.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories	En 1880	50,868,309	22,550,749	73,419,058
	En 1879	48,436,443	20,870,806	69,026,949
	Augmentation en 1880	2,432,166 ou 4.98 p. %	1,979,943 ou 9.63 p. %	4,392,109 ou 6.36 p. %
Cartes postales	En 1880	44,778,322	3,337,906	48,116,228
	En 1879	44,126,918	2,593,734	46,720,652
	Augmentation en 1880	651,404 ou 4.61 p. %	744,172 ou 28.69 p. %	1,395,576 ou 8.35 p. %
Totaux	En 1880	65,646,631	25,888,655	91,535,286
	En 1879	62,583,061	23,464,540	83,747,601
	Augmentation en 1880	3,063,570 ou 4.90 p. %	2,724,115 ou 11.76 p. %	5,787,685 ou 6.75 p. %

En 1880, les Postes ont, en outre, transporté 11,653,250 *lettres de service*. C'est, sur 1879 (10,841,141), une augmentation de 812,109 ou de 7.49 p. %.

Le transport des *journaux* a, en 1880, continué de se relever (71,830,000 numéros) : l'accroissement était de 1.82 p. % en 1879 ; il est de 3.03 p. % en 1880.

Les *imprimés* qui, depuis plusieurs années, subissaient une décroissance continue, accusent, en 1880, une augmentation marquée : 56,673,000 contre 28,041,000 en 1879.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

CXXIV. Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, s'est accru de 47,878,480, en 1879, à 50,229,400, en 1880, soit de 2,350,920 lettres ou de 4.91 p. %.

Le nombre total des lettres ordinaires, *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, s'élève, pour 1880, à 61,615,710.

Le tableau suivant présente le mouvement par province, et proportionnellement à la population. La dernière colonne indique le degré d'instruction dans chaque province, tel qu'il ressort des constatations dont les miliciens sont l'objet.

PROVINCES.	LETTRES ORDINAIRES expédiées.	POPULATION ou 31 décembre 1878.	NOMBRE DE LETTRES par habitant.	NUMÉRO DE CLASSEMENT des provinces, d'après le degré d'instruction des miliciens.
Brabant.	16,996,876	978,071	17.37	5
Anvers	8,201,030	560,020	14.64	6
Namur	4,200,040	524,855	15.05	2
Liège.	8,034,832	650,801	12.57	4
Hainaut.	10,002,512	975,252	10.25	8
Luxembourg	1,945,570	208,405	9.52	1
Limbourg	1,577,966	209,545	7.55	5
Flandre occidentale	4,697,186	695,550	6.77	7
Flandre orientale	5,605,104	879,682	6.56	9
TOTAUX. . .	(¹) 61,276,956	5,476,959	11.18	—

Dans les 61,615,710 lettres expédiées, il s'en est trouvé 462,800 environ dont la taxe a été, en tout ou en partie, perçue sur les destinataires, par suite du défaut ou de l'insuffisance d'affranchissement (7.51 pour mille).

CXXIV. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 20,018,588 en 1879 ; il est de 21,922,680 en 1880 : augmentation 1,904,292 ou 9.51 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

CXXIV. Les lettres recommandées (361,429 en 1879) ont, en 1880, atteint le chiffre de 413,912 envois dans le *service intérieur*. C'est 52,483 objets ou 14.52 p. % en plus.

Une seule lettre recommandée a été perdue dans le service belge.

Le *mouvement international* a, en 1880, donné lieu à un échange de 532,726 lettres recommandées. C'est, sur 1879 (464,905), un accroissement de 67,823 ou de 14.59 p. %.

(¹) Non compris 558,754 lettres, déposées dans les bureaux ambulants en cours de voyage, et qui n'ont pu être classées par province.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

CXXI et CXXIV. Les envois de lettres assurées, *en provenance et à destination du royaume*, ont, en 1880, atteint le nombre de 224,997, représentant une valeur de fr. 282,274,512-77.

Comparés à ceux de 1879, ces chiffres accusent une augmentation de 8,763 en nombre, et de fr. 48,465,577-11 en valeur.

La valeur moyenne de la lettre était de 867 francs, de 1876 à 1878, et de 1,081 francs en 1879. En 1880, elle ressort à 1,250 francs. C'est le résultat de l'élévation à 100,000 francs, du maximum des valeurs qui peuvent être insérées dans une lettre.

Le total des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1880, sur les valeurs à l'intérieur, s'est élevé au chiffre approximatif de 98,500 francs. Cette recette est de 6,400 francs supérieure à celle réalisée en 1879. Le produit de la taxe au poids était de 55,983 francs en 1879; il a atteint fr. 58,299-60 en 1880.

Le *service international* des lettres assurées se chiffre par un échange de 95,343 lettres, valant fr. 100,568,772-17. L'augmentation, sur 1879, est de 7,828 pour le nombre de lettres, et de 14,772,256 francs pour le montant des assurances.

En somme, le *mouvement général* des lettres assurées a, en 1880, atteint le nombre de 520,540 envois, représentant une valeur de fr. 582,845,284-94, avec un produit de fr. 193,165-20.

Cinq lettres avec valeur assurée ont été perdues en 1880. Elles contenaient 2,560 francs. Une somme de 1,110 francs a été mise à la charge des agents en défaut.

Les pertes représentent 6 centimes par 10,000 francs de valeurs transportées, et les indemnités 0.95 des primes encaissées.

CXXIV. En 1880, il est tombé *en rebut* 129,510 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 65,025 lettres (50.29 p. %) ont été remises en distribution et placées, après ouverture ou vérification. En 1879, il y avait 121,892 lettres-rebut, dont 57,467 (46.90 p. %) avaient pu être remplacées. C'est, en faveur de 1880, une différence de 3.39 p. %.

Le nombre des lettres ordinaires *réclamées*, en 1880, a été de 2,968, dont 168 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 10,996-15. Il en a été retrouvé 604 ou 20.55 p. %. Les lettres ordinaires réclamées, en 1879, s'étaient élevées au chiffre de 2,632, dont 174 contenant des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 16,985-48. Sur ce nombre, 527 lettres (20.02 p. %) avaient pu être restituées aux réclamants.

§ 5. CARTES POSTALES.

CXX et CXXIV. Le nombre des cartes postales, dans le *service intérieur belge*, s'est élevé de 14,126,918, en 1879, à 14,778,522, en 1880, soit 651,404 ou 4.61 p. % d'augmentation.

CXX et CXXIV. Le nombre total des cartes *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur ou de l'étranger*, a atteint, en 1880, le chiffre de 17,124,224. C'est, sur 1879 (15,951,858), un accroissement de 1,172,366 ou de 7.33 p. %.

Le nombre des *cartes postales internationales* a monté de 2,593,734 en 1879, à 3,337,906 en 1880 : augmentation 744.172 ou 28.69 p. %.

§ 6. JOURNAUX.

CXXIV. Le mouvement des journaux *à l'intérieur* s'est élevé de 61,686,000, en 1879, à 63,931,000 en 1880, soit 2,265,000 ou 3.67 p. % en plus.

Quant aux journaux *échangés avec les offices étrangers*, le nombre en a été, en 1880, de 7,879,000, présentant, par rapport à 1879 (8,026,000), une diminution de 147,000 journaux, soit 1.85 p. %.

§ 7. IMPRIMÉS.

CXXIV. La progression du mouvement des imprimés *à l'intérieur* est considérable. De 21,716,000, en 1879, le nombre s'en est élevé à 29,860,000 en 1880, soit 8,144,000 ou 37.50 p. % en plus.

Cet accroissement paraît surtout dû à la faculté d'écrire sur les cartes de visite expédiées sous enveloppe ouverte.

Nombre de cartes de l'espèce ont remplacé des lettres closes ou des cartes postales, ce qui explique l'augmentation exceptionnelle du nombre des imprimés et l'accroissement moindre, en 1880, que pendant les années précédentes, du mouvement des lettres et des cartes postales à l'intérieur.

Les imprimés *transportés en service international* se chiffrent, en 1880, par 6,815,000. C'est, sur le mouvement de 1879 (6,525,000), un accroissement de 488,000 ou de 7.72 p. %.

§ 8. ÉCHANTILLONS.

CXXIV. La circulation des échantillons *à l'intérieur*, a fléchi en 1880. De 1,401,000, en 1879, elle est tombée à 1,082,000 : diminution 419,000 ou 4.73 p. %.

Le nombre des échantillons *échangés avec l'étranger*, s'est élevé de 1,252,000, en 1879, à 1,592,000 en 1880 : augmentation 360,000 ou 29.22 p. %.

§ 9. PAPIERS D'AFFAIRES.

CXXV. Les papiers d'affaires *transportés en service intérieur* ont, en 1880, donné lieu à 272,000 expéditions, soit, sur 1879 (184,000), un accroissement de 88,000 ou de 47.83 p. %.

Quant au *mouvement international* de 1880, il a comporté 180,000 envois, soit 43,000 ou 31.59 p. % de plus que celui de 1879 (137,000).

III.

Mandats de poste.

§ 1^{er}. SERVICE INTÉRIEUR (1).

CXXI et CXXIV. Le tableau ci-après indique le mouvement, l'import et la progression annuelle des mandats à l'intérieur, pendant les cinq dernières années.

ANNÉES.	NOMBRE.		MONTANT.		VALEUR moyenne PAR MANDAT. (Francs.)
	TOTAL.	AUGMENTATION sur l'année précédente.	TOTAL.	AUGMENTATION sur l'année précédente.	
1876	4.088,606	p. % 10.21	64,750,929 72	p. % 40.27	59
1877	4,204,822	10.68	69,108,418 65	6.75	57
1878	4,293,558	7.55	72,410,958 79	4.78	56
1879	4,407,081	8.79	78,566,568 56	8.50	56
1880	4,647,462	17.06	100,720,562 50	28.20	61

Le montant des taxes perçues en 1880 (fr. 274,557-80), excède de fr. 17,940-80 ou de 6.99 p. %, le produit réalisé en 1879 (fr. 256,617-8).

§ 2. SERVICE INTERNATIONAL.

CXXI, CXXII
et CXXIV.

L'échange des mandats de poste internationaux progresse également. De 1879 à 1880, le nombre s'en est accru de 43,516 (16.66 p. %) et la valeur de fr. 3,097,288-8 (24.71 p. %).

Les taxes perçues en Belgique se sont élevées de fr. 80,867-80, en 1879, à fr. 97,138-97, en 1880 : augmentation fr. 16,271-17 ou 20.12 p. %.

Les décomptes faits avec les offices étrangers ont produit fr. 82,406-88 1/2 en 1879, et fr. 95,591-37 1/2 en 1880 : accroissement fr. 13,184-49 ou 16 p. %.

CXXIII. L'annexe CXXII donne, par pays, le nombre et le montant des mandats internationaux échangés avec la Belgique, pendant les cinq dernières années.

En voici les chiffres généraux, avec indication de l'augmentation proportionnelle de chaque année sur la précédente.

(1) Y compris les mandats émis d'office pour le service des abonnements et des encaissements.

ANNÉES.	MANDATS							
	de la Belgique à destination de l'étranger :				de l'étranger à destination de la Belgique :			
	NOMBRE.		MONTANT.		NOMBRE.		MONTANT.	
	TOTAL.	Augmentation sur l'année précédente.	TOTAL.	Augmentation sur l'année précédente.	TOTAL.	Augmentation sur l'année précédente.	TOTAL.	Augmentation sur l'année précédente.
1876	91,441	p. % »	4,081,960 24	p. % »	85,203	p. % »	4,188,720 37	p. % »
1877	104,812	14.62	4,510,257 89	10.49	98,923	16.10	4,725,630 13	12.82
1878	111,358	9.11	4,918,187 43	8.98	113,508	14.74	5,604,614 35	18.60
1879	128,286	12.18	6,137,777 97	24.87	131,654	15.99	6,397,303 63	44.14
1880	150,672	17.45	7,902,508 40	28.75	152,584	15.90	7,729,861 20	20.83

IV.

Effets de commerce.

§ 1^{er}. ENCAISSEMENT.

CXXI et CXXIV. L'encaissement des effets de commerce, par les Postes, est organisé depuis le 1^{er} octobre 1876. On n'accepta, dans le principe, que les effets remis par la Banque Nationale, tirés sur des localités dotées d'une perception et où il n'existait pas d'agence de cette Banque. Depuis le 10 décembre 1879, les recouvrements s'effectuent dans toutes les localités du royaume et pour compte de toute personne.

La taxe d'encaissement était primitivement fixée à 20 centimes par 100 francs.

Elle est aujourd'hui de 10 centimes par 100 francs ou fraction de 100 francs, avec un minimum de 25 centimes par effet. Au delà de 1,000 francs, il est ajouté 50 centimes par 1,000 francs ou fraction de 1,000 francs.

Le nombre des effets déposés à l'encaissement a, en 1880, atteint le chiffre de 953,755, d'un montant total de fr. 242,178,552-74.

La perception s'est élevée à fr. 340,217-95.

L'Administration a fait protester 64,348 effets, dont 14,242 par huissiers, et 50,106 par ses propres agents.

§ 2. ACCEPTATION.

CXXI et CXXIV. Les Postes se chargent, depuis le 1^{er} novembre 1879, de la présentation des effets à l'acceptation. Elles ont, en 1880, reçu 6,531 effets, dont 125 ont été protestés par huissiers, et 137 par agents des Postes.

Le produit de la taxe s'est, en 1880, élevé à fr. 3,165-50.

V.

Quittances.

CXXI et CXXIV. L'encaissement des quittances a été établi en 1845.

Par suite de l'abaissement de la taxe (1^{er} novembre 1879), le nombre des

quittances déposées à l'encaissement a augmenté dans de fortes proportions. C'est ainsi que la moyenne par mois est de 55,800 pour la période du 1^{er} janvier au 31 octobre 1879, de 77.200 pour chacun des mois de novembre et de décembre 1879, et enfin de 93,690 par mois en 1880.

Le tableau suivant donne le nombre des quittances encaissées, ainsi que le montant des taxes perçues au profit du Trésor, avec indication de l'accroissement proportionnel annuel, de 1876 à 1880.

ANNÉES.	NOMBRE.		TAXES PERÇUES.	
	TOTAL.	AUGMENTATION sur l'année précédente.	MONTANT.	AUGMENTATION sur l'année précédente.
1876.	562,886	p. ‰ 12.52	154,155 44	p. ‰ 15.59
1877.	591,179	5.05	164,251 57	6.54
1878.	656,542	11.06	175,994 51	7.16
1879.	712,701	8.40	169,588 11	— 5.64
1880.	1,124,270	57.73	201,898 75	19.05

VI.

Recouvrements de valeurs avec l'étranger.

Le service des recouvrements de valeurs avec l'étranger a été établi à partir des 1^{er} mai, 1^{er} novembre et 1^{er} décembre 1880 (France, Allemagne, Pays-Bas).

La taxe d'encaissement est fixée à 10 centimes par 20 francs ou fraction de 20 francs, sans pouvoir être supérieure à 50 centimes par titre.

Il est, en outre, perçu une taxe proportionnelle de 25 centimes par 25 francs ou fraction de 25 francs, pour le mandat de liquidation.

Le recouvrement et la liquidation des valeurs de et pour l'Allemagne, donnent lieu à la perception de cette dernière taxe seulement.

Dans le service avec la France et les Pays-Bas, chaque envoi est soumis, pour le port, à une taxe uniforme de 25 centimes. Il n'y a pas de limite au nombre des valeurs à expédier sous un même pli, pourvu que le montant de l'envoi ne dépasse pas 1.000 francs pour la France, et 500 francs pour les Pays-Bas.

Dans le service avec l'Allemagne, chaque envoi subit la taxe applicable à une lettre recommandée du même poids en destination de ce pays. Il ne peut contenir que des valeurs ne dépassant pas ensemble 750 francs, et recouvrables par un même bureau de poste, sur un même débiteur et au profit d'une même personne.

Le tableau suivant indique le mouvement des opérations.

	VALEURS A RECOUVRER.		VALEURS RECOUVRÉES.		
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.	Taxe.
Originaires de la France	8,462	93,259 85	2,239	51,527 90	317 90
A destination de la France	1,497	117,170 55	1,051	81,406 83	283 85
Originaires de l'Allemagne	518	70,773 33	377	51,708 27	—
A destination de l'Allemagne	96	11,217 97	(¹)	(¹)	—
Originaires des Pays-Bas	8	115 55	5	82 15	70
A destination des Pays-Bas	110	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)

Nombre de valeurs originaires de l'Allemagne, protestées par { huissiers 13
agents des postes 1

VII.

Abonnement aux journaux.

CXXI et CXXIV. L'abonnement aux journaux fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1843.

La taxe était, à l'origine, de 10 p. % pour les journaux belges, et de 20 p. % pour les journaux étrangers; en 1860, cette taxe a été réduite à 5 p. % pour les journaux belges; en 1875 à 10 p. % pour les journaux étrangers, et en 1879 à 5 p. %.

Il a été établi un service d'abonnement avec la France (20 janvier 1880), et les Pays-Bas (1^{er} août 1880).

Ce service donne lieu à la perception d'une taxe de 5 p. %.

Les demandes d'abonnement se faisant au moyen de mandats de poste, cette taxe est comprise dans celle des mandats internationaux.

Le tableau suivant indique le nombre des abonnements souscrits à la Poste, ainsi que le montant des taxes perçues, pendant les cinq dernières années.

ANNÉES	NOMBRE :		TAXES PERÇUES :	
	TOTAL	AUGMENTATION sur l'année précédente.	MONTANT.	AUGMENTATION sur l'année précédente.
1876.	208,667	p. %. 9.35	99,960 76	p. %. 8.29
1877.	223,700	8.16	105,990 19	4.05
1878.	227,015	0.58	104,458 12	0.45
1879.	265,008	13.85	115,892 45	10.57
1880.	267,812	1.85	111,319 47	— 5.77

(¹) Ce renseignement fait défaut.

VIII.

Caisse d'épargne.

CXXIII. Le concours que les Postes prêtent à la Caisse d'épargne, date du 1^{er} janvier 1870. Voici quelle en a été l'importance pendant les cinq dernières années :

ANNÉES.	RECETTES	NOMBRE de VERSEMENTS.	NOMBRE DE LIVRETS NOUVEAUX.
1876	7,622,000	47,634	8,427
1877	9,487,000	54,565	10,664
1878	10,928,000	63,240	12,141
1879	12,541,000	72,922	15,745
1880	15,590,000	82,781	16,451

Les transferts opérés, en 1880, de la Caisse générale et des succursales, ont excédé de fr. 78,899-51 les transferts des bureaux de Poste à la Caisse générale et aux succursales.

La Caisse a payé	pour rembourse- ments . . .	En 1880	En 1879.	Différences pour 1880
		fr. 8,856,674 54	7,260,556 85	+ 1,596,117 69
	pour intérêts sur comptes soldés fr.	24,195 85	18,628 55	+ 5,567 30
	Ensemble . . .	fr. 8,860,870 19	7,278,965 20	+ 1,581,904 99

Les achats de fonds publics, pour compte des déposants, se sont, en 1880, élevés à fr. 960,896-71, contre fr. 1,064,091-54 en 1879.

La situation générale se résume comme il suit :

Nombre de livrets exis- tant au 31 décembre. .	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
	54,464	46,169	+ 8,295
Soldes, à la même date, des comptes des déposants, y compris les intérêts capitalisés . fr.	50,176,984 25	23,888,008 51	+ 26,288,975 74

IX.

Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés.

Les bureaux de perception et de sous-perception des Postes, établis dans les localités où il n'existe ni bureau de l'enregistrement ni bureau des contributions, sont, depuis le 20 mars 1879, chargés de faire timbrer à l'extraordinaire les papiers à vignettes pour effets de commerce.

Les sommes reçues de ce chef, pendant l'année 1880, se sont élevées à fr. 16,927-63.

Depuis le 1^{er} mai 1879, les mêmes bureaux de Poste sont chargés du débit de certaines catégories de timbres de dimension, de formules timbrées pour effets de commerce et de timbres adhésifs.

Le montant de la vente s'est, pour l'année 1880, élevé à fr. 125,405-72.

X.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

CXIX. Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1880, ce nombre s'élevait à 765 bureaux répartis entre 724 localités. — 127 de ces bureaux ont été créés dans le cours de l'année 1880.

Parmi ces 765 bureaux se trouvent 182 sous-perceptions.

111 boîtes nouvelles ont été établies. Cela en porte le nombre à 5,456 ⁽¹⁾.

	En 1880.	1879.	Différences pour 1880
Boîtes attachées à des voitures.	146	139	+ 7
Lettres recueillies	531,530	516,840	+ 14.490

XI.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. SERVICES DE DISTRIBUTION.

CXIX. Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, dès levées de boîtes, etc., était, en 1879, de 2,547. Il s'est, en 1880, élevé à 2,603 : augmentation 56.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 414 localités, de 4 ou 5 dans 130 localités, et de 6 ou 7 dans 12 localités.

Des 2,029 communes rurales non pourvues de bureau, ou ayant un bureau mais sans service de distribution (185), il en est 8 qui sont desservies sept fois par jour, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 13 sont desservies quatre fois, 26 trois fois, 468 deux fois, et 1,514 une fois.

§ 2. SERVICES DE TRANSMISSION.

CXIX. *Bureaux ambulants* (wagons-poste). — Ces bureaux étaient, en 1880 comme en 1879, au nombre de 15, faisant ensemble 49 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste a été de 4,564 kilomètres.

CXIX. *Services affluents* (malles-poste). — Ces services étaient, en 1880, au nombre de 156, soit 6 de plus qu'en 1879 (150).

(1) A la fin de 1875, ce nombre s'élevait seulement à 4,865.

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1879, de 6,558 kilomètres; en 1880, il a été porté à 6.796 kilomètres : augmentation 238 kilomètres.

En 1880, les services affluents ont transporté 437,470 voyageurs. soit 17,502 voyageurs de moins qu'en 1879 (454,972).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

- CXIX.** *Services des messageries* (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1879, au nombre de 234. En 1880, on en compte 208, savoir : 72 à service quotidien, parcourant, en moyenne, une distance de 2,420 kilomètres par jour, soit 712 kilomètres de moins qu'en 1879; et 136 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 7,531 kilomètres par semaine, soit 955 kilomètres de moins qu'en 1879.

XII.

Paquebots-poste.

Voir chapitre IV (*Marine*).

XIII.

Personnel.

CXXVII à CXXIX L'effectif comprenait, à la fin de l'année :

	En 1880.	En 1879.	Augmentation en 1880.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt.	1,529	1,349	180
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	2,685	2,623	62
Totaux.	4,214	3,972	242

Pendant l'année 1880, trois agents du service des Postes ont été envoyés à l'étranger, à l'effet de s'y perfectionner dans la connaissance des langues.

XIV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

- CXXV.** La recette faite, en 1880, s'élève à fr. 14.537,072-60, soit une augmentation de fr. 571.808-63 ou de 5.21 p. % sur celle de 1879, qui était de fr. 10.985.263-97.

§ 2. DÉPENSE.

CXXX. La dépense s'est élevée, en 1880, à la somme de fr. 7,013,465-79. En outre, le budget a eu à supporter une dépense de fr. 648,687-08, pour primes de vitesse à la Compagnie Lamport et Holt, et pour complément de produit postal liquidé au profit de l'*International navigation Company*.

A la somme ci-dessus de fr. 7,013,465-79, il convient d'ajouter la quote-part des Postes dans les frais généraux d'administration, soit 58,080 francs.

La dépense s'élève ainsi à fr. 7,071,545-79; c'est 61.49 p. % de la recette brute. La recette nette est de fr. 4,485,526-81.

En 1879, le rapport de la dépense à la recette était de 60.68 p. %.

CXXXI. L'annexe CXXXI donne la valeur des objets des Postes, en magasin à l'expiration de chacune des années 1877 à 1880.

DEUXIÈME PARTIE.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		EXTENSIONS EN 1880.
	1880.	1879.	
	kilomètres.	kilomètres.	kilomètres.
CXXXII. Longueur des lignes	5,557	5,410	147
Développement total des fils conducteurs	24,594	25,572	822

Ceci ne comprend ni 51 kilomètres de lignes avec 601 kilomètres de fils conducteurs, établis le long des cours d'eau, ni 1,158 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer.

Ces fils et les appareils qui les desservent, sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1881, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 26,153 kilomètres de fils conducteurs ⁽¹⁾.

§ 2. APPAREILS.

CXXXII. La situation peut se résumer comme il suit :

En service au 31 décembre 1880	1,344
— — — — — 1879	1,219
Augmentation en 1880.	125

L'annexe CXXXII donne le détail par systèmes.

§ 3. BUREAUX.

CXXXII. Le nombre des bureaux ouverts au public s'est, en 1880, augmenté de 64 et élevé à 772 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Les lignes télégraphiques ont donné lieu, dans le courant de 1880, aux contraventions suivantes :

Travaux exécutés à proximité d'une ligne télégraphique, sans avoir averti l'Administration : 4 contraventions constatées et punies, l'une d'une amende de 5 francs, les trois autres d'une amende de 25 francs chacune.

⁽²⁾ Non compris 51 bureaux pourvus d'un appareil accessible à la correspondance privée, au

544 localités seulement ont eu plus d'un télégramme par jour, au départ.

57 bureaux qui, en toute saison, n'avaient qu'un service limité, sont actuellement ouverts à la correspondance privée de 7 à 9 heures du soir, du 15 septembre au 15 janvier.

Au 31 décembre 1880, les embranchements télégraphiques, établis dans les conditions définies par l'arrêté royal du 6 décembre 1878, étaient au nombre de 5.

Voici le nombre des bureaux ouverts aux correspondances privées, dans les divers États de l'Europe; il comprend les stations de chemins de fer dont les appareils sont mis à la disposition du public. Les chiffres en ont été dressés selon les informations reçues, en Belgique, à la fin de l'année :

Empire Germanique	9,682
France	5,528
Grande-Bretagne et Irlande.	5,427
Autriche-Hongrie	3,581
Russie	2,388
Italie	2,362
Suisse	1,121
Belgique	772
Suède	722
Pays-Bas	382
Espagne	372
Danemark	256
Norvège	255
Roumanie et Bulgarie	203
Portugal	177
Turquie d'Europe	154
Grèce	82
Serbie	77
Luxembourg	53
Montenegro	40

§ 4. PERSONNEL.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1880, de 4,385 agents, répartis comme il suit :

cxxxiii et cxxxiv.	1° Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, élèves, facteurs et chefs-facteurs.	1,009
cxxxv.	2° Gens de service, ouvriers et porteurs ⁽¹⁾	1,212
	Ensemble, à reporter.	2,221

départ seulement; non compris aussi les bureaux de dépôt, établis dans les perceptions et sous-perceptions des Postes ou dans celles des stations du chemin de fer de l'État, qui ne sont pas pourvues d'appareils télégraphiques

(¹) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

	D'autre part . . .	2,221
3° Agents des chemins de fer et des postes qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques		2,162
	Total, chiffre égal. . . .	4,383
Au 31 décembre 1879, ce total était de		5,541
	Augmentation en 1880. . . .	842

Le Département continue à se préoccuper de *l'instruction des porteurs et des élèves télégraphistes*. Ceux-ci, avant d'être admis, doivent faire preuve d'une instruction primaire. Mais après, ils ont à la compléter.

D'accord avec le Ministère de l'Instruction Publique, on recherche les moyens de mettre ces jeunes gens à même de suivre les écoles publiques, là où l'administration des télégraphes n'a pas institué et ne peut, faute d'éléments, organiser de cours spéciaux.

On a, en 1879, essayé *l'emploi des femmes* dans les bureaux télégraphiques, à Gand et à Spa. Le résultat a été très favorable. En 1880, 22 femmes ont été nommées au bureau télégraphique de Liège (central).

Cette mesure sera étendue à d'autres bureaux en 1881.

Quelques agents ont, pendant six mois, été détachés dans les offices allemands et anglais, pour s'y initier au *langage technique*, et s'y familiariser avec l'organisation du service télégraphique dans les bureaux étrangers.

Un ingénieur a été envoyé à Paris, pour y achever *l'étude des applications de l'électricité*, notamment à la télégraphie.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

CXXXVI et CXXXVII. Les résultats, en 1880 et en 1879, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	Internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1880. . .	2,051,426	1,055,665	556,724	5,425,815
	1879. . .	2,112,116	848,242	282,237	5,242,615
Différences pour 1880.	—	80,690	+ 187,425	+ 74,467	+ 181,200
	—	5.82 p. %	+ 22.10 p. %	+ 26.57 p. %	+ 5.59 p. %
Recette. . .	1880. . .	1,262,204 55	940,558 57½	271,896 66½	2,474,659 59
	1879. . .	1,160,196 10	864,119 52	277,761 04	2,502,076 46
Différences pour 1880.	+	102,008 45	+ 76,449 05½	— 5,861 57½	+ 172,565 15
	+	8.79 p. %	+ 8.84 p. %	- 2.11 p. %	+ 7.50 p. %

b Service intérieur.

Des 2.051,426 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

57,510 d'urgents ou 2.821 $\frac{1}{4}$ sur 100,000 ;

145 de collationnés ou 7 sur 100,000 ;

154 accusés de réception ou 6 $\frac{1}{2}$ sur 100,000 ;

et 7.978 enregistrements ou 392 $\frac{3}{4}$ sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,958.

Le nombre des correspondances locales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, dans les quatre grandes agglomérations urbaines du pays ⁽¹⁾, s'élève à 140.646. En 1879, ce nombre était de 111,903 cartes ou lettres : l'augmentation est donc de 28,745, soit 25.68 p. %.

(1) On sait qu'à Bruxelles, Anvers, Gand et Liège, faubourgs compris, une lettre ou une carte postale munie, outre le timbre-poste, d'un timbre-télégraphe de fr. 0-25, est remise par exprès, au moyen du service de porteurs organisé en vue de la distribution des télégrammes. Ce service se répartit en un certain nombre de postes fixes, mis en communication au moyen des tramways. On peut déposer les lettres et les cartes à tous les guichets de la Poste et du Télégraphe, dans les boîtes aux lettres et dans les boîtes spéciales attachées aux omnibus mêmes.

Cette organisation date du 1^{er} mai 1874 à Bruxelles, des 25 février, 1^{er} mars et 25 mars 1875, respectivement à Anvers, à Gand et à Liège.

Le mouvement se répartit comme il suit, entre les quatre grandes villes :

	Cartes postales	Lettres	Ensemble.
Bruxelles.	68,797	61,408	130,205
Anvers.	3,402	2,609	6,011
Gand.	594	633	1,224
Liège	1,770	1,436	3,206
Totaux.	74,560	66,086	140,646

Sept réclamations ont été formulées du chef de ce service : quatre seulement étaient fondées.

c. Service international.

Le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 22.10 p. % de 1879 à 1880.

Les télégrammes urgents ⁽¹⁾ ont augmenté de 17,760 à 32,397, c'est-à-dire de 82 1/2 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

CXXXVIII. Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 1,557,493 en 1878, à 1.882.261 en 1879 et à 2,733,227 en 1880.

Ils se sont, pendant les deux dernières années, répartis selon leur objet, dans les proportions suivantes :

	1880. P. %.	1879. P. %.
Service télégraphique	2.85	5.52
Chemin de fer de l'État { Matériel, circulation des trains. 75.07	84 68	71.93
{ Transports égaré, dévoyés, etc. 11.61		
Poste, Marine, Administration centrale	12.49	14.86

III.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

CXXXVI. Les recettes ont, en 1880, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,262,204 55	} 2,474,639 59
— international	940,538 37 1/4	
— de transit	271,896 66 1/4	

(1) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires. Ils sont admis dans les relations entre la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche, la Chine, la Cochinchine française, l'Espagne, la France (Algérie, Tunisie et Corse comprises), la Grèce, l'île d'Helgoland, l'île de Malte, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, les Pays Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie et la Sardaigne.

	D'autre part . . . fr.	2,474,639 59	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales. fr.	38,159 »		} 44,648 37
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue. fr.	2,070 »		
Produit des télégrammes de raccordements fr.	105 40		
Somme due par les Compagnies, pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires. fr.	4,513 97		
	Ensemble. . . . fr.	2,516,287 96 ⁽¹⁾	

§ 2. DÉPENSES.

CXXXII. Les dépenses de l'année 1880, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	{ Traitements fixes fr. 1,761,569 57	} 2,658,781 57
	{ Salaires. 877,412 »	
Matériel, objets de consommation	551,000 »	

Ensemble. fr. 2,969,781 57⁽²⁾

Les dépenses directes de la télégraphie en excèdent donc les

recettes, de. fr. 453,495 61

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le fonds de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1880, à. fr. 4,161,000 »
répartis de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains) fr.	2,774,611 62
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr.	1,357,571 76
Ensemble. . . . fr.	4,132,183 38

CXXXIX. Approvisionnements. fr. 28,816 62

Total égal. fr. 4,161,000 »

Répartie sur 24,394 kilomètres de fils conducteurs, approvisionnements déduits, cette dépense de 4.161,000 francs revient à fr. 170-57 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

(¹) Y compris fr. 758-15, produit des télégrammes reçus en 1879, transmis et bonifiés aux offices étrangers en 1880. — Non compris fr. 14-60, produit des télégrammes reçus en 1880, transmis et bonifiés aux offices étrangers en 1881.

(²) Chiffre approximatif.

L'annexe CXXXIX indique, pour chacune des années 1878 à 1880, la valeur du matériel et des approvisionnements en magasin à la fin de l'exercice, et payés sur les fonds du budget ou sur les fonds de premier établissement.

B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des travaux publics, savoir :

Part dans les frais généraux du Département fr.	46,325 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État; dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr.	82,017 »
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr.	10,281 »
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer. fr.	193,173 »
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État, à la transmission des correspondances privées. fr.	79,200 »
Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾ fr.	252,893 »
Total des prestations des chemins de fer. fr.	619,564 »
Ensemble fr.	665,889 »

Les dépenses directes, et celles figurant en *B*, peuvent être considérées comme représentant très-approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1880, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 208,083 télégrammes transmis et reçus par des agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés, enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

La dépense, en 1880, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe fr.	2,969,781 57
Sommes payées par d'autres services	665,889 »
Ensemble fr.	3,635,670 57
<i>A déduire</i> : produits accessoires ⁽²⁾	41,648 37
Reste, dépense fr.	3,594,022 20

⁽¹⁾ Nous faisons entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie, par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent entrer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

⁽²⁾ Pour transport de lettres ou de cartes postales par exprès et pour location de fils et d'appareils. Ces opérations ne pourraient entrer que très-difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes. Il s'agit d'une somme peu importante et il est plus simple de la porter en déduction de la dépense totale.

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme l'année dernière, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne . . .	14 unités de dépense.
— — international . . .	8 —
— — en transit . . .	4 —
— de service . . .	11 —

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1880, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	internes	$2,051,426 \times 14 =$	28,719,964
	internationaux . . .	$1,053,663 \times 8 =$	8,285,510
	en transit	$556,724 \times 4 =$	1,426,896
Unités de travail afférentes à la télégraphie privée			38,432,370
Télégrammes de service (1)			$2,885,569 \times 11 =$
			31,741,759
Total général			69,869,259

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 3.594,022-20) équivaut à fr. 0.05144 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	EXCÉDENTS	
						de la RECETTE sur la DÉPENSE	de la DÉPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privés	internes	14	0 7202	0 6213	1,563,023	1,262,205	200,818
	internationaux.	8	0 4115	0 9081	426,176	910,538	514,362
	en transit . .	4	0 2058	0 7619	73,413	271,897	198,484
	TOTAUX. . .	—	—	—	1,962,612	2 474,640	712,846
						+ 512,028	—
Télégrammes de service . .		11	0 5658	"	1,631,410	"	1,631,410
						712,846	1,832,228
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL . .		—	—	—	3,594,022	2,474,640	— 1,119,382

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1880, 1,119,382 francs de plus qu'il n'a produit. Mais plus des deux cinquièmes du

(1) Ce total ne comprend pas 77,941 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

travail et de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transport gérés par l'État, et qui, d'ailleurs, ont fourni au Télégraphe, sur leur propre budget, une quote-part de dépense de 665,889 francs, détaillée plus haut.

Le compte du Télégraphe avec ces services, serait établi comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit :	
	Nombre.	Dépense.		en plus.	en moins.
Chemins de fer de l'État.	2,605,657	fr. 1,474,281	fr. 619,564	"	fr. 854,717
— — concédés.	208,085	117,755	"	"	117,755
Autres services . . .	69,629	59,596	46,525	fr. 6,929	"
Totaux. . .	2,883,369	fr. 1,651,440	fr. 665,889	fr. 6,929	fr. 972,450
En somme, le Télégraphe reçoit en moins				fr.	965,521
En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés (dépêches d'État et télégraphie privée)				fr.	512,028
on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1880				fr.	455,495
On obtiendrait le même chiffre, en retranchant du total des dépenses imputées sur le budget spécial du Télégraphe				fr.	2,969,781
les recettes des télégrammes				fr.	2,474,640
augmentées des recettes diverses					41,648
Ensemble.				fr.	2,516,288
Reste, chiffre égal				fr.	455,495

Dans ses relations avec les chemins de l'État, le Télégraphe donne 854,717 francs de plus qu'il reçoit. Il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association lui soit défavorable. Les moyens d'exploitation que les chemins lui fournissent et qui, d'après nos calculs, leur coûtent 619,564 francs, lui coûteraient beaucoup plus s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 1,474,281 francs que coûtent, au Télégraphe, les 2,605,657 télégrammes de service, coûteraient bien plus aux chemins de fer, s'ils devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut affirmer que ces deux services publics gagnent l'un et l'autre à être associés. Seulement, les chemins de fer de l'État y gagnent beaucoup plus, car ils interviennent dans la consommation totale à raison de 28,662,227 unités sur 69,869,259 ou 41.02 p. %, et ils ne contribuent à la dépense totale qu'à raison de 619,564 francs sur 3,594,022 francs ou 17.24 p. %.

On peut faire la même réflexion quant aux chemins de fer concédés. Les concessionnaires ou leurs agents reçoivent des allocations réglées d'après le nombre des télégrammes transmis, reçus et portés à domicile. Nous avons supposé, pour simplifier, que ces allocations avaient la même valeur que les prestations en personnel, locaux, appareils, etc. Il y a de plus, au profit des concessionnaires, des transmissions opérées par les agents spéciaux du Télégraphe et qui ont coûté 117,755 francs. Mais, d'après toutes les probabilités, le Télégraphe dépenserait plus, s'il devait organiser, sur ces lignes, un réseau à part pour les correspondances du public.

Ces évaluations se rapportent à la dépense annuelle seulement, et ne tiennent pas compte des capitaux engagés.

IV.

Considérations générales.

La taxation par mot, introduite par les conférences télégraphiques de Saint-Petersbourg et de Londres, d'abord dans le régime extra-européen, puis dans le régime européen, a été adoptée, en Belgique, pour la correspondance interne, à dater du 1^{er} janvier 1880.

Ce mode de taxation a été appliqué successivement pour les relations suivantes :

Avec l'Allemagne, à dater du 1^{er} mai 1878 ;

Avec la Néerlande, à partir du 1^{er} octobre 1879 ; et

Avec le Luxembourg, à dater du 1^{er} décembre de la même année.

Depuis le 1^{er} avril 1880, cette application s'étend à toutes les correspondances internationales.

La comparaison du trafic de 1880 avec celui de 1879, ne donne pas la mesure exacte et complète de l'effet des nouveaux tarifs.

Les réductions du tarif international n'ont été appliquées que successivement.

Pour rendre appréciable l'effet produit par les nouveaux tarifs, il faudrait tenir compte de l'augmentation qui se serait produite dans le nombre de télégrammes, même sans la modification des taxes, et par suite des circonstances étrangères aux tarifs. Ceux-ci ayant varié dans toutes les relations, le trafic ne fournit point de données permettant de séparer la progression normale des différences dues aux modifications des taxes.

On peut affirmer, toutefois, que le relèvement du tarif à l'intérieur du royaume, s'il a quelque peu diminué le mouvement, a augmenté le produit. L'effet contraire s'est manifesté dans la correspondance internationale.

Le résultat économique ne peut être apprécié qu'en tenant compte de la dépense afférente à chaque catégorie de télégrammes.

La dépense occasionnée par le *service interne*, en 1879 et en 1880, s'élève, respectivement, à 1.701.614 francs et à 1.465.025 francs. La recette de ces années est de 1.160.196 francs et de 1.262.205 francs, soit une différence, dans l'excédent de la dépense sur la recette, de 540.606 francs en faveur de l'exercice 1880.

Le *service international* a coûté 455.475 francs en 1879, et 499.589 francs en 1880. La recette de ces années s'est élevée, respectivement, à 1.142.076 francs et à 1.212.518 francs, soit une différence, dans l'excédent de la recette sur la dépense, de 26.128 francs en faveur de cette dernière année.

En 1879, chaque télégramme interne rapportait en moyenne fr. 0.5493 et coûtait fr. 0.8036 à l'administration. Il donnait donc lieu à une perte de fr. 0.2563.

En 1880, ces moyennes sont respectivement de fr. 0.6215 et de fr. 0.7202, de sorte que la perte se trouve réduite à fr. 0.0989.

Chaque télégramme échangé, en 1879, avec l'étranger, rapportait à l'adminis-

tration fr. 1.0102 et lui coûtait fr. 0.4029, laissant un bénéfice de fr. 0.6073.

En 1880, ces moyennes sont respectivement de fr. 0.8707 et de fr. 0.3588, et le bénéfice est de fr. 0.5119.

Les mesures prises ont eu pour effet :

1^o De multiplier les correspondances que l'administration transmet avec bénéfice, et de réduire le nombre de celles qui lui occasionnent une perte, tout en diminuant le taux de cette perte.

2^o De mieux proportionner la rémunération au travail demandé.

La correspondance privée, considérée à part, a produit, en 1880, un bénéfice évalué à 512,028 francs. Ce bénéfice excède de 366,843 francs, celui de 1879, qui ne s'est élevé qu'à 145,185 francs. Toutefois, il ne faudrait pas trop compter sur la continuation de cet excédent.

En 1880, le travail du personnel a augmenté dans une proportion extraordinaire, surtout à raison des télégrammes de service. Les moyens de transmission ne se sont pas développés aussi rapidement; le personnel nouvellement recruté, n'a été rétribué qu'à un taux inférieur, et pendant une partie de l'année seulement. On ne pourra maintenir les choses en cet état.

D'un autre côté, le produit moyen des correspondances internationales ne se tiendra pas à la moyenne actuelle. Le tarif par mot n'en est encore qu'à ses débuts, et la longueur moyenne des télégrammes paraît destinée à diminuer.

V.

Téléphones.

Quand apparut le téléphone et que la question se posa de savoir quel en serait le régime légal, le Département des Travaux Publics prit l'avis de jurisconsultes éminents et voici ce qui lui fut répondu :

« Les concessions de téléphones doivent, quant à l'instruction administrative,
« être assimilées aux concessions de télégraphes. Ces deux modes de communica-
« tion à distance, puisant leurs moyens d'action dans les mêmes phénomènes
« électro-magnétiques, diffèrent seulement par les appareils à manipuler dans
« les bureaux, et par cette circonstance que le téléphone reproduit le son
« articulé, tandis que le télégraphe transmet des signes conventionnels. Au
« point de vue juridique, il est incontestable que les concessions de téléphones
« doivent être soumises à la loi du 25 mai 1876 qui autorise exceptionnelle-
« ment le Gouvernement à concéder l'établissement et l'exploitation de
« télégraphes électriques, dans le périmètre d'une commune ou de plusieurs
« communes ne formant qu'une seule agglomération. »

A l'étranger, partout on a considéré le téléphone comme un dérivé du télégraphe et on l'a soumis au même régime légal. C'est dire :

Que l'établissement et l'usage de lignes téléphoniques privées ne sont pas soumis à permission :

Que l'établissement et l'exploitation de lignes téléphoniques accessibles au public sont, en principe, réservés à l'État;

Qu'exceptionnellement, des concessions de téléphonie locale pourront être accordées par le Gouvernement, d'après le mode et aux conditions réglées par la loi du 23 mai 1876.

Le désir de ne pas surcharger de détails, une administration dont la tâche est déjà assez encombrée, la nature même du service à rendre au public, le progrès à attendre, dans cet ordre de faits tout nouveau, d'une vive concurrence suscitée par l'intérêt individuel, le désir de voir les installations se faire partout à la fois, très-vite, ont porté le Département des Travaux Publics à laisser les compagnies tout au moins faire l'expérience.

Il entre dans les intentions du Gouvernement de ne jamais accorder en cette matière des droits exclusifs. Le Gouvernement se réservera, toutefois, la faculté d'exiger que les bureaux centraux des divers concessionnaires soient reliés, de façon à permettre aux abonnés d'une des concessions, de correspondre promptement avec les abonnés des autres. Dans le même ordre d'idées, il stipulera le droit d'exiger que les bureaux centraux du réseau concédé, soient raccordés aux bureaux télégraphiques qui se trouvent dans le périmètre de ce réseau.

Le Département a élaboré, en exécution de l'article 8 de la loi du 23 mai 1876, un projet de cahier des charges-type, qui comprendra certaines des clauses principales figurant aux cahiers des charges français et anglais, pour l'installation et l'exploitation des communications téléphoniques.

Ce projet sera publié au *Moniteur*, avant qu'aucun arrêté de concession soit soumis à la signature royale.

La durée des concessions, notamment, sera très-courte; une redevance annuelle de 10 p. % de la recette brute, avec minimum annuel de 5,000 francs par réseau concédé, sera payée à l'État; et une réduction des prix moyens des tarifs en vigueur, sera opérée au profit des transmissions effectuées pour le service de l'État, des provinces et des communes; le Gouvernement se réserve le droit de faire exécuter par le concessionnaire ou à ses frais, pendant toute la durée de la concession, les modifications aux installations existantes et les nouvelles installations dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité.

(182)

Annexes
à consulter

CHAPITRE IV.

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

La situation peut se résumer comme il suit :

	En 1880.	En 1879	DIFFÉRENCES POUR 1880.
Bateaux à vapeur.	15	15	— 2
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	21	19	+ 2
Navire-école.	1	1	»
Embarcations à vapeur.	2	2	»
Totaux	37	37	»
Canots	132	131	+ 1

§ 2. PERSONNEL.

CXL à CXLII. Les annexes CXL à CXLII montrent la composition du personnel, au 31 décembre 1880, par grades et par catégories d'emplois.

L'effectif, à cette date, comprenait :

Fonctionnaires et employés.	789
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	48
Ouvriers	122
Total.	929
Au 31 décembre 1879, c'était	956
Diminution en 1880.	27

§ 3. MARINE DE L'ÉTAT ET MARINE MARCHANDE.

Un arrêté royal du 1^{er} août 1880 a prescrit l'application, à partir du 1^{er} septembre suivant, du règlement adopté par les diverses puissances maritimes

pour les feux, les signaux et les manœuvres à la mer, en vue de prévenir les accidents.

CXLIII. L'annexe CXLIII présente, par année, le mouvement de la navigation du port d'Anvers de 1841 à 1880.

En voici, en chiffres totaux, le résumé par périodes décennales :

PÉRIODES.	ENTRÉE.					SORTIE.				
	Nombre de navires.	Tonnage		Degré de chargement.		Nombre de navires.	Tonnage		Degré de chargement.	
		total.	moyen par navire.	total.	p. %.		total.	moyen par navire.	total.	p. %.
1841-1850	13,683	2,481,127	158	2,253,674	90.8	13,590	2,480,839	159	785,322	31.7
1851-1860	19,443	3,973,198	204	3,523,526	88.7	19,530	3,978,366	204	1,969,228	49.5
1861-1870	30,986	9,037,043	291	8,343,918	92.4	30,563	8,957,140	295	4,941,028	55.2
1871-1880	44,681	23,139,742	518	22,219,259	93.9	44,908	23,133,917	515	15,961,159	60.3

II.

Missions à l'étranger.

En 1879 et en 1880, un élève-ingénieur a suivi les cours de l'école spéciale du génie maritime à Cherbourg. Chaque année, après la clôture des cours, il a été détaché, d'abord, aux forges et chantiers de la Méditerranée (siège au Havre), puis dans l'une des principales usines de Glasgow.

Vers la fin de 1880, un sous-ingénieur sorti de l'école des ponts et chaussées, a été admis au dépôt général des cartes et plans du Ministère de la Marine, à Paris, pour y suivre les cours d'hydrographie. Il participera ensuite aux opérations pratiques des ingénieurs français.

Deux ingénieurs des constructions maritimes ont, en 1880, reçu pour mission de se rendre, l'un à Buenos-Ayres, l'autre à New-York et à Philadelphie. Ils devaient surveiller *de visu* l'exécution du double service postal établi entre Anvers et les deux Amériques, et renseigner l'Administration sur différents points relatifs à l'observation des clauses qui régissent les deux entreprises. C'était en même temps une excellente occasion, pour ces jeunes ingénieurs, de se familiariser avec la grande navigation et de constater les progrès réalisés dans les constructions navales à vapeur.

L'un d'eux seulement a pu s'acquitter de sa mission et faire le voyage de La Plata. L'autre, empêché de partir par les nécessités du service à Anvers, entreprendra, en 1881, le voyage de New-York et de Philadelphie.

En 1879 et en 1880, une commission a reçu pour mandat de visiter les principaux ports étrangers et de relever les charges qui y grèvent le navire et la marchandise, pour les comparer ensuite à celles qui sont imposées à Anvers, à Ostende et à Gand.

La commission était composée de trois fonctionnaires appartenant aux ponts et chaussées, à la marine et au chemin de fer. Des exemplaires de son travail, ont été adressés à des membres de la Chambre et du Sénat, aux administrations communales de nos principaux ports, aux départements ministériels intéressés et aux chambres de commerce libres.

Les ports sur lesquels ont porté les investigations de la commission sont : Anvers, Gand, Ostende, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Gènes, Trieste, Amsterdam, Rotterdam, Flessingue, Terneuzen, Hambourg et Cuxhaven, Brême, Bremerhaven, Londres, Liverpool, Glasgow et New-Castle.

Pour procéder avec méthode, la commission a divisé son travail en deux parties; la dernière forme l'application, à certaines catégories de navires, des données rassemblées dans la première.

Première partie. — Programme d'études.

I. — Frais généraux de port.

a) Taxes et droits imposés à tous les navires :

Pilotage — mesurage — service sanitaire — fanaux — police maritime — débarquement et dépôt des poudres — bouées et balises.

Droits de bassin et de quai — de tonnage — d'écluses et de ponts.

Droits de douane et d'octroi.

Surveillance des feux à bord — courtage et commission d'affrètement, etc.

b) Frais facultatifs ou généralement tels, et frais éventuels :

Remorque — lamanage — halage.

Protêt de mer et experts.

Visite de la carène — cale sèche — patent slip — floating dock, etc.

Lestage et délestage — bateau pour jeter les cendres — eau douce — cuisine à terre.

II. — Coutumes du port

Staries et surestaries — délivrance des marchandises par le capitaine du navire — emploi d'allèges de chaque bord — accès aux quais, dans les bassins, sous la grue — déficit dans la quantité de marchandises portée aux connaissances — système de jaugeage.

III. — Déchargement et chargement des navires.

Allègement — frais de chargement et de déchargement — emploi d'engins.

IV. — Transbordement des marchandises de navire à wagon, et vice-versa. — Manutentions diverses.

Conditions auxquelles les wagons sont amenés à quai — précautions douanières relativement au dépôt temporaire des marchandises en transit — manutentions diverses — intermédiaires.

Frais de réception, d'empilage, de camionnage, de pesage ou de mesurage, de chargement sur wagon, etc.

Classification des marchandises suivant les frais ci-dessus.

Frais de dépôt des marchandises sur quai, sous hangar; frais d'entreposage, de gardiennage, etc.

Tels sont les grands traits de l'étude qui forme la première partie du travail.

Toutes les questions ayant été étudiées pour chaque port, il a, par conséquent, sa notice particulière et complète.

Ces données communes sont précédées d'un aperçu dans lequel on décrit l'état du port et ses accès ; les travaux projetés ou en cours d'exécution ; le nombre et la superficie des bassins ; le développement des quais et des voies ferrées ; les engins fixes et mobiles ; le trafic d'importation et d'exportation, etc.

En même temps qu'on indique les taxes de toute nature, on résume les règlements de chaque service, l'organisation des corporations, et les arrangements consacrés par les coutumes de la place.

Cet historique permet, dans une certaine mesure, de se rendre compte de la part d'intervention de l'État, de la commune et des associations, dans les travaux, la réglementation et les taxes du port.

La première partie du travail, la plus longue et celle qui était particulièrement ardue, est en quelque sorte la justification des résultats pratiques consignés dans la seconde ; elle n'en sera pas moins consultée avec fruit par tous ceux qui s'occupent du commerce maritime, parce qu'elle renferme des renseignements précieux et multiples sur le régime fait, dans ces différents ports, tant aux navires qu'aux marchandises de toute espèce.

Seconde partie. — Application.

Cette partie fait, dans des limites forcément restreintes, l'application des bases sur lesquelles les taxes et les droits sont imposés dans les différents ports.

Il a fallu diviser cette application.

Comme les charges qui grèvent la marchandise (manutentions diverses, emmagasinage, etc.) varient d'après les espèces, il était matériellement impossible de les représenter sous forme de tableaux. On n'a pu procéder de la sorte que pour les droits de navigation qui frappent le navire même.

Pour les marchandises, on a eu recours à une nomenclature qui indique les catégories et les frais pour chacune.

Les applications des taxes de navigation proprement dites ont dû être faites dans des conditions partout identiques. Pour aboutir à des comparaisons utiles, il fallait que partout le tonnage du navire engagé, son tirant d'eau en charge ou en lest, la quantité de lest, le nombre d'hommes d'équipage, le séjour au port, etc., fussent non-seulement les mêmes, mais possibles et se rencontrant dans la pratique.

La commission a opéré sur 5 tonnages différents (250, 500, 1,000, 1,500 et 2,000 tonneaux, système Moorsom).

Ici encore, il a été fait, par port, un travail spécial. On a, d'abord, relevé le montant de chaque taxe pour les tonnages adoptés, ensuite les frais généraux ont été établis dans six hypothèses et sur ces tonnages différents.

Des tableaux graphiques formant annexes, permettent d'embrasser d'un coup d'œil la situation respective des ports, quant aux *taxes de navigation*, dans les

six hypothèses adoptées. Le navire de 1.000 tonneaux a servi au classement des ports dans l'ordre d'importance des droits. le port le moins coûteux occupant le premier rang.

III.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

CXLIV. L'annexe CXLIV indique le mouvement et la recette de 1880, comparés aux données correspondantes de 1879.

Ce service s'est quelque peu relevé en 1880. Le nombre de passagers (26,590) a été supérieur de 1,808 à celui de 1879 (24.782).

Le nombre des traversées entre Ostende et Douvres et inversement, a été de 1,471; la durée moyenne de chacune d'elles a été de 4^h50'.

CXLVI. La recette s'est élevée de fr. 744,780-04, en 1879, à fr. 775,533-61, en 1880 : augmentation fr. 28.753-57 ou 3.85 p. o/o.

La dépense d'exploitation (fr. 1,164,553.20) a été inférieure à celle de 1879 (fr. 1,259.088-79) de fr. 94,533-59 ou 7.51 p. o/o.

L'ensemble de l'exploitation présente donc, à l'avantage de 1880, une différence de fr. 123,287-16.

En 1880, chaque traversée a, en moyenne, coûté fr. 791-60 et produit fr. 523-85. En 1879, le coût moyen avait été de fr. 831-88 et le produit de fr. 503-91.

Par kilomètre, d'Ostende à Douvres (113 kilomètres en ligne directe), ces résultats se traduisent comme il suit :

	Coût.	Produit
En 1880 fr.	6 88	4 37
En 1879	7 40	4 38
Différences pour 1880 . fr. —	0 52	+ 0 19

Des stewardesses ont été engagées à bord des 7 paquebots.

Sur les instances de l'administration belge, l'éclairage au pier de Douvres a été amélioré, en vue de faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs. Le poste du bateau belge a également reçu un complément d'éclairage et d'indications.

Par arrêté royal du 22 décembre 1880, la gestion commerciale du service entre Ostende et Douvres a été transférée à l'administration des chemins de fer, afin d'obtenir l'unité de direction nécessaire dans les transports internationaux, la marine restant d'ailleurs exclusivement chargée de tout ce qui a trait à la partie maritime du service.

Le steamer d'ancien type « Topaze » ne pouvait plus être d'aucune utilité pour l'administration de la marine. Il se détériorait de plus en plus, tout en occasionnant des frais d'entretien et de gardiennage. On a trouvé acquéreur

moyennant versement au Trésor d'une somme de 20,000 francs. Cette aliénation s'est faite en vertu de l'autorisation inscrite dans la loi du 2 avril 1873.

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

CXLVI. La recette produite par les transports d'une rive à l'autre de l'Escaut, s'est élevée de fr. 43,733-65, en 1879, à fr. 50,179-76, en 1880 : accroissement fr. 4,446-11 ou 9.72 p. %.

La dépense du dernier exercice (fr. 78,767-13) n'a été supérieure à celle de 1879 (fr. 78,533-97) que de fr. 233-16, soit 0.30 p. %.

§ 3. PILOTAGE.

CXLV. En 1879, le mouvement de la navigation soumise à l'obligation de prendre un pilote était, pour le port d'Anvers, représenté par 8,253 navires (entrées et sorties). En 1880, ce mouvement a été de 9,050, soit 777 navires ou 9.41 p. % de plus.

Le tonnage général relevé par la Douane a été de 5,915,260 tonneaux, soit 262,052 tonneaux ou 4.64 p. % de plus qu'en 1879 (5,651,228).

CXLVI. La recette d'exploitation du pilotage est montée de fr. 1,730,857-65, en 1879, à fr. 1,912,142-06, en 1880 : progrès fr. 181,284-45 ou 10.47 p. %. Cette augmentation est en partie due à la suspension momentanée de la navigation dans l'Escaut, en décembre 1879, par suite du charriage de glaces.

La dépense s'est également accrue : De fr. 1,699,881.09, en 1879, elle s'est élevée à fr. 1,807,047-64, en 1880 : augmentation fr. 107,166-55 ou 6.30 p. %.

Ainsi qu'on l'annonçait dans le précédent compte rendu, les Chambres ont été saisies d'une demande de crédits pour l'établissement des installations propres à prévenir, dans la mesure du possible, l'interruption de la navigation sur Anvers, pendant les brumes épaisses qui accompagnent les fortes gelées.

La Législature a alloué, pour l'établissement de nouvelles balises et bouées, un crédit de 186,200 francs. (Loi du 2 janvier 1881.)

Les installations seront faites à l'intervention des administrations belge et néerlandaise, en vertu des traités qui régissent la navigation de l'Escaut, et conformément à une convention signée, le 11 juin 1880, entre les délégués des deux Gouvernements.

Un bateau à vapeur à hélice, dont le service du pilotage ne pouvait plus tirer parti et qui eût nécessité des travaux de réparation très-dispendieux, a été remis à l'administration des domaines pour être aliéné au profit du Trésor.

Pour tenir compte du mouvement croissant de la navigation, le personnel du pilotage a été augmenté de 14 pilotes et de 5 élèves. Le matériel de ce service a été également renforcé de deux cutters, destinés aux stations d'Ostende et de Nieuport.

L'administration a, en outre, adjugé la construction de deux goëlettes qui seront affectées à l'importante station des Bouches de l'Escaut.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

cxlvi. Le produit qui, en 1879, avait été de fr. 623,339-54, a monté à fr. 664,367-53, en 1880 : progrès fr. 41,007-99 ou 6 58 p. %.

La dépense s'est réduite de fr. 158,553-74, en 1879, à fr. 99,631-74, en 1880 : diminution fr. 58,922-00 ou 28.09 p. %.

Il convient, toutefois, de rappeler que le Gouvernement a jugé nécessaire de compléter l'éclairage du fleuve et de ses embouchures, et que les Chambres ont, à cet effet, voté une somme de 381.500 francs. (Loi du 2 janvier 1881.)

Le projet comprend, notamment, deux bateaux-phares pour signaler, à tour de rôle, les abords du banc *Wandelaar*, et faciliter ainsi, aux grands bâtiments, l'accès de la passe principale de l'embouchure du fleuve.

Depuis, l'Administration s'est préoccupée de l'installation, à bord des bateaux-phares, de trompes marines connues sous le nom de *sirènes*, et qui forment aujourd'hui le complément indispensable de l'éclairage. Par la puissance du son qu'elles projettent, elles avertissent, en temps de brume, le navigateur, qu'il se trouve dans les parages du bateau-feu, c'est-à-dire du danger à éviter.

Les Chambres seront saisies d'une proposition de dépense, dès que l'on aura fait choix de l'appareil à adopter.

§ 5. REMORQUE SUR LA COTE DE FLANDRE.

cxlvi. La recette réalisée est descendue de 12,395 francs, en 1879, à 9,557 francs, en 1880 : diminution 3,038 francs ou 24.67 p. %.

La dépense a progressé de fr. 21,878-36 à fr. 25,675-60 : augmentation, en 1880, fr. 4,797-24 ou 8.21 p. %, résultant, notamment, des feux tenus constamment allumés à bord de ce service pendant les mois d'hiver, pour qu'il soit toujours prêt à porter assistance aux navires en détresse.

§ 6. POLICE MARITIME.

cxlvi. La recette de 1880 (fr. 105,200-93) a dépassé celle de 1879 (fr. 96,357-36) de fr. 6,863-57 ou de 7.12 p. %.

Par contre, la dépense s'est accrue de fr. 77,262-76, en 1879, à fr. 80,119-84, en 1880, soit de fr. 2,857-08 ou 3.70 p. %.

IV.

services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Ce service a, en 1880, publié la carte, à l'échelle de 1/20000^e, de la partie de l'Escaut entre Lillo et Kruiningen, et la carte, au 1/40000^e, de la reconnaissance hydrographique de la cote Nord de Belgique.

Le personnel de l'hydrographie a été augmenté d'un sous-ingénieur, sorti de l'école des ponts et chaussées et détaché provisoirement à l'hydrographie française.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

En 1880, les cours d'Anvers ont été suivis par 27 élèves; en 1879, il y en avait eu 52.

L'école d'Ostende a compté 24 élèves; en 1879, elle en avait 25.

Neuf bourses d'études (fr. 400 par an) ont été allouées.

§ 3. COURS DE NAVIGATION A NIEUPORT.

Ce cours, spécialement institué pour les pêcheurs, a été suivi, en 1880, par 25 élèves, soit 2 de moins qu'en 1879 (25).

§ 4. ÉCOLE DES MOUSSES.

L'Administration a mis en adjudication publique, la construction du nouveau garde-pêche, pour lequel la Législature a voté une somme de 160,000 francs. (Loi du 4 août 1879.)

Ce bâtiment pourra recevoir 70 mousses et sera prêt à prendre la mer, le 1^{er} juin 1881, pour exercer la surveillance de la grande pêche.

§ 5. SAUVETAGE.

Un steamer anglais, un bateau-pilote belge et six bateaux de pêche, échoués sur la côte de Flandre, ont été secourus par notre personnel.

L'Administration a fait la commande d'un nouveau grand canot pour le service à Ostende, et d'une embarcation du type anglais destinée à être remorquée et à porter secours au large.

V.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

CXLVI. La recette s'est élevée de fr. 3,253,463-22, en 1879, à fr. 3,512,760-89, en 1880 : augmentation fr. 259,297-67 ou 7.97 p. %.

De 1875 à 1879 inclusivement, le produit annuel des services de la Marine a été inférieur à leur dépense. Cet état de choses s'est modifié en 1880, exercice qui a donné un excédent de recette de fr. 129,233-79.

§ 2. DÉPENSE.

CXLVI. La dépense de la Marine a baissé de fr. 3,403,957-80, en 1879, à fr. 3,383,527-10, en 1880 : diminution fr. 20,430-70 ou 0.60 p. %.

Cette diminution, jointe à l'accroissement de la recette, donne, comme résultat général de l'exploitation, un écart de fr. 279,728-37 en faveur de 1880.

VI.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

A raison de l'importance acquise par nos lignes postales sur les deux Amériques, les Chambres ont voté, au budget de 1880, les fonds destinés à rétribuer un agent chargé de surveiller assidûment, au quai du Rhin, les opérations des deux services. Cet emploi a été conféré à un capitaine au long cours, et le contrôle de l'administration peut maintenant s'exercer d'une manière très-efficace.

Les deux lignes subventionnées ont, en 1880, effectué 166 traversées, soit 18 de plus qu'en 1879 (148).

cxviii a cl. Voici le résumé du mouvement général des transports :

	En 1880.	En 1879.	Augmentation en 1880.
Passagers (nombre)	21,651	10,964	10,687 ou 97.47 p. %.
Marchandises . . (tonneaux)	235,316	191,830	43,486 ou 22.67 p. %.

§ 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET SUR LES ÉTATS DE LA PLATA.

En 1880, il n'a été apporté aucune modification à ce service; mais de pressantes démarches ont été faites, auprès du Gouvernement, par les principaux négociants d'Anvers, pour qu'il soit remédié aux interruptions qui se produisent dans nos communications régulières avec le Brésil, lorsque les provenances de ce port sont, à Montevideo, soumises à la quarantaine, ce qui arrive, chaque année, pendant plusieurs mois.

Ces interruptions dans les transports vers le Brésil, causent à notre commerce et à notre industrie, un préjudice notable. Elles annihilent les efforts et les sacrifices faits pour aboutir à des relations d'affaires suivies. Elles peuvent détourner le transit au profit de ports étrangers ayant en tout temps des communications régulières avec Rio-de-Janeiro.

Le Gouvernement et les Chambres ont eu en vue d'établir des communications régulières avec le Brésil, tout aussi bien qu'avec la Plata. En fait, ce but n'est atteint qu'imparfaitement, puisque, chaque année, les rapports entre Anvers et Rio sont suspendus pendant au moins cinq mois que dure ou est réputée durer la fièvre jaune.

La Compagnie Lamport a cherché à sauvegarder, dans quelque mesure, les intérêts des expéditeurs vers le Brésil, en faisant escale à Rio, malgré la fièvre jaune. Mais alors les expéditeurs vers la Plata ont protesté, parce que les marchandises pour Buenos-Ayres étaient soumises aux longs retards et aux frais de la quarantaine à Montevideo.

Ces considérations ont déterminé les Départements des Affaires Etrangères, des Finances et des Travaux Publics, à nommer une commission chargée d'établir la situation vraie et de rechercher les moyens d'obvier aux interruptions des communications avec le Brésil.

CXLVII. L'annexe CXLVII résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés en 1879 et en 1880, et reproduit le taux moyen du fret depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et la Plata (1869).

En 1879, il a été transporté, dans les deux sens, 78,512 tonneaux de marchandises, et 437 passagers. En 1880, les marchandises n'ont représenté que 70.623 tonneaux, mais le nombre des passagers est monté à 704.

Le taux moyen du fret, à l'exportation d'Anvers, en 1880, a excédé assez notablement celui de l'exercice précédent.

A l'importation, le taux moyen du fret n'a pas subi d'augmentation marquée.

CXLVIII. L'annexe CXLVIII renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires, en 1879 et en 1880.

Pour cette dernière année, ils se sont élevés à fr. 392,464.15, représentant fr. 5,857.67, en moyenne, par traversée.

CXLIX. L'annexe CXLIX indique le nombre et la nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages, en 1879 et en 1880.

§ 3. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK ET SUR PHILADELPHIE.

Les concessionnaires des lignes sur New-York et sur Philadelphie ont inauguré, en janvier 1880, le service hebdomadaire prévu par la convention du 14 juillet 1877 ; mais l'augmentation du minimum postal garanti (de 375,000 à 500,000 francs), stipulée pour ce complément du service, ne leur a été acquise qu'à partir du 1^{er} avril suivant.

A cette occasion, l'administration a cherché à obtenir l'organisation immédiate d'un service *hebdomadaire sur New-York*, en vue de revenir aux dispositions de l'article 6 de la convention du 1^{er} juillet 1873, qui prévoyait l'organisation d'un semblable service, dès qu'il y aurait un aliment suffisant en passagers et en marchandises, le service sur Philadelphie pouvant alors être réduit à un voyage mensuel.

Il a été convenu qu'à partir du 1^{er} avril 1880, moyennant la garantie d'un produit postal de 500,000 francs, prévu par la convention pour un service hebdomadaire, il y aurait un départ pour New-York chaque semaine, à jour fixe, le départ de la dernière semaine de chaque mois se faisant sur Philadelphie. Il a été entendu que des départs hebdomadaires sur New-York seront organisés, dès que les concessionnaires pourront le faire, et l'administration s'est réservé d'apprécier, au bout d'un an ou deux, quel arrangement répondrait le mieux aux intérêts qu'elle a mission de sauvegarder.

CL. L'annexe CL montre l'importance des transports effectués, en 1879 et en 1880, par la double ligne d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie. Elle mentionne, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service (1874).

Un grand progrès s'est accusé dans le mouvement général des voyageurs et des marchandises.

En 1879, exercice où l'on avait constaté déjà un accroissement considérable,

ce mouvement était représenté par 113,318 tonneaux de marchandises et 10,527 passagers. Ces chiffres sont, en 1880, monté à 164,693 tonneaux. et à 20,947 passagers, résultats qui ont été obtenus par 99 traversées (20 de plus qu'en 1879).

cli. Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires pendant les deux exercices, sont détaillés à l'annexe CLI. Le montant s'en est, en 1880, élevé à fr. 475,557.56, ce qui revient à fr. 4,803.61 par traversée.

cii. L'annexe CLII donne le nombre et la nationalité des marins engagés pour la composition des équipages.

(194)

(195)

ANNEXES.

(196)

N° 1. — Situation des routes de grande voirie. — 31 décembre 1880.

Longueur en lieues de 5,000 mètres

PROVINCES.	ROUTES DE L'ÉTAT.			ROUTES PROVINCIALES.			ROUTES CONCÉDÉES.			ROUTES EN GÉNÉRAL.		
	CONSTRUITES		ENSEMBLE	CONSTRUITES		ENSEMBLE	CONSTRUITES		ENSEMBLE	CONSTRUITES		TOTAL
	AVANT	DEPUIS		AVANT	DEPUIS		AVANT	DEPUIS		AVANT	DEPUIS	
	1830.	1830.	(col. 2 et 3).	1830.	1830.	(col. 5 et 6).	1830.	1830.	(col. 8 et 9).	1830.	1830.	(col. 11 et 12).
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Anvers.	23. »	66 69	89.69	41. »	33. »	44. »	»	»	»	31. »	99.09	433.69
Brabant	80. »	42.91	122.91	31. »	39.26	72.26	»	2.96	2.96	413. »	85.13	498.13
Flandre occidentale	78. »	83 26	161.26	31. »	5. »	36. »	»	»	»	109. »	88 26	197 26
Flandre orientale	69 »	38 44	107 44	7. »	24. »	31. »	4. »	32 32	36.32	80. »	94 73	174.73
Hainaut	91. »	41 14	132.14	8 »	31.47	39.47	»	25 65	25 65	99 »	93 23	197.23
Liège	46. »	153.87	199.87	4 »	5. »	9 »	»	4 59	4 59	50. »	160 46	210 46
Limbourg.	49. »	103.32	127.32	»	»	»	»	»	»	49. »	103 32	127.32
Luxembourg	33. »	177.70	210.70	»	38 »	38 »	»	»	»	33. »	215 70	248 70
Namur.	51. »	144.02	195.02	»	19. »	19. »	»	3 71	3 71	51. »	166.73	247 73
LE ROYAUME	490. »	856 29	1,346.29	94. »	194 73	288 73	4. »	66.23	70.23	558 »	1,417.25	1,705.25

(1)

[N° 228.]

N° II. — *Relevé des dépenses faites par l'État, les provinces,*

Période de

PROVINCES.	ROUTES	DÉPENSES DE CONSTRUCTION			
		Part de l'État.		Part des provinces, des communes et des particuliers.	
		Par catégories de routes.	Par provinces.	Par catégories de routes.	Par provinces.
1	2	3	4	5	6
Auvers.	De l'Etat.	6,039,464	6,777,696	682,054	2,933,690
	Provinciales	718,812		2,189,756	
	Concédées ou communales. . .	49,420		64,880	
Brabant	De l'Etat.	7,510,331	8,868,144	4,266,015	8,454,815
	Provinciales	764,263		5,355,638	
	Concédées ou communales . .	593,530		4,633,462	
Flandre occidentale . . .	De l'Etat.	4,188,756	4,331,756	3,231,922	3,813,765
	Provinciales	81,000		269,021	
	Concédées ou communales. . .	62,000		312,822	
Flandre orientale	De l'Etat.	3,359,235	3,980,547	422,368	4,925,940
	Provinciales	43,800		2,690,966	
	Concédées ou communales. . .	577,512		4,812,606	
Hainaut	De l'Etat.	4,793,941	3,731,675	290,564	3,033,704
	Provinciales	887,746		2,383,062	
	Concédées ou communales. . .	4,049,988		3,360,078	
Liège	De l'Etat.	7,649,669	8,438,797	3,444,683	5,313,886
	Provinciales	230,560		539,907	
	Concédées ou communales. . .	558,568		4,659,296	
Limbourg	De l'Etat.	6,531,319	6,561,319	2,364,403	2,402,839
	Provinciales	"		"	
	Concédées ou communales. . .	30,000		38,436	
Luxembourg	De l'Etat.	10,407,522	10,913,599	429,989	4,262,393
	Provinciales	506,077		832,404	
	Concédées ou communales . .	"		"	
Namur.	De l'Etat.	6,712,754	7,114,365	991,221	2,890,096
	Provinciales	206,418		4,120,865	
	Concédées ou communales. . .	193,493		778,010	
LE ROYAUME	De l'Etat.	54,193,024	60,717,928	42,823,219	39,761,428
	Provinciales	3,438,376		45,281,619	
	Concédées ou communales. . .	3,086,531		41,656,290	

les communes et les particuliers, pour constructions de routes.

1850 à 1880.

TION.		SUBSIDES alloués PAR L'ÉTAT en faveur de la CONSTRUCTION DE CHEMINS VICINAUX. (a) 9	TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES FAITES PAR L'ÉTAT. (col. 4 et 9) 10	Observations.
ENSEMBLE				
Par catégories de routes (col. 3 et 5) 7	Par provinces. (col. 4 et 6) 8			
6,721,518	9,741,386	390,094	7,167,790	(a) Sommes allouées depuis 1865 jusqu'au 31 décembre 1880.
2,908,868				
81,300				
8,776,346	17,022,959	818,688	9,686,832	
6,019,901				
2,226,742				
7,420,678	8,145,521	294,764	4,626,507	
350,021				
374,822				
3,781,603	8,906,487	953,211	4,933,758	
2,734,766				
2,390,118				
2,084,505	11,765,379	1,423,041	5,154,746	
3,270,808				
6,440,066				
10,794,352	13,782,683	563,883	9,002,680	
770,467				
2,247,864				
8,893,752	8,964,188	282,275	6,843,624	
"				
68,436				
10,837,514	12,175,992	310,068	11,223,667	
1,338,481				
"				
7,703,975	10,004,461	307,297	7,421,662	
1,326,983				
973,803				
67,046,240	100,479,056	8,343,308	66,061,236	
18,719,995				
14,742,821				

N° III. — *Tableau synoptique des principaux renseignements.*

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	BASSINS (SUPERFICIE)	Longueur TOTALE.	Largeur AU PLAFOND	PENTE TOTALE RACHETÉE PAR LES ÉCLUSES.	Mouillage.
	Kilom. carrés.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Amblève.	»	10,984. »	30. » à 40. »	»	0.40 à 0.75
Canal de Blankenberghe.	»	12,131. »	5. »	2.20	0.80
— Blaton à Ath.	»	21,503. »	10. »	59.918 { amont 27.958 } aval 31.936 }	2. »
— Bossuyt à Courtrai.	»	15,387. »	10. » à 15. »	29.100 { amont 14.210 } aval 14.836 }	2.20
— Bourgogne.	»	1,620. »	4. »	»	1.48 à 1.75
— Bruges à l'Écluse.	»	13,600. »	6. »	»	2.23 à 2.50
— Bruxelles au Rupel.	»	28,129. »	15. »	14. »	3.10
Canal de Charleroi { Branche principale.	»	74,271.53	6. » (variable)	129.46 { amont 22.10 } aval 107.36 }	2. »
à Bruxelles. { Embranchements. { Marchienne-au-Pont- Centre.	»	14,981.43	variable	4. »	2. »
Canal dit « de raccordement ».	»	600. »	7.50	»	2.60 à 2.90
Canaux communaux { — « la Lieve ».	»	1,970.50	5. »	»	1.80 à 2.10
de Gand. { — « la Meerhem ».	»	1,219.50	5. »	»	1.60 à 1.90
— du Quai au Bois.	»	1,043.75	5. »	»	1.80 à 2.10
— raccordant la Lys avec le canal de Terneuzen.	»	2,176.25	10. » à 40. »	»	2.50 à 4.75
Démer.	2,211. »	33,276. »	10.50 à 11.50	3.06	1.80
Dendre canalisée.	1,400. »	65,381. »	10. »	29.81	2. » à 2.30
Durme.	77. »	26,461. »	variable	»	1.70 (marée basse)
Dyle.	1,221.68	28,850. »	—	»	0.40 à 5.10
Canal d'Escloo.	»	1,714. »	6. »	»	3. » à 3.30
— dit « Esclooch-Leiken ».	»	2,063. »	4. »	»	1. » à 1.30
— d'embranchement vers le Camp de Beverloo.	»	14,800. »	10. »	»	2.10
— — — Hasselt.	»	39,150. »	10. »	2.60	2.10
— — — Turnhout.	»	25,825. »	6. »	0.45	1.65
Bas-Escaut.	18,975. »	116,267. »	variable	2.90	1.90 à 19. »
Haut-Escaut.	6,828. »	114,700. »	7. » à 12. »	10.42	2.10 à 2.50
Beneden-Vliet.	»	900. »	»	»	»
Kiel de Hoboken.	»	350. »	»	»	»
Canal de l'Espierres.	»	8,403. »	10. »	7.365	2. »
Deverdykvaart.	»	20,160. »	»	»	1. » à 1.70
Bommelaersvaart.	»	4,400. »	»	»	1. » à 1.35
Koolhofvaart.	»	6,300. »	»	»	1.35 à 1.80
Krommegracht.	»	10,680. »	»	»	1. » à 1.30
Leirzevaart.	»	4,400. »	»	»	1. »
Oostkerkevaart.	»	2,500. »	»	»	1.20
Oostvaart.	»	5,640. »	»	»	1.70
Oude-Aa-Vaart.	»	5,620. »	»	»	1.20 à 1.40
Proostdykvaart ou Venepervant.	»	10,500. »	»	»	0.90 à 1.35
Slopgatvaart.	»	4,710. »	»	»	1.80
Slykvaart.	»	400. »	»	»	1.75
Steengracht.	»	6,240. »	»	»	1. »
Canal de Furnes à Bergues.	»	11,148. »	3. »	0.44	1.25 à 1.65

relatifs aux voies navigables de la Belgique et à leurs dépendances.

Tirant d'eau		ECLUSES.						CHEMINS DE HALAGE.		BATEAUX.	Observations.
ordinaire.	maximum.	Nombre.	Longueur	Largueur	CHUFE		Largeur.	Nature.	Tonnage maximum.		
			UTILE.		moyenne	maximum					
Mètres.	Mètres.		Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres.		Tonnes.		
0.35	0.70	"	"	"	"	"	2. » à 12. »	pav. terre et emp ^t	7		
variable	variable	1	30. »	3.30	2.20	2.20	1. » à 5. »	terre	8 à 10	Ce canal est administré par les Wateringues.	
"	1.90	21	41.20	6.20	2.85	2.90	3. » à 4. »	empierrement	variable	La pente totale (col. 5) pour les voies navigables aboutissant à la mer ou aux fleuves et rivières à marée basse, est comptée jusqu'à la marée basse. (Sauf pour le canal de Terneuzen et le Bas-Escalut, limités à la frontière.)	
"	1.80	11	37.65	—	2.77	3.50	1.25	—	—	Touage.	
"	"	"	"	"	"	"	5. »	terre	20 à 100		
"	2.20	"	"	"	"	"	4. » à 20. »	—	250		
"	3.10	5	39. » à 76. »	7.50	2.80	3.80	4. » à 8. »	—	variable		
1.80	"	40 + 6	19. »	2.70	2.42	3.03	4. » à 9.35	terre et pavage	72	Le canal sera mis prochainement à grande section. Déjà 6 écluses de la branche principale sont à grande section comme les 2 écluses de Marchiennes-au-Pont.	
1.80	"	2	38.67	5.17	2. »	2.105	4. » à 9.35	—	279		
"	"	"	"	"	"	"	1.15 à 9.75	—	variable		
1.10	1.40	"	"	"	"	"	1. » à 7. »	pavage	60		
1.20	1.50	"	"	"	"	"	1. » à 9.75	—	42		
0.80	1.10	"	"	"	"	"	2. » à 9.75	pavage et terre	60		
2. »	4.10	"	"	"	"	"	3.50 à 9.75	terre	650		
"	"	1	124. »	5.20	3.06	3.06	3.25 à 7.80	terre gazonnée	140	Ligne télégraphique.	
"	1.90	{ 11 1 (Wiene)	41.85 53.25 27.25	5.20 6.15 6.20	2.40 1.80 0.40	2.93 1.80 0.80	3.80 à 10. »	empierrement	335	Ligne télégraphique. — Remorquage à vapeur.	
1.45	1.70	"	"	"	"	"	1. » à 9.75	terre	180		
variable	variable	"	"	"	"	"	2.50 à 5. »	—	{ 80 amont Malines; 250 aval Malines	Ligne télégraphique.	
1.90	2.10	"	"	"	"	"	3.50 à 5. »	—	335		
0.70	1. »	"	"	"	"	"	3. » à 6.50	—	82		
1.50	1.90	"	"	"	"	"	4. »	gravillage	200		
1.50	—	1	56.35	7. »	2.60	2.60	4. »	—	—		
1.50	"	1	44.60	5.50	0.45	0.45	3. »	terre	172		
2.10	7.60	1	68. »	8.40	2.80	2.80	1. » à 10.50	—	335		
1.90	2.10	5	40.80 à 41.74	6.60	1.49	1.49	1.10 à 9.75	—	—	Remorquage à vapeur.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	variable		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	—		
1.80	"	4	37.80	5.20	1.78	1.78	4. »	empierrement	260		
1.15	1.30	"	"	"	"	"	"	"	28 à 38		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"	"	—		
—	—	"	"	"	"	"	"</				

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.		BASSINS (SURFACIE).	Longueur TOTALE.	Largeur AU PLAFOND.	PENTE TOTALE RACHETÉE PAR LES ÉCLUSES.	Mouillage.
		Kilom. carrés.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Canal de Gand à Ostende par Bruges.	Branche principale, y compris le canal de la Coupure, à Gand	"	71,005. "	8. " à 10. "	8. "	2.20 à 2.30
	Embranchement vers le canal de Terneuzen, à Gand	"	1,830.50	13. "	"	3.20 à 3.50
	Dérivation à Ostende	"	2,529. "	"	"	"
	Traverse de Bruges	"	1,608. "	"	"	"
Canal de Gand à Terneuzen	Branche principale	"	17,843. "	17. "	0.74	4.40
	Bras de Rieme	"	520. "	5. "	"	3. "
	— Roodenhuisen	"	3,609. "	8. " à 15. "	"	3 " à 4.40
	— Selzacte	"	1,322. "	8. "	"	4.40
Canal de Ghislelles		"	1,400. "	4. "	"	"
— Handzame		"	12,505. "	non-définie	"	0.70 à 1. "
— Jonction de la Meuse à l'Escaut		"	88,354. "	10. "	38.59	2.10
— « la Langeleede »		"	5,173. "	5. "	"	1.35 à 1.70
Lesse		1,297. "	15,000. "	8. " à 25. "	"	0.20 à 0.60
Canal de Liège à Maestricht.	Branche principale	"	20,450. "	10. "	15.15	2.10
	Embranchement de Haccourt	"	800. "	—	"	—
Canal de « la Lieve » (provincial).		"	10,645. "	3.75	0.24	0.95 à 1.25
— Lisseweghe		"	13,019. "	2.50	1.20	1.09
— Loo		"	14,375. "	7. "	0.70	1.80 à 2.20
— Louvain au Rupel		"	29,793.60	12. "	17.95	3.60
Lys	Branche principale, y compris la traverse de Gand et la Pêcherie	3,675. "	113,176. "	10. " (moyenne)	8.326	2.10 à 2.40
	Branches secondaires	"	6,300. "	5. " et 8. "	"	—
	Canal de dérivation de la Lys	"	27,408. "	10. " à 17. "	0.66	2.40 à 3.20
Canal de Maestricht à Bois-le-Duc		"	44,647. "	10. "	6.37	2.10
— Martje		"	3,080. "	2. "	"	1. " à 1.65
Meuse		{ 9,810. " } en Belgique	131,975. "	variable	45.41 (jusque Visé)	2.10
Canal du Moerdijk		"	8,368. "	4. "	"	1.48 à 1.73
— « le Moervaert »		"	21,038. "	6. "	1.18	1.65 à 2.05
— de Mous à Condé		"	20,184.00	10. "	10.31	2.20 à 2.40
Nèthes	Grande-Nèthe	719. "	44,090. "	variable	"	0.70 à 1.46
	Nèthe-inférieure	111. "	15,000. "	variable	"	2.80 à 5.10
	Petite-Nèthe canalisée	766. "	17,918.25	8. " à 10. "	7.30	1.35
Canal de Nieuport, par Furnes, à Dunkerque		"	18,801. "	{ 1 ^{re} bief - 6. " } { 2 ^e - 12. " }	"	{ 1.30 } { 2.20 }
Ourthe	Branche principale	3,560. "	130,030. "	variable	36.53 (depuis Comblain)	1.20
	Canal de raccordement avec l'Ourthe	"	170. "	"	"	—
Canal de Plassebendaele à Nieuport.	Branche principale	"	21,018. "	8. "	"	2.23 à 2.50
	Canal d'Oudenbourg	"	800. "	4. "	"	1.24 à 1.50
Canal de Pommerœul à Antoing		"	25,188. "	10. " à 15. "	25.53 { amont 8.933 aval 16.550 }	2.20 à 2.30
— Roulers à la Lys		"	18,585. "	6. "	7.09	2.10 à 2.50
Rupel		6,200. "	11,492. "	variable	"	1.60 à 5.26
Sambre canalisée		{ Belg. 1,631.64 } { Franc. 1,029.38 }	93,638. "	{ 15. " lit riv. } { 10. " à 14.20 dériv. }	44.66	2.10
Semois		1,306.45	57,136.70	18. " à 50. "	"	0.40 à 0.60
Canal de Siekene		"	4,948. "	5. "	"	1.30 à 1.75
— de Turnhout à Anvers		"	37,332. "	10. "	23.60	2.10
— d'Ypres à l'Yser		"	15,241. "	6. " à 10. "	6.72	1.70 à 2.25
Yser		{ Belg. 520. " } { Franco 376. " }	42,077. "	7. "	"	1.30 à 1.75
Canal de Zarren		"	2,760. "	non-définie	"	0.70 à 1. "
— « la Zuidleede »		45. "	12,730. "	4. "	"	1.10 à 1.60

Tirant d'eau		ÉCLUSES.						CHEMINS DE HALAGE.		BATEAUX.	Observations.
ordinaire.	maximum.	Nombre.	Longueur.	Largeur.	CHUTE		Largeur.	Nature.	Tonnage maximum.		
					UTILE.						
					mojeune	maximum					
Mètres.	Mètres.		Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres		Tonnes.		
2.15	2.25	1 à 3 tôtes	82. "	12. "	1.50	1.60	2. " à 26. "	terre et pavage	325	Ligne télégraphique entre Bruges et Ostende.	
3. "	3.30	"	"	"	"	"	0.75 à 4.25	terre	335		
"	"	2	{ 61. "	12. "	"	"	"	"	variable		
"	"	"	{ 53.50	12. "	"	"	"	"	"	Double mode de remorquage à vapeur.	
"	"	"	{ 70. "	8.20	1. "	1. "	"	"	"		
"	"	"	{ 60. "	8.20	0.50	0.50	"	"	"		
4. "	4.10	1	60. "	12. "	0.74	0.74	10.00	terre et pavage	650	Double mode de remorquage à vapeur.	
"	"	"	"	"	"	"	5. " à 10. "	terre	335		
4. "	4.10	"	"	"	"	"	6. " à 10. "	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	5. " à 10. "	pavage et terre	"	Ligne télégraphique. — Remorquage à vapeur. — Chaque écluse à double sas est complétée comme écluse unique.	
"	"	"	"	"	"	"	8. "	terre	20 à 100		
variable	variable	"	"	"	"	"	4. "	"	15 à 40		
1.90	1.90	{ 13	50. "	7. "	2.04	2.61	3. "	gravelage	330	Ligne télégraphique. — Remorquage à vapeur. — Chaque écluse à double sas est complétée comme écluse unique.	
"	"	{ 1	50. "	7. "	0.96	0.96					
"	"	{ 3	50.80	7. "	4.31	4.31					
0.08	1.10	"	"	"	"	"	3.50 à 8.30	terre	30	Idem. Ligne télégraphique. — Remorquage à vapeur.	
"	"	"	"	"	"	"	4.50 à 7. "	empierrement	flottage		
1.80	1.90	6	49. " à 56.40	7. "	2.40	4.60	4. "	gravelage	350		
"	"	1	57.75	"	"	"	"	"	"	Ligne télégraphique. — Remorquage à vapeur.	
0.80	1.10	1	11.30	4.15	0.21	0.24	"	terre	65		
"	"	2	24. "	3.335	0.60	0.63	1. " à 5. "	"	8 à 10		
"	2. "	1	28. "	5.42	0.70	0.70	7.50 à 9. "	"	40 (ordinaire)	Ligne télégraphique. Chaque écluse a 2 sas de 56 ^m 00 et 3 paires de portes.	
"	3.10	5	56. " (chaque sas)	8.20	2.85	3.67	4.50 à 6. "	"	350		
1.80	2.10	5	42.30	5.40	1.44	2.568	variable	"	335		
1.70	"	"	"	"	"	"	1.50 à 9.75	"	"	Ligne télégraphique (Flandre occidentale).	
1.80	"	1	42.12	5.40	0.66	0.66	5. " à 15. "	"	"		
1.90	1.90	3	50. "	7. "	1.90	2.51	4. "	gravelage	300 à 400		
0.35	0.80	"	"	"	"	"	2. " à 4. "	terre	15	Ligne télégraphique. — Touage à vapeur. — L'un des sas de l'écluse d'Avroy a 56 ^m 15 de longueur utile.	
1.80	1.90	{ 9	100. "	12. "	2.29	2.85	variable	terre et gravelage	350		
"	"	{ 11	56.75 { une de	9. "	1.70	1.80					
"	"	{ 3	55.82 { 56.15	9. "	2.45	2.90					
"	"	"	"	"	"	"	"	franc-bord	20 à 100	Ligne télégraphique.	
1.30	1.60	1	50. "	6. "	1.18	1.18	4.50 à 6.50	terre	125		
1.90	2.10	5	41.06	5.20	2.06	2.26	5. " à 6. "	empierrement	310		
variable	variable	"	"	"	"	"	1. "	terre	20	Les travaux de Furnes à Nieuport seront prochainement terminés. — Ligne télégraphique.	
"	"	"	"	"	"	"	0.50 à 1. "	"	310		
1.25	"	{ 3	45.62	5.20	1.44	1.66	2.50	"	80		
"	"	{ 1	20.92	5.20	0.93	0.93					
1.10	"	"	"	"	"	"					
1.90	2. "	{ 2	45.10	8.50	"	"	1. " à 10. "	terre et gravier	{ 70 (ordinaire) 200 (maximum)	Ligne télégraphique.	
1.20	1.20	{ 15	45.40 20.47	5.20 3. "	1.64 2.22	2.50 3.26	4. "	empierrement	{ 2/3 : 15 à 18 1/3 : 36		
"	"	1	20.70	3. "	"	"	"	"	15 à 36		
"	2.20	2	{ 90. "	6.50	"	"	7. " à 9. "	terre	20 à 320	Ligne télégraphique.	
"	"	"	{ 45.35	8. "	"	"	"	"	50		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
1.90	2.10	13	39.10	5.20	1.97	2.275	3. " à 7. "	empierrement	270	Quais en construction à Roulers et à Iseghem. — Ligne télégraphique.	
"	1.80	{ 1 simple	40.80	5.40	"	"	6. "	terre	variable		
"	3.50	{ 1 triple	40.80	5.40	7.00	7.00	"	"	"		
1.70	1.80	{ 9	37.40	5.20	1.95	2.56	4. " (minimum)	empierrement	300	Les écluses seront allongées. — Ligne télégraphique.	
"	"	{ 13	45.65	5.20	2.08	2.79					
variable	variable	"	"	"	"	"	7.90	terre	{ Radeaux et trains de bois		
1.10	1.40	"	"	"	"	"	5. " à 20. "	"	40 à 50	Prolongement jusque Comines à l'étude. — Ligne télégraphique.	
1.90	1.90	{ 0	50. "	7. "	2.528	2.75	3. " à 4. "	"	{ 1 ^{re} section : 172 2 ^e section : 300		
"	"	{ 1	"	"	0.85	0.85					
1.30	1.60	1	37. "	6.25	6.72	6.72	4.50 à 16. "	pavage et emp	70 à 270		
variable	variable	1	45.10	8.50	"	"	2. " à 10. "	terre	50 à 250	Ligne télégraphique.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	10		
0.85	1.25	"	"	"	"	"	1. " à 14. "	"	10 à 40		

N° IV. — *Relevés des subsides alloués à divers, pour des tra*

Bassins.	VOIES NAVIGABLES.	OBJETS.	Parties intéressées	MONTANT DES subsides ALLOUÉS.	ANNÉES
Meuse.	Meuse.	A. Travaux destinés à améliorer le système des égouts de la ville de Namur.	Ville de Namur. .	Fr 100,000 o. »	1877
		B. Construction d'un mur de quai, sur la rive droite de la Meuse, en aval du pont de commerce, à Liège.	Ville de Liège . .	25,000 »	1878
		C. Réparations effectuées à la route d'Angleur à Hamoir.	Commune de Hody.	600 »	1878
		D. Sculpture et ornementation exécutées au pont des Arches, à Liège.	Ville de Liège . .	3,800 »	1879
	Canal d'embranchement vers Hasselt.	A. Construction d'un aqueduc.	Commune de Pael.	250 »	1878
		B. Travaux exécutés à la rampe d'accès de droite du pont d'Olmén.	Commune d'Olmén et de Meerhout.	2,131 »	1879
	Canal de Charleroy à Bruxelles.	Construction du pont près de la Caserne du Petit-Château, à Bruxelles.	Ville de Bruxelles.	6,000 »	1873
	Escaut.	A. Amélioration du système d'égouts de la ville de Tournai.	Ville de Tournai.	200,000 »	1873
		B. Restauration et renforcement de la digue de l'Escaut, en la commune de Laplaigne.	Commune de Laplaigne.	8,096 12 3 403 88	1874 1875
		C. Construction d'un quai sur la rive droite de l'Escaut, à Hoboken.	Commune d'Hoboken	2,400 »	1875
		D. Construction d'un embarcadère sur la rive droite de l'Escaut, à Hoboken.	Commune d'Hoboken	2,500 »	1875
		E. Construction d'un quai et d'une rampe d'abordage, sur la rive gauche de l'Escaut.	Polder de Baesel et de Ruremonde.	27,000 »	1877
		F. Consolidation de la berge droite de l'Escaut, au lieu dit : « Het Veken ».	Commune de Wichelen.	450 »	1880
Escaut.		G. Construction d'un mur de quai le long de la rive gauche de l'Escaut, à l'endroit dit : « Plaine des Chaudronniers ».	Ville de Gand. . .	7,333 33	1880
	Canal de dérivation de la Lys.	Enlèvement d'un atterrissement formé dans le canal d'Eecloo, à son embranchement dans le canal de dérivation de la Lys.	Ville d'Eecloo . .	1,670 50	1873
	Canal de Plasschendaele à Nieupoort.	Construction du pont éclusé de Hagebrug, situé au débouché du canal provincial du Moerdijk dans celui de Plasschendaele à Nieupoort.	Province de la Flandre occidentale.	12,000 »	1880

vauz hydrauliques exécutés pendant les années 1873 à 1880.

Bassins.	VOIES NAVIGABLES.	OBJETS.	Parties intéressées	MONTANT DES subsidés ALLOUÉS.	ANNÉES
Escaut (Suite).	Canal de Gand à Terneuzen.	A. Acquisition, par la ville de Gand, d'une maison située à l'angle de l'avenue de Terneuzen et de la chaussée de Watervliet.	Ville de Gand. . .	Fr. o. 3.070 »	1880
		B. Travaux destinés à empêcher les débordements au dessus de la digue de droite du bassin de Commerce, à Gand.	Ville de Gand. . .	14,659 93	1875
	Amélioration des voies d'écoulement des eaux dans l'arrondissement d'Eecloo.	A. Reconstruction de l'écluse d'Isabelle.	Wateringue des Isabelle.	70,000 »	1873
		B. Écoulement des eaux de Caprycke vers le canal de Heyst.	Commune de Caprycke.	20,000 »	1873
		C. Approfondissement et recréusement du Burggravenstroom.	Wateringue de Burggravenstroom.	50 000 »	1873
		D. Redressement de l'Eecloosch-Leiken.	Commune d'Eecloo.	40,000 »	1873
	Dendre.	A. Reconstruction d'un mur de quai le long de la Dendre, à Alost.	Ville d'Alost. . .	5,000 »	1878
		B. Construction d'un perré et d'un mur de quai avec aqueduc, à l'amont du barrage établi sur la Dendre, à Termonde.	Ville de Termonde.	6,643 50	1880
		C. Construction de garde-corps le long de la rive gauche du canal de jonction de la Dendre-au canal de Blaton à Ath.	Ville d'Ath. . . .	3,000 »	1880
	Rupel.	Construction d'un embarcadere et d'un mur de quai le long du Rupel.	Commune de Niel	7,321 91	1878
Yser. .	Canal provincial d'Ypres à l'Yser.	Travaux de dévasement du bief supérieur du canal.	Province de la Flandre occidentale.	17,696 34	1880
	Canal de Lisseweghe.	Travaux d'amélioration.	Commune de Lisseweghe.	10,000 »	1877
	Port d'Ostende. . .	Dragages des bassins de commerce, à Ostende.	Ville d'Ostende . .	5,000 »	1880
Divers .	Phares et fanaux .	Restauration et reconstruction partielle de la tour de l'église de Westende.	Commune de Westende.	841 21	1874
	Polders	Assainissement des polders du pays de Waes.	Association des polders du pays de Waes.	100,000 »	1877
	Barrage de la Gileppe.	Construction du canal de prise d'eau.	Ville de Verviers.	200,000 »	1874

N° V. — *Relevé des subsides payés à l'État par les provinces, les com-
les années*

Basins.	VOIES NAVIGABLES.	OBJETS.	Parties intéressées.	MONTANT DES versements EFFECTUÉS	ANNÉES.
Meuse.	Meuse.	A. Construction d'un port public sur la rive droite de la Meuse, à Ougrée.	Commune d'Ougrée et propriétaires industriels intéressés.	7,000 » 165 20	1877 1879
		B. Construction d'un port public sur la rive droite de la Meuse, au passage d'eau de Jupille.	Commune de Jupille.	500 »	1880
		C. Dragages dans la dérivation de la Meuse.	Ville de Liège . .	2,864 25	1878
	Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.	Construction d'un pont roulant sur l'écluse maritime du Kaltendyk, à Anvers.	Ville d'Anvers . .	34,172 »	1880
	Sambre canalisée.	Réparation des dégradations survenues à l'aval de l'écluse établie sur la Sambre, à Mornimont.	Société de Mous-tiers/Sambre.	379 35	1878
	Escaut	Destruction du bateau « la Grâce de Dieu », échoué dans l'Escaut.	Compagnie d'assurance générale, à Termonde.	286 53	1879
Escaut.		A. Reconstruction de quais le long de la petite Lys, à Courtrai, etc.	Ville de Courtrai .	28,031 57 12,722 50	1877 1879
		B. Construction de deux écluses aux extrémités du bras abandonné de la Lys, à Astene.	Commission administrative de la Wateringue de Deynze, etc.	6,000 »	1878
	Lys.	C. Élargissement du tablier du pont dit « des Trois Troux », établi sur un bras secondaire de la Lys, à Gand.	Société anonyme de la Lys, à Gand	2,000 »	1879
		D. Travaux d'amélioration de la Lys, en amont du pont de Wervicq.	Declaye-Cools, à Wervicq.	1,500 »	1879

munes et les particuliers, pour des travaux hydrauliques exécutés pendant 1877 à 1880.

BASSINS.	VOIES NAVIGABLES.	OBJETS.	Parties intéressées.	MONTANT ou VERGEMENTS EFFECTUÉS.	ANNÉES.
Escaut (Suite).	Canal de Gand à Ostende.	A. Construction de garde-corps dans la traverse de Bruges, le long du canal Bruges à Ostende.	Ville de Bruges .	1,984 84	1879
		B. Dragages dans le canal de Gand à Ostende, à Bruges.	Id. .	16,183 42	1878
		C. Construction de garde-corps en fer, en remplacement d'une partie des murs de quai en maçonnerie établis le long du canal de Gand à Bruges.	Id. .	1,422 »	1880
Yser	Canal de Gand à Terneuzen.	Établissement d'une gare le long du canal de Gand à Terneuzen, à Wondelgem.	Commune de Wondelgem.	1,000 »	1880
	Yser	A. Travaux d'amélioration du régime de l'Yser.	Communes et propriétaires intéressés.	30,985 97	1877
		B. Id.		Id.	19,888 04
C. Id.		Id.		17,376 63	1880
Divers.	Canal de Nieuport, par Furnes, à Dunkerque.	Agrandissement du bassin de la ville de Furnes	Ville de Furnes. .	3,000 »	1880
	Ports, côtes, phares et fanaux.	A. Travaux exécutés à l'écluse des bassins de commerce du port d'Ostende.	Ville d'Ostende. .	2,000 »	1877
		B. Travaux d'entretien et d'amélioration à effectuer en commun, entre l'État et la ville d'Ostende.	Id . .	108 05	1877
	Endiguement du Zwyn.	Parachèvement du chemin international destiné à relier le hameau belge Huzegras à la commune « Retranchement »	Les Pays-Bas . .	1,351 93	1877

N° VI. — Relevé des travaux les plus importants exécutés

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		
	DATES.	ARTICLES.	MONTANT.
I. Bassin de			
A. Meuse.			Francs.
Construction des barrages de Waulsort et d'Hastières . . .	9 juillet 1875 . . .	Art. 1 ^{er} , § 9 . . .	1,000,000
	21 mai 1876 . . .	— 13 . . .	600,000
	17 juillet 1877 . . .	— 7 . . .	800,000
	5 juin 1878 . . .	— . . .	1,200,000
Prolongement du chemin n° 17 à Wépion, à travers l'ancien bras de la Meuse, à Tailfer, et élargissement du chemin de halage en amont de l'écluse de ce nom	Budget de 1879 . . .	Art. 12	165,000
Établissement du quai du « Bon-Dieu », en continuation du quai de Gravière	4 août 1879 . . .	Art. 1 ^{er} , § 17 . . .	1,000,000
Dragages entre la frontière française et Andenelle	5 juin 1878 . . .	Art. 1 ^{er} , § 7 . . .	1,200,000
Réparation des dégâts causés par la débâcle du 1 ^{er} janvier 1881	Budget de 1880 — de 1881 . . .	Art. 11	2,034,200
Établissement d'une estacade de 20=00 de longueur, en prolongement de l'avant-bec de l'écluse de Ben-Ahin . . .	"	"	"
Réparation des portes d'écluses de Ben-Ahin, Huy et des Awirs; rejointoiements, perrés, etc	Budget de 1880 . .	Art. 11	2,034,200
Renouvellement des portes aval de l'écluse de Jemeppe . . .	—	—	—
Dragages dans le Fourchu-Fossé et dans la dérivation de la Meuse, à Liège	4 août 1879 . . .	Art. 1 ^{er} , § 17 . . .	1,000,000
Travaux de défense des bergs de la Meuse à Wandre, et amélioration du chemin de halage sur la rive gauche . . .	Budget de 1880 . .	Art. 12	100,000
Placement d'odomètres sur les toitures des maisons éclusières	—	Art. 43	20,000
B. Canal de Liège à Maestricht et embranchement vers la Meuse, à l'isè.			
Dragages dans le canal de Liège à Maestricht, entre le pont n° 1 et Herstal	—	Art. 11	2,034,200
Construction d'une porte d'écluse en fer, en remplacement de la porte aval en bois, établie à l'écluse de Haccourt . .	—	—	—
C. Canal de Maestricht à Bois le Duc.			
Reconstruction, en fer, de la superstructure des ponts-tournants de Hocht, Voorshoven et Beeck	31 mai 1879 . . .	"	42,000
D. Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.			
Construction d'une gare en aval du pont n° 7, commune de Gheel (2 ^e section).	Budget de 1881 . .	"	"
Creusement d'un bassin à la sortie des fortifications d'Anvers (3 ^e section).	4 août 1879 . . .	Art. 1 ^{er} , § 19 . . .	435,000
Consolidation et exhaussement des murs du chenal d'accèsion de l'Escaut, à l'écluse maritime du Kattendyck, à Anvers	4 août 1879 . . .	—	—

Faisant partie du
crédit global de
1,790,300 francs.

par l'État, en 1880, sur les voies navigables.

Observations.

In Meuse.

Travail ayant fait l'objet du cahier des charges n° 129 de 1876. Ces barrages, qui complètent la canalisation de la Meuse sur le territoire belge, ont été mis en œuvre dans le courant de l'année 1880. Leur exécution a été lente et le délai d'achèvement a été notablement dépassé.

Ces travaux n'ont présenté rien de particulier. — Cahier des charges n° 21, de 1879.

Les fondations n'ont pu être exécutées telles qu'elles étaient prévues. A proximité du ruisseau d'Arquel s'est rencontré un gravier vaseux, impropre à servir d'assiette au mur. Le béton a été maintenu entre deux files de palplanches. Au pont de Luxembourg, on a rencontré d'anciennes maçonneries dans la fouille.

Le travail faisant l'objet du cahier des charges n° 24 de 1879 a été adjugé en trois lots : le premier lot, comprenant les travaux depuis la frontière jusque Anhée, a été terminé en novembre seulement. Le retard a été provoqué par diverses circonstances et, entre autres, par l'enlèvement de la jetée de Waulsort, du rocher dit « Scadia » à Neffe, ainsi que par les difficultés à la jetée Watrissé. On s'est servi de la dynamite, et une prolongation du chômage a eu lieu.

Ces travaux ont été exécutés sans encombre.

Coût d'exécution : Fr. 5,707-08. Soumission approuvée le 24 août 1880.

Coût d'exécution : Fr. 6,690-03. Soumission approuvée le 16 juin 1880.

Coût d'exécution : Fr. 15,656-97. Soumission approuvée le 10 août 1880.

Montant de la soumission : Fr. 119,000-00. Approuvée le 12 janvier 1880.

Coût d'exécution : Fr. 18,699-52. Soumission approuvée le 29 mai 1880.

— Fr. 953-70. — — le 24 août 1880.

Montant de la soumission : Fr. 34,140-00. Approuvée le 31 juillet 1880. (Terminés.)

— Fr. 6,690-00. — le 16 avril 1880.

Les travaux ont été terminés au mois de décembre 1880 ; ils ont coûté fr. 30,479-34.

En voie d'exécution.

Ces travaux sont terminés.

Ces travaux interrompus par les gelées, sont fort avancés. Ce sont spécialement des ouvrages de terrassement qui restent à faire.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		
	DATES.	ARTICLES.	MONTANT.
Fondation d'un pont-roulant à construire sur l'écluse maritime du Kattendyck, à Anvers	4 août 1879 . . .	Art. 1 ^{er} , § 19. . .	435,000 »
Construction de ce pont-roulant, qui sera mû par la force hydraulique	—	—	—
Consolidation des murs en alle de la tête amont du siphon construit sur le Tappelbeeck, passant sous le canal . . .	Budget de 1880 .	»	»
<i>E. Sambre canalisée.</i>			
Emploi de cordes en aloës pour faux-planchers des ponts .	»	»	»
<i>F. Canal de Charleroi à Bruxelles.</i>			
Travaux de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles, à travers la crête de partage	4 août 1879 . . .	Art. 1 ^{er} , § 20 . . .	6,000,000 »

II. Bassin de

<i>A. Escaut.</i>			
Construction d'un pont en maçonnerie, à l'entrée de Tournai.	»	»	242,800 » (Prix d'entreprise)
Construction d'un collecteur des égouts de la rive gauche, à Tournai	»	»	359,000 » (Idem.)
Travaux d'amélioration de la canalisation de l'Escaut dans le Hainaut, en aval de Tournai	1 ^{er} juillet 1877. .	Art. 1 ^{er} , § 11. . .	477,800 » (Idem.)
Redressement d'un coude en amont d'Antoing	4 août 1879 . . .	Art. 1 ^{er} , § 21. . .	187,500 » (Idem.)
Dragages entre le barrage de Constantin et la Flandre orientale	»	»	366,500 » (Idem.)
Construction d'un barrage avec écluse à sas et pont-tournant, dans un redressement du cours de l'Escaut, à Syngthem, et creusement d'une rectification du cours du fleuve à l'amont de ce passage.	27 mai 1876. . .	»	464,994 » (Idem.)
Travaux de reconstruction du pont-tournant établi sur l'Escaut, à Gavre	23 mai 1880 . . .	Art. 11	78,900 » (Idem.)
Redressement de l'Escaut en amont du hameau dit « Klaverken », communs de Heusden, et régularisation du lit du fleuve entre ledit redressement et la dérivation du barrage de Gentbrugge	17 juillet 1877. .	»	365,000 » (Idem.)
Construction de deux ponts de secours dans la vallée du Bas-Escaut, sous la route passant au pont concédé de Heusden	4 août 1879 . . .	»	62,850 » (Idem.)
Travaux à effectuer dans la vallée du Bas-Escaut, au pont de Melle et à ses abords	4 août 1879 . . .	»	113,875 » (Idem.)

Observations.

Ces travaux interrompus par les gelées, sont fort avancés. Ce sont spécialement des ouvrages de terrassement qui restent à faire.

Le tablier métallique et les pièces de certains mécanismes sont en voie d'exécution, dans l'usine de la Société anonyme des ateliers de construction de la Meuse, à Liège. Les longerons sont déjà prêts. La compagnie anglaise, qui possède le monopole des ouvrages marchant à la pression hydraulique et avec laquelle il a été contracté pour ledit pont, avait, entre autres, pour obligation, imposée par l'État, de confier à une usine belge l'exécution des parties métalliques de cet ouvrage, dont la dépense, de même que le coût des fondations, sera supportée moitié par l'État, moitié par la ville.

Ces travaux sont en grande partie terminés.

Le plancher du pont-levis de Châtelaineau a été recouvert le 22 juin 1879 de câbles en aloës. A la fin de l'année 1880, ces câbles étaient encore en très bon état. La première corde au droit de la culée du portique, a dû être renouvelée; elle avait eu à subir le choc de nombreux véhicules. Des câbles en aloës ont aussi été placés au pont-levis de Thuin, et l'on se propose de généraliser ce travail.

Cette entreprise importante a été adjugée le 29 juillet 1880. Elle comporte la traversée de la crête de partage entre les bassins de la Sambre et de la Senne, par un souterrain à grande section de plus de mille mètres de longueur, d'une ouverture de 8 mètres et de 9m25 de hauteur. Ce travail considérable a été adjugé à M. De Baere, pour la somme de fr. 4.422,524-21. L'entrepreneur est occupé à établir ses chantiers, débarcadères, etc., nécessaires à l'exécution des travaux. Le travail doit être terminé le 1^{er} février 1884.

L'Escaut.

Les fondations ont été faites en 1880, à l'aide de batardeaux et d'épuisements.

Ce travail a été effectué aux frais de la ville de Tournai, avec subside du Département des Travaux Publics. Il est terminé.

On n'a pu entamer, en 1880, que le creusement du canal d'assèchement. Il est fait sur une longueur de 1,620 mètres.

Le lit du redressement a dû être creusé, sur une partie de son développement, dans un ancien marais. Pour y asseoir les digues, il a été nécessaire de creuser la cunette du redressement. Cette cunette a fait l'office de canal d'assèchement, ce qui a amené l'assèchement et l'affermissement du sol sous l'assise des digues.

Les travaux sont poussés avec célérité. Deux dragueurs et 100 ouvriers travaillent continuellement et enlèvent environ 2,500 mètres cubes par semaine.

Ces travaux importants ont marché régulièrement, ils sont terminés aux 9/10^e.

Le travail est très avancé. Le pont est livré à la circulation, mais l'entrepreneur n'est pas parvenu à établir les fondations des perrés pendant la dernière campagne, les hautes eaux ont arrêté ce travail qui devra être repris dans le courant de l'année 1881.

Ces travaux qui ont subi des retards par suite de la crue d'été extraordinaire de 1879, n'ont pas été achevés en 1880, à cause de la rencontre d'un gisement pierreux dans la partie de l'Escaut à régulariser.

Les deux ponts sont fondés dans le sable bouillant; en creusant la fouille du pont sur la rive droite, on a rencontré, à la cote 3 mètres environ, un lit de pierres sableuses de 0m,05 à 0m,10 d'épaisseur. Ces pierres, dures au déblai, se désagrègent et deviennent friables par leur exposition à l'air. La fouille pour l'établissement de la culée de gauche du pont de la rive gauche, a accusé la présence d'une couche de tourbe d'épaisseur variable qui n'existait pas à l'emplacement de l'autre culée.

Le pont de secours est construit, mais le déblai de la cunette d'accès n'est pas terminé; la fouille ayant été inondée, ce travail sera repris après l'hiver. Le pont sur l'Escaut est reconstruit; les piles du pont ont été fondées sur pilotis, au moyen de caissons foncés. Ce travail s'est effectué dans de bonnes conditions.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		
	DATES.	ARTICLES.	MONTANT.
Extraction du bateau « la Grâce de Dieu », coulé à Tamise.	"	"	6,000 " ^{fr}
Construction d'un mur de soutènement à la digue de mer, couvrant la Tête-de-Flandre	23 mai 1880 . . .	Art. 41	7,174 " ^(Prix d'entreprise.)
Entretien des ouvrages de l'État, sur la rive droite, dans la province d'Anvers.	"	"	25,000 "
Crédit extraordinaire pour renouveler la partie supérieure des embarcadères du quai du Rhin, à Anvers.	"	"	10,000 "
Travaux de consolidation du mur de quai du Rhin, à Anvers	"	"	7,612 55
B. Canal de Pommerœul à Antioing.			
Renouvellement des portes d'écluses	Budget de 1880. .	"	13,800 "
C. Lys.			
Substitution d'un pont fixe métallique aux travées en charpente établies sur le barrage de Vive-St-Eloi	Budget de 1879. .	"	12,000 "
Dévasements en amont de Gand, en vue d'améliorer la navigation	3 mai 1880. . . .	Art. 41	4,400 "
Élargissement du tablier du pont dit « des Trois-Trous », à Gand	—	—	6,388 "
D. Canal de dérivation de la Lys.			
Reconstruction du pont-tournant, à Deynze	—	—	19,894 "
Reconstruction partielle du pont-levis de Bachte-Maria-Leerne	—	—	11,500 "
Remplacement, par un pont-tournant, du pont-levis de Schipdonck.	—	—	34,643 "
E. Canal de Gand à Ostende.			
Construction d'un pont-tournant au lieu dit « Palingshuizen », à Gand	—	—	112,500 "
F. Canal de Gand à Terneuzen.			
Achèvement des ponts-tournants de Meulestede et de Wondelgem, comprenant le montage des travées métalliques, la pose des tablettes, garde-corps et pavages aux abords.	5 juin 1878. . .	"	1,033,000 "
Achèvement des maisons pontonnières annexées auxdits ponts-tournants.	—	"	—
Achèvement du mur de quai établi sur la rive droite, dans la traverse de Meulestede	—	"	—
Travaux de dragage pour l'approfondissement et l'élargissement de la cunette, à Meulestede et à Wondelgem.	—	"	—
Démolition (en utilisant une baisse des eaux), des anciens ponts de Meulestede et de Wondelgem, et de divers aqueducs	—	"	—
Travaux de gazonnements, fascinages et enrochements, pour la consolidation des talus sous eau de la cunette	—	"	—

Observations.

Une adjudication a été tentée. — Par suite de l'état avancé de la saison elle n'a pas eu de résultat.

L'exécution de ce travail ne donne lieu qu'à cette observation que, pour atteindre le bon terrain, il a fallu descendre les fondations beaucoup plus bas que le niveau prévu.

°

°

°

Les vannes des anciennes portes avaient une longueur de 1^m.70 ; elles fléchissaient sous la pression ; de là des difficultés de manœuvre et des dangers. Elles laissaient passer beaucoup d'eau. Aux portes nouvelles on a appliqué deux vannes dans chaque vantail.

Ces travaux sont terminés.

Ces travaux ont été effectués au moyen d'un bateau-dragueur.

Ce travail est terminé.

—

—

—

Pendant l'exécution, le caisson de la pile gauche s'est échoué avant que les maçonneries fussent élevées à une hauteur suffisante. On l'a relevé au moyen de chaînes et de verins, et la descente s'est opérée sans difficulté en laissant le caisson suspendu aux chaînes.

Ces travaux sont terminés.

—

—

—

—

—

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		
	DATES.	ARTICLES.	MONTANT.
Dressage (en utilisant une baisse des eaux), des talus sous eau de la cunette, entre Langerbrugge et la frontière néerlandaise, avec travaux de fascinaiges et enrochements pour la consolidation de ces talus	"	"	"
Établissement d'une gare de chargement et de déchargement des bateaux, à Wondelgem	"	"	9,934 35
Achèvement des esclacades des ponts-tournants établis à Selzaete, pour le passage de la route de Selzaete à Assenede et du railway de Lokoren à Selzaete	5 juin 1878. . . .	"	1,032,000 "
Établissement d'un mur de quai à Selzaete, le long de la rive gauche de la partie de l'ancien canal conservée, pour servir de port local	"	"	34,500 "
G. Dendre.			
Construction d'une passerelle pour piétons, à Ninove, à côté du pont établi sur la Dendre	23 mai 1880 . . .	Art. 11.	19,178 "
Reconstruction partielle du mur d'escarpe du bastion n° 2 de la place de Termonde	4 août 1879 . . .	Art. 26.	38,495 "
Dragages dans le fossé militaire nord de la place de Termonde.	23 mai 1880 . . .	Art. 11.	15,700 "
Exhaussement et empierrement partiel du chemin de halage.	4 août 1879 . . .	Art. 26	16,400 "
H. Canal de Bruxelles au Rupel.			
Construction de deux grands ponts-tournants, murs de quai et pavages aux abords.	—	Art. 1 ^{re} , litt. A. . .	3,500,000 "
I. Canal d'embranchement vers Turnhout du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.			
Travaux de terrassements pour le renforcement des digues dans les bas-fonds situés entre Raevels et Turnhout. . .	16 août 1873. . .	— § 12 . . .	1,000,000 "
J. Canal de Turnhout vers Anvers par Saint-Job-in-'t Goor.			
Établissement de bornes d'amarrage aux abords des ponts et bassins, et d'un revêtement en maçonnerie sèche sur les talus du bassin de Turnhout (1 ^{re} section)	—	—	—
Travaux de consolidation des digues entre les écluses 4 et 5 (2 ^e section).	—	—	—
K. Nèthes.			
Construction d'un barrage au confluent des bras des Nèthes qui traversent la ville de Lierre, et exécution de divers travaux au Grand-Spuy et au Petit-Spuy, en vue d'isoler cette ville des grandes eaux	4 août 1879 . . .	— § 27. . . .	100,000 "
L. Canal concédé de Blaton à Ath.			
Construction d'un perré et bétonnage du plafond	"	"	"

Observations.

Ces travaux sont terminés.

—

—

—

—

—

Ce travail a dû se faire par sujétion de marée, tant de jour que de nuit ; la surveillance a donc été très-assujettissante. L'exécution n'a rien laissé à désirer et le tout a été terminé dans le délai prescrit.

En temps de crue, les eaux de la Dendre sont partiellement évacuées par ce fossé. Des atterrissements s'y étant produits, il a fallu les enlever. Ce travail est en voie d'exécution.

Ce travail est terminé.

Les deux ponts dont il s'agit remplacent l'ancien pont de Laeken établi sur le canal de Bruxelles au Rupel, pour le passage de la chaussée d'Anvers et d'autres voies de communication.

Les deux ponts sont identiques. Chacun d'eux comporte : deux culées en maçonnerie fondées sur pilotis, une pile en maçonnerie et un tablier métallique mobile dont le pivot repose sur la pile.

La pile du pont vers Bruxelles a été établie au moyen d'un caisson en fonte non-foncé, en recourant au dragage. Le dragage a été fait au moyen d'un appareil du système Priestman.

La pile du pont vers Willebroeck a été établie en employant le procédé ordinaire pour fondations, au moyen de l'air comprimé.

Le tablier mobile présente une longueur de 36^m.60 et une largeur de 9^m.30. — L'ossature métallique se compose de quatre longerons en acier Siemens-Martin, avec rivures en fer nerveux n° 4 de tout premier choix. Les plaques couvre-joints des âmes et tout le reste de l'ossature sont en fer.

Tous les ouvrages ont été exécutés sans interrompre ni la navigation ni la circulation. Cette condition n'a pu être satisfaite sans de grandes sujétions et difficultés sérieuses qui ont été vaincues avec succès.

Des suintements dans les digues ayant donné de fortes appréhensions aux ingénieurs, il a été jugé indispensable, pour prévenir les ruptures des digues, d'y exécuter de grands travaux de consolidation.

Ces travaux sont achevés.

Les travaux de consolidation de la digue (rive gauche) sont à la veille d'être terminés. Ils sont justifiés par des raisons semblables à celles développées à l'avant-dernier article qui précède.

Les travaux dont il s'agit touchent à leur fin.

En 1868, une excavation s'est produite dans le plafond du canal, à la tête aval du pont de Maffles, et les eaux du bief s'y sont fait jour. L'excavation a été remplie de terres franches, recouvertes d'une couche de béton. Les mêmes crevasses se sont reformées en 1871, 1872, 1878 et deux fois en 1880. — En 1880, l'excavation avait quatre mètres de profondeur ; elle a été comblée au moyen d'une maçonnerie de moellons bruts, recouverte d'une couche de béton de 20 à 30 centimètres d'épaisseur.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		
	DATES.	ARTICLES.	MONTANT.
III. Bassin de			
<i>Rivière l'Yser et canaux du Furnes-Ambacht.</i>			
Travaux de recreusement et d'élargissement du canal d'écoulement dit « Sloopgatvaart », qui sillonne le Furnes-Ambacht.	9 août 1878 . . .	»	Fr. c. 72 900 »
Travaux de recreusement, d'élargissement et d'endiguement de la 4 ^e section du canal de Loo, comprise entre la nouvelle écluse du Steengracht et le pont du chemin de fer, à Furnes.	— . . .	»	267,960 »
Travaux de consolidation effectués au canal d'évacuation et à une partie de la rigole d'alimentation du Furnes-Ambacht, près de Nieupoort.	»	»	31,300 »

*Observations.***L'Yser.**

Ces travaux sont terminés. Leur exécution a présenté de grandes difficultés, par suite de la mauvaise nature des terrains rencontrés.

Il ne reste plus à exécuter que quelques travaux de parachèvement à l'écluse à sas et au bassin à Furnes.

Ces travaux ont pu être achevés sans de trop grandes difficultés.

N° VII. — *Relevé des ports intérieurs établis ou adjugés en 1880.*

N° D'ORDRE.	VOIES NAVIGABLES.	IMPUTATION.	DÉSIGNATION DU PORT.	DATE de L'ADJUDICATION.	DÉPENSE d'adjudications ou RÉSULTATS D'ÉVALUATIONS.
1	Meuse.	Crédit spécial.	Rivage des Collets (prolongement d'un chemin, à Wépion, vers le rivage des Collets).	30 décembre 1879.	Fr. 6,200 »
2	—	—	Pairello (entre Namur et Wépion).	3 février 1880 . .	21,771 »
3	—	—	La Plante.	3 mai 1880. . . .	9,994 »
4	—	—	Jambes.	27 décembre 1879.	7,500 »
5	—	—	Bon-Dieu (Namur) . . .	29 avril 1880. . .	83,180 »
6	—	Budget de 1875.	Seilles	8 février 1875 . .	27,320 »
7	—	Non-adjugé. .	Wanhériff	»	»
8	—	»	Bas-Oha	»	»
9	—	Non-adjugé. .	En aval du pont du chemin de fer Hesbaye-Condroz.	»	»
10	—	Crédit spécial.	Statte.	»	»
11	—	—	Fiémalle-Haute	17 décembre 1879.	23,045 »
12	—	—	Seraing.	»	»
13	—	Non adjugé. .	Tilleur	»	»
14	—	Crédit spécial.	Jupille	4 décembre 1879.	4,200 »
15	—	Budget de 1879.	Argenteau.	31 décembre 1879.	16,980 »
16	Ourthe	»	Chênée	15 avril 1880. . .	16,873 »
17	Canal de Gand à Terneuzen.	»	Wondelgem	12 février 1880. .	9,934 35
18	—	»	Selzaete.	3 mars 1880 . . .	34,500 »
19	Canal des Chaudronniers.	»	Gand (quai des Chaudronniers).	»	»
20	Canal de jonction de la Meuse à l'Escant.	»	Anvers (canal de jonction).	4 août 1879 . . .	42,530 »
21	Dendre	»	Termonde (quai). . . .	17 août 1876. . .	30,000 »
22	Canal de Roulers à la Lys.	»	Roulers.	27 décembre 1880.	177,500 »
23	—	En construction.	Iseghem	27 décembre 1880.	39,889 »
24	Canal de Nieuport, par Furnes, à Dunkerque.	»	Furnes (bassin)	21 octobre 1880. .	7,405 »
25	Canal de Mons à Condé.	Non-adjugé. .	Hensies.	»	»
26	—	—	Boussu	»	»

N° VIII. — *Relevé des taxes locales perçues en 1879, du chef du passage des bateaux sous les ponts, aux écluses et aux barrages, et des péages abolis en 1880.*

N° VIII. — *Relevé des taxes locales perçues en 1879, du chef du passage des bateaux*

DÉSIGNATION du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le pont est situé.	COMMUNE sur le territoire de laquelle le pont est situé.	DÉSIGNATION DE L'OUVRAGE.	Date de l'arrêté accordant la concession.
Bassin de			
Escaut	Audenarde . .	Grand pont tournant.	Arrêté royal du 14 juillet 1823, n° 160. (Wolters, page 630.)
		Barrage	Usages anciens.
	Semmerzæke.	Barrage	Arrêté royal du 24 septembre 1859. .
	Wetteren. . .	Pont.	Arrêté de l'administration centrale du département de l'Escaut, 22 prairial, an VI. (Wolters, p. 425.)
	Termonde . .	Grand pont.	Arrêté royal du 26 janvier 1826. (Wolters, p. 682.)
Lys	Gand.	Pont du pain-perdu	Arrêté royal du 31 mai 1849. (Wolters, p. 855.)
		Pont de la porte de Bruges.	
Canal de Moervaert	Moerbeke. . .	Pont de Terwest.	Ordonnance du 7 Décembre 1778. (Wolters, p. 212.) Tarifs approuvés par arrêté royal du 6 décembre 1833.

(1) Dans les bassins de la Meuse et de l'Yser, il n'existe pas de concessions de péages.

sous les ponts, aux écluses et aux barrages, et des péages abolis en 1880.

TARIF DES PÉAGES PERÇUS du chef du passage des bateaux sous les ponts, aux écluses et aux barrages.	SITUATION EN 1879.	SITUATION EN 1880.
<i>L'Escaut. (1)</i>		
{ Pour bateau ponté » 43 — non ponté » 22 }	Au profit de la ville	Ces taxes seront supprimées après l'achèvement des travaux de canalisation de l'Escaut, qui vient d'être adjugée sur le ter- ritoire d'Audenaerde.
{ Traversée en descente { 1 10 + 1 54. . . . 2 64 0 64. » 64 — en remonte. 1 27 }	{ Au profit d'ouvriers appelés traverseurs et speyhou- ders. Au profit de la ville. (Droit de chablage.) Au profit des speyhouders .	
D'après le tonnage du bateau. 0 25 à 1 50	Au profit de l'État	
{ Pour navire de 150 tonnes et au-dessus. . . . 1 63 — de 100 à 149 tonnes. 1 09 — de moins de 100 tonnes et bateau d'intérieur au-dessus de 10 tonnes. . . . » 55 }	{ Au profit de la commune. .	
Pour bateau de 10 tonnes et au-dessous. . . . » 32		Sera bientôt supprimé.
Pour une longueur de bois flottant » 32		
{ Pour navires de mer de 225 tonnes néerlandaises 1 64 — de 150 à 224 tonnes 1 09 — de moins de 150 tonnes et bateaux de plus de 15 tonnes » 55 }	{ L'arrêté a été prorogé pour un terme de trois ans le 7 mai 1877, au profit de la ville.	Supprimé le 1 ^{er} janvier 1880.
Pour bateaux en dessous de 15 tonnes et pour radeaux. » 33		
{ Pour bateaux de 25 tonneaux et au-dessous. . » 10 — de 26 à 75 tonneaux. » 18 — de 76 à 150 — » 36 — de 151 tonneaux et au-dessus. . » 53 }		
Pour navires de plus de 150 tonneaux. . . . » 85		
{ Pour bateaux de 25 tonneaux et au-dessous. . » 10 — de 26 à 75 tonneaux. » 18 — de 76 à 150 — » 36 — de 151 tonneaux et au-dessus . . » 53 }	{ Au profit de la ville. — En vertu de l'arrêté royal du 31 décembre 1866, on ne paie que la demi-taxe si le pont est ouvert.	
Pour navires de plus de 150 tonneaux. . . . » 85		
Par bateau, si le pont est fermé. » 28		
— si le pont est ouvert » 14		
{ — si le pont est fermé, après 7 heures du soir et avant 6 heures du ma- tin (d'octobre à mars). » 56 — si le pont est ouvert, après 9 heures du soir et avant 5 heures du matin » 28 }	{ Au profit de la propriétaire, Madame Zaman, à Gand.	Ce droit sera supprimé in- cessamment.

DÉSIGNATION du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le pont est situé.	COMMUNE sur le territoire de laquelle le pont est situé.	DÉSIGNATION DE L'OUVRAGE.	Date de l'arrêté accordant la concession.
Dendre	Termonde . . .	Pont de la Dendre	Arrêté royal du 10 janvier 1830, n° 10. (Wolters, p. 700.)
		— des Bogards	
Durme	Lokeren	Pont des Augustins	Arrêté royal du 10 janvier 1830, n° 10. (Wolters, p. 700.)
		Petit pont	
Durme	Waesmunster . .	Pont dit « Oudebrug »	Arrêté royal du 29 mars 1825. (Wolters, p. 676.)
		Pont de Waesmunster	
Durme	Hamme	Pont dit « Hammebrug »	Décret du 13 août 1810. (Wolters, p. 588.)
		Pont communal de Testelt	
Démer et Dyle . .	Testelt	Pont tournant dit « Hoogbrug »	L'administration communale n'est pas en mesure de prouver en vertu de quelle autorisation cette taxe est établie. Arrêté royal du 15 janvier 1855.
		Pont tournant dit « Hoogbrug »	
Dyle	Aerschot	Écluse	Arrêté royal du 27 mars 1819.
		Deux ponts tournants	
Grande Nèthe . . .	Malines	Écluse de Moll	Arrêté royal du 18 février 1822.
		Pont de Maesfort, sur la route provinciale de Lierre à Herenthals.	
Nèthe Inférieure. .	Duffel	Pont tournant.	Arrêté royal du 24 octobre 1834.
		Pont de Waelhem	
Canal de Gand, par Bruges, à Ostende.	Moerbrugge. . .	Pont.	Arrêté royal du 9 septembre 1829.
			Arrêté royal du 3 avril 1820
			Arrêté royal du 16 septembre 1862

TARIF DES PÉAGES PERÇUS du chef du passage des bateaux sous les ponts, aux écluses et aux barrages.	SITUATION EN 1879.	SITUATION EN 1880.
Pour bateaux de moins de 10 tonnes et trains de bois » 21	Au profit de la ville	Encore en négociation.
— de 10 à 40 tonnes. » 42		
— de 40 à 80 — » 74		
— de 80 à 120 — 1 05		
— de 120 tonnes et au-dessus . . . 1 58		
Pour bateaux de moins de 10 tonnes » 10	—	—
— de 10 à 40 tonnes » 21		
— de 40 à 80 — » 31		
— de 80 à 120 — » 42		
— de 120 tonnes et au-dessus. . . . » 63		
{ Lorsque le pont est ouvert. » 13	—	Maintenu.
{ — — est fermé » 26		
{ Pour bateaux de 50 à 100 tonneaux » 36	Au profit de la commune . .	—
{ — de 25 à 50 — » 28		
{ — de 25 tonneaux et au-dessous . . » 18		
{ Pour bateaux de 50 à 100 tonneaux » 36	—	—
{ — de 25 à 50 — » 28		
{ — de 25 tonneaux et au-dessous . . » 18		
Par bateau » 54	—	Supprimé.
Par bateau » 63	Au profit de l'État	—
Par stère, pour navires au-dessus de 30 stères. » 01	Au profit de la ville	—
Pour barques, bateaux non-couverts » 20		
— — couverts » 30		
{ A chaque pont et par bateau (le jour) . . . » 10	—	Maintenu.
{ — — (le soir) » 42		
{ Pour bateau de moins de 10 stères » 42	D'abord au profit de la ville, puis au profit de l'État.	Supprimé.
{ — de 10 à 20 stères (exclusivement). » 82		
{ — de 20 à 30 — 1 26		
Par stère, pour bateaux de plus de 30 stères. . » 04		
{ Par mètre pour trains de bois » 04	D'abord au profit de la ville, puis au profit de la pro- vince.	—
{ Par bateau » 15		
{ Par bateau, le pont ne devant pas être ouvert . » 10	Au profit de la province. . .	—
{ — le pont devant être ouvert » 20		
{ Par bateau, le pont ne devant pas être ouvert . » 15	Au profit de l'État.	—
{ — le pont devant être ouvert » 25		
{ Par navire de mer » 295	Au profit de la commune d'Oostcamp.	Maintenu.
{ Par bateau de l'intérieur. » 19		
{ Par radeau. » 09		

N° IX. — *Relevé des lignes télégraphiques établies par l'État, le long des voies navigables.*

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	LONGUEUR DE LA LIGNE.	POSTES OU BUREAUX.	ÉPOQUES D'ÉTABLISSEMENT.
		Mètres.		
1	Démer.	27,224.40	3	Terminé.
2	Dendre canalisée	65,381. »	15	—
3	Dyle.	30,142.50	2	—
4	Canal de Gand à Ostende, par Bruges (partie comprise entre Bruges et Ostende).	28,405. »	3	—
5	Canal de Haccourt	960. »	1	—
6	Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.	86,354. »	27	En construction.
7	Canal de Liège à Maestricht	20,450. »	7	—
8	Canal de Loo.	14,375. »	2	Terminé.
9	Lys (partie comprise dans la Flandre occidentale) . .	69,447. »	5	—
10	Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.	44,647. »	17	En construction
11	Meuse	164,853. »	30	Terminé.
12	Canal de Moerdyck	12,050. »	1	—
13	Canal de Nieupoort à Dunkerque, par Furnes	18,801. »	2	—
14	Canal de Plasschendaale à Nieupoort.	28,030. »	3	—
15	Canal de Roulers à la Lys	16,585. »	3	—
16	Sambre canalisée	93,638. »	43	—
17	Canal d'embranchement vers Turnhout.	25,825. »	2	En construction.
18	Canal de Turnhout à Anvers	37,332. »	9	—
19	Canal d'Ypres à l'Yser	15,241. »	3	Terminé.
20	Yser.	42,077. »	2	—
Totaux. . .		841,817.90	180	

N° IX^{bis}. — *Mouvement des transports sur les voies navigables de la Belgique.*
— *Année 1880. — Carte figurative.*

Cette carte sera distribuée ultérieurement.

(1x)

N° X. — *Relevé des principaux travaux exécutés par l'État, en 1880,
aux ports maritimes et à la côte.*

N° X. — *Relevé des principaux travaux exécutés par*

NATURE DES TRAVAUX.	DATE de la loi des crédits.	Article de la loi.	MONTANT de chaque loi.
Port			
Travaux de reconstruction de l'épi n° 4, devant la grande digue de mer, et établissement de rampes pour voitures, aux endroits où les épis n° 1 à 3 s'enracinent dans cette digue.	Budget de 1879	34	75,000 »
Travaux de dévasement du bassin de retenue de l'écluse de chasse française, et établissement de revêtements maçonnés sur les talus du dit bassin (3° partie).	—	—	100,000 »
Travaux de dévasement du bassin de retenue de l'écluse de chasse française (4° partie).	Budget de 1880	36	100,000 »
Travaux de dragage dans l'avant-port	—	—	50,000 »
Dragage pour améliorer la passe d'entrée.	—	37	60,000 »
Travaux d'amélioration de la plate-forme d'échouage des chaloupes de pêche, au moyen d'un dallage maçonné.	—	38	42,000 »
Installations maritimes : construction de chantiers pour le service des paquebots-poste et des bâtiments de l'État.	Loi du 26 mai 1876	»	400,000 »
Port de			
Dragages dans le chenal du port.	Budget de 1879	34	50,000 »
Reconstruction, en moellons maçonnés au mortier de ciment, d'une partie des perrés de l'arrière-port.	—	—	30,000 »
Reconstruction, en maçonnerie de briques au mortier de ciment, d'une partie de la jetée basse de l'estacade ouest du port.	—	—	50,000 »
Dragages dans la passe d'entrée du port	Budget de 1880	»	17,050 »
Port de			
Reconstruction, en maçonnerie, d'une partie des revêtements en fascines des talus du bassin d'échouage du port.	Budget de 1880	34	30,000 »

*l'État, en 1880, aux ports maritimes et à la côte.***Observations.****d'Ostende.**

Ces travaux sont presque achevés; il ne reste plus à construire que l'extrémité de l'épi n° 4. Aucune difficulté spéciale ne s'est présentée au cours de l'exécution; mais le travail est forcément très-lent, attendu qu'il ne peut se faire que pendant les marées favorables.

Ce travail est entièrement terminé. Le terrain sur lequel les revêtements ont dû être établis étant en quelques endroits de mauvaise qualité, des fondations supplémentaires ont dû être exécutées d'après les procédés connus.

Ces travaux sont sur le point d'être achevés. Ils comprennent exclusivement des ouvrages de terrassement.

Le crédit ci-contre a servi à dévaser l'ancienne crique des pêcheurs, le chenal d'accès de l'écluse des bassins du commerce et le nouveau bassin d'échouage des chaloupes de pêche. Quelques travaux de dragage supplémentaires ont été effectués en d'autres endroits du port d'Ostende. La dépense totale s'est élevée à 91,500 francs.

Ces travaux ont été exécutés au moyen d'un bateau dragueur aspirateur; ils ont donné des résultats satisfaisants. On a atteint, sur la passe d'entrée du port, des profondeurs de plus de 3^m.00 en contre-bas de la marée basse de vives eaux ordinaires.

En présence des bons résultats obtenus, le Département a autorisé la continuation des travaux après l'épuisement du crédit alloué. Le cube total dragué s'élève à 38,200 mètres, correspondant à une dépense de 76,400 francs.

Ce travail est terminé. L'amélioration de la plate-forme d'échouage est actuellement complète. Cet ouvrage, de 220 mètres de longueur, peut maintenant être utilisé sur toute son étendue. Il répond parfaitement à sa destination.

L'administration a fait parachever, en 1880, les travaux précédemment commencés pour installer les chantiers et les ateliers du Génie maritime dans l'ancien ouvrage à couronne, sur la rive droite du port.

Ces travaux comportent l'établissement d'un chenal d'accès avec perrés et estacades, le creusement d'un bassin de refuge avec écluse de retenue, la construction d'un massif de fondation d'une grue de 45 tonnes et la construction d'un magasin-dépôt.

Toutes ces installations sont actuellement utilisées pour le service de la marine.

L'administration a, en outre, fait fournir et placer deux grues, l'une de 45 tonnes de puissance, établie dans l'enceinte des nouveaux chantiers et destinée spécialement au levage des chaudières des paquebots-poste, et l'autre de 4 tonnes, placée sur le quai-débarcadère des paquebots et servant à débarquer et à embarquer les chevaux et les colis pondéreux et à lancer le canot de sauvetage.

Nieuport.

Ces travaux sont achevés. Les dragages ont parfaitement nettoyé le fond du chenal devant la ville de Nieuport; le travail a été fort difficile à effectuer, à cause de la grande dureté du sol et des obstacles rencontrés, tels que vestiges d'anciennes fondations en charpente et maçonnerie, grosses pierres, etc.

L'établissement de la charpente de fondation a présenté quelques difficultés, qui ont cependant été surmontées sans recourir à des moyens spéciaux.

Ce travail est terminé dans de bonnes conditions.

Le dragueur aspirateur a donné de bons résultats à Nieuport, mais moins marqués, toutefois, qu'à Ostende.

Blankenberghe.

Ce travail d'amélioration sera bientôt entièrement terminé, et tous les revêtements du port exécutés en maçonnerie.

NATURE DES TRAVAUX.	DATE de la loi des crédits.	Article de la loi.	MONTANT de chaque loi.
64			
Reconstruction partielle de la passerelle métallique établie sur le chemin creux, à l'est de Blankenberghe.	Budget de 1879	»	»
Prolongement, sur 128 mètres de longueur, du perré et du promenoir établis devant Heyst.	Budget de 1880	36	90,000 »
Travaux de prolongement en mer des jetées n°s 45 à 48, et de reconstruction, en maçonnerie, de la partie supérieure des jetées n°s 44 à 47.	Loi du 4 août 1879	»	230,000 »
Travaux de prolongement en mer des jetées n°s 1 à 4, et de reconstruction, en maçonnerie, de la partie supérieure des jetées n°s 1 à 5	—	»	300,000 »
Travaux ayant pour objet : 1° La reconstruction de l'escalier donnant accès au promenoir de la digue de mer, en face de la rue de l'Ouest, à Blankenberghe; 2° Le comblement de deux bas-fonds, à proximité du port; 3° Le pavement de quatre rampes d'accès à la dite digue.	Budget de 1880	33	45,500 »
Travaux de défense des dunes, entre Ostende et Mariakerke-sur-Mer.	—	40	100,000 »

Observations.

tes.

L'élargissement de la passerelle, vivement réclamé par la commune de Blankenberghe, est achevé, et constitue une grande amélioration pour le promenoir de cette ville.

Pour défendre la côte contre les envahissements de la mer, il est nécessaire de poursuivre chaque année les travaux de revêtement en maçonnerie et de prolonger les jetées vers la haute mer.

Les travaux de reconstruction, fort dispendieux, doivent s'effectuer avec sujétion de marée; ils offrent de grandes difficultés et les ouvrages, pendant leur exécution, sont souvent fort endommagés par les vagues et les tempêtes.

Pendant la reconstruction de l'escalier, on a constaté que les fondations de l'hôtel du Belvédère adjacent, au droit duquel il s'agit de construire un mur de soutènement, ne descendent pas jusqu'au niveau de la rue de l'Ouest. Pour ce motif, il a été reconnu nécessaire d'employer des caissons pour la construction de ce mur, en vue de prévenir l'effondrement de l'hôtel.

Ce crédit a permis de construire une partie (430 mètres) du perré de défense de la dune, sur le territoire de Mariakerke-sur-Mer, en prolongement des parties établies antérieurement.

N° XI. — *Liste des Wateringues instituées ou réorganisées en exécution du règlement organique régissant ces associations, aux termes des arrêtés royaux du 9 décembre 1847, du 10 août 1856, du 5 août 1861 et du 17 octobre 1878.*

PROVINCE.	DÉSIGNATION DE LA WATERINGUE.	JURIDICTION.
Anvers	Wateringue du Leeg et Plat-Robbreek, sur le territoire de la ville de Malines.	Administration provinciale d'Anvers.
Anvers et Brabant . . .	Wateringue de l'Eglegem-Broek, sous Hombeek (province d'Anvers) et Sempst (province de Brabant).	—
Brabant	Wateringue de Liedekerke-Téralphène.	Administration provinciale du Brabant.
Brabant et Flandre orientale.	Wateringue de Liedekerke (Brabant) et Denderleeuw (Flandre orientale).	Administration provinciale de la Flandre orientale.
Flandre occidentale. . .	A. Groote-West-Watering (grande wateringue de l'ouest), formée par la fusion des wateringues de Kamerlinckx-Ambacht, de Ghistelles-Ambacht-ouest au-delà de la Ware, de Zevecote-Hoek et des Eerneghems-Broeken.	—
	B. Wateringue du sud de Furnes	—
	C. — de Blankenberghe	—
Flandre occidentale et Flandre orientale.	Wateringue de Gaverbeek, sous Harlebeke, Deerlyk, Vive-St-Éloi, Waereghein (Flandre occidentale) et Zulte (Flandre orientale).	Administration provinciale de la Flandre occidentale.
Flandre occidentale et Hainaut.	Wateringue de Ramegnies-Chin, Erquelinnes, Pecq, Warcoing (Hainaut) et Espierres (Flandre occidentale).	Administration provinciale du Hainaut.
Flandre orientale. . . .	A. Polder dit : Oost-Sive Schouwswel-Broek, sous Basel et Tamise.	Administration provinciale de la Flandre orientale.
	B. Wateringue de Bourgoyen, sous Gand, Tronchiennes et Mariakerke.	—
	C. Wateringue des Assels, sous Tronchiennes et Asfne.	—
	D. Wateringue d'Audenarde-Eyne.	—
	E. — de la Renne, commune de Melden.	—
	F. Wateringue de Scheldebreek, sous Berlaere et Zele.	—
	G. Wateringue de Deynze	—
	H. — de Grimmingen	—
	I. — de Grembergen	—
	J. — de Lypesayen et Zuid-West-Ambroek, commune de Berlaere.	—
	K. Wateringue du Durmenbroek, sous Hamme et Zele.	—
	L. Wateringue de Gavre, sous Oukerzele. . . .	—
	M. — des Spechten et Hambroeken, commune de Waesmunster.	—
	N. Wateringue de Westbroek d'Uytbergen . . .	—

PROVINCE.	DÉSIGNATION DE LA WATERINGUE.	JURIDICTION.
Flandre orientale (Suite).	O. Wateringue d'Osbroek, sous Alost et Erembodegem.	Administration provinciale de la Flandre orientale.
	P. Wateringue de Semmerzaeke	—
	Q. — de la Caelene, sous Mariakerke, Wondelgem, Evergem et Vinderhout.	—
	R. Wateringue de Meirelbeke-Schelderode, sous Meirelbeke, Schelderode et Swynaerde.	—
	S. Wateringue d'Albroek, sous Waesmunster . .	—
	T. — de Vlassenbroek, sous Baesrode .	—
	U. — de Rhodenbroek, sous Waesmunster.	—
	V. Wateringue de Waelschebroek et Aubroek, commune de Berlaere.	—
	W. Wateringue de Ninove-Meerbeke	—
	X. — du Wichelschen-Weirt, sous Wichelen et Berlaere.	—
	Y. Wateringue de Nieuwbroek, commune de Berlaere.	—
	Z. Wateringue de Denderbellebroek, sous Denderbelle et Saint-Gilles-lez-Termonde.	—
	AA. Wateringue d'Idegem-Appelterre, sous Appelterre-Eyckem, Grimmingen, Idgem, Oultre, Pollaere et Santbergen.	—
	BB. Wateringue de Veldbroek, sous Denderleeuw et Okegem.	—
	CC. Wateringue de Paardebroek, sous Berlaere.	—
	DD. — de Groot Wickels broek, sous Berlaere et Wichelen.	—
	EE. Wateringue de Cruybeke.	—
	FF. — de Rybroek, Jompels et Eiland, commune de Waesmunster.	—
	GG. Wateringue de Pottelsbergen, sous Termonde.	—
	HH. Wateringue de Belham, sous Calcken, Overmeire, Uytbergen et Schellebelle.	—
	II. Wateringue de Weimeersch, commune d'Uytbergen.	—
	JJ. Wateringue des Molsbergen, Mos et Meirebroeken, sur le territoire de la ville de Lokeren.	—
	KK. Wateringue Saint-Onolfs, sous Termonde . .	—
	LL — de Naillenbroek, commune de Moerzeke.	—
	MM. Wateringue de Henegaart-Broek, commune de Hamme.	—
	NN. Wateringue de Berchem, Kerkhove et Ruyen.	—
	OO. — de Nonbroek, sous Hamme . .	—
	PP. — de Baar et Aubroek, sous Berlaere	—

PROVINCE.	DÉSIGNATION DE LA WATERINGUE.	JURIDICTION.
Flandre orientale (Suite).	QQ. Wateringue des vallées de la Zuidlede, du Moervaert et du canal de Stekene.	Administration provinciale de la Flandre orientale.
	RR. Wateringue d'Astene, Bachte-Maria-Leerne et Deynze.	—
	SS. Wateringue des Venusbroeken, à Ninove . .	—
	TT. — den Esch, sous Tamise.	—
	UU. — de Bergen-Meerschen, sous Wichelen.	—
	VV. Wateringue de Gysegem-Mespelaere . . .	—
Hainaut.	A. — de Froyennes, Ramegnies-Chin et Tournai.	Administration provinciale du Hainaut.
	B. Wateringue de Hollain, Laplaigne, Péronnes-lez-Antoing et Antoing.	—
	C. Wateringue d'Obigies et de Hérinnes, sur le territoire des communes d'Obigies, de Hérinnes, de Kain et de Pottes.	—
	D. Wateringue de la Laye, sous Escanaffles. . .	—
	E. — de Bléharies	—
	F. — de Kain	—
Limbourg.	G. — des Deux-Acren	—
	A. — de Schnelensbroek, territoire des communes de Schueten, Herck-la-Ville, Donck, Haelen, Zeelhem, Linckhout et Lummen.	Administration provinciale du Limbourg.
	B. Wateringue du Groot-Broek, territoire des communes de Beek, Bocholt, Brée, Kinroy, Molen-Beersel, Ophoven et Tongerloosur-Iltre.	—

N° XII. — *Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1-26 juin 1877.*
— *Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer (con-*
vention-loi des 25 avril-3 juin 1870).

N° XII. — Lignes à construire en vertu de la convention-loi des chemins de fer (convention-loi

N° D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS	DATES
			approximatives indiquées sous réserve de vérification.	des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.
			Mètres.	
1	Boom à Hoboken.	Boom à Hoboken.	10,309	12 mars 1876 . .
2	Anvers à Douai.	Londerzeel à Opwyck	21,552	29 avril 1876 . .
3	Id.	Opwyck à Alost.		15 février 1877. .
4	Réseau du Brabant.	Jette à Assche	8,900	14 novembre 1878 et 8 janv. 1879.
		Assche à Termonde	17,233	28 janvier 1876. .
5	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant.	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant.	6,569	30 avril 1878. . .
6	Saint-Ghislain à Ath	Waudignies à Ath.	7,884	22 décembre 1876. }
		Saint-Ghislain à Waudignies	11,902	
7	Frameries à Chimay (extensions).	Courbes de Buvrinnes et de Peissant. . .	5,644	30 septembre 1876.
8	Id.	Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes	5,697	3 juillet 1876 . .
9	Id.	Trazegnies à Luttre.	5,798	14 mai 1875 . . .
10	Id.	Courcelles (centre) à Gosselies (ville) et à Jumet.	6,885	17 février 1872. .
11	Ceinture de Charleroi.	Vieux-Campinaire à Ransart, avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart.	5,294	17 novembre 1868.
12	Id.	Jumet à Masses-Diarbois.	5,281	6 mars 1872. .
13	Id.	Masses-Diarbois à Ransart.	1,021	Id. . .
14	Id.	Marcinelle à Jumet	4,725	Id. . .
15	Id.	La Providence à la Planche.	4,648	24 octobre 1876, 18 février 1880 et 26 avril 1880. . . }
16	Luttre à Châtelaineau	Jumet à Gilly	5,409	28 juin 1872. . .
17	Couillet à Jamioulx	Couillet à Jamioulx	7,175	2 octobre 1879. .
Totaux. . .			156,814	

1-26 juin 1877. — Groupe de la Société anonyme de construction de
des 28 avril-3 juin 1870.)

Evaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.							Observations.
TOTAL.	SITUATION DES TRAVAUX AU 1 ^{er} JANVIER						
	1879.		1880.		1881.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
2,119,800	1,099,800	420,000	2,119,800	»	2,119,800	»	Expl. depuis le 20 juill. 1879
4,306,400	2,020,750	2,285,650	4,306,400	»	4,306,400	»	— 12 oct. 1879
1,780,000	951,820	848,180	951,820	848,180	1,511,180	468,820	
5,450,600	5,386,880	63,720	5,450,600	»	5,450,600	»	— 18 mai 1879
1,515,800	1,062,450	251,550	1,515,800	»	1,515,800	»	— 15 nov. 1879
1,576,800	1,730,000	2,207,200	5,957,200	»	5,957,200	»	— 18 sept. 1879
2,580,400							— 8 nov. 1879
1,128,800	1,128,800	»	1,128,800	»	1,128,800	»	— 1 nov. 1877
759,400	328,057	411,543	505,157	254,245	759,400	»	— 15 déc. 1880
1,159,600	872,062	287,538	1,159,600	»	1,159,600	»	— 15 nov. 1879
1,577,000	791,626	585,374	911,726	465,274	1,577,000	»	— 5 août 1880
658,800	569,400	289,400	658,800	»	658,800	»	— 15 janv. 1880
656,200	978,675	61,725	1,040,400	»	1,040,400	»	— 3 juill. 1879
584,200							— 15 janv. 1880
944,600	641,982	502,618	928,082	16,518	944,600	»	— 8 mars 1880
929,600	541,700	587,900	471,700	457,900	705,100	224,500	
1,021,800	959,561	82,259	1,021,800	»	1,021,800	»	— 24 mars 1879
1,455,000	»	1,455,000	»	1,455,000	729,400	705,600	
27,562,800	17,245,545	10,119,257	25,905,685	5,457,115	25,965,880	1,598,920	

N° XIII. — Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1-26

N° D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.
1	Braine-le-Comte à Courtrai . .	Bassilly à Lessines.	8,191	14 juin 1875
2	Id.	Lessines à Renaix.	19,000	5 juil. et 17 nov. 1879
3	Réseau du Brabant	Bruxelles (Ouest) à Boom.	29,700	La partie entre Lon- derzeel et Boom a été approuvée le 17 janvier 1879.
4	Id.	Ronquières à Lembecq.	11,340	23 avril 1880
5	Anvers à Douai.	Boom à Puers.	6,065	2 avril 1878
6	Id.	Puers à Termonde.	14,587	22 avril 1876 22 avril 1878
7	Id.	Sottegem à Nederbrakel	6,500	31 mars 1880
		Nederbrakel à Ellezelles	9,600	"
8	Id.	Renaix à Tournai	19,000	21 octobre 1880
9	Id.	Tournai à la frontière	15,500	31 décembre 1879
10	Antoing à Saint Amand	Antoing à Saint-Amand	8,520	26 juin 1874 et 5 février 1879
11	Écaussinnes à Ronquières. . . .	Écaussinnes à Ronquières	9,000	14 janvier 1880
12	Dour vers Cambrai	Dour vers Cambrai	9,600	26 septembre 1879
13	Tubize à Braine l'Alleud. . . .	Tubize à Clabecq	14,000	16 janvier 1880 et
14	Id.	Clabecq à Braine-l'Alleud		26 avril 1880
15	Avelghem à la frontière française.	Avelghem à la frontière française	19,800	28 mars et 9 juil. 1879 sauf le raccorde- ment entre Estaim- puis et la frontière.
16	Embr ^s vers le bois de laambre.	Embranchement vers le bois de laambre.	2,500	"
17	Bruxelles à Tervueren.	Bruxelles à Auderghem.	12,200	12 juillet 1879
18	Id.	Auderghem à Tervueren		9 mars 1880
19	Frameries à Chimay.	Beaumont à Froidchapelle	16,500	6 mars et 11 juil- let 1879
20	Id.	Froidchapelle à Chimay	10,500	16 janvier 1880
21	Id.	Chimay à la frontière	12,000	"
22	Id.	Lobbès à Thuillies.	7,454	8 février 1876 et 17 janvier 1879
23	Ceinture de Charleroi.	Couillet à Châtelet.	4,400	"
24	Mettet à Acoz	Mettet à Gougnies	8,100	31 juillet 1880
		Gougnies à Acoz.	3,400	"
Totaux. . .			275,435	

juin 1877. — Groupe de la Banque de Belgique (contrat du 7 mars 1878).

Evaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.							Observations.
TOTAL.	SITUATION DES TRAVAUX AU 1 ^{er} JANVIER						
	1879.		1880.		1881.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
1,658 200	653,400	1,002 800	1,359,000	279 200	1,658,200	"	Exploité depuis le 17 juil. 1880
3,800 000	"	3,800 000	203,800	3,596,200	721 800	3,078,200	
5 940,000	"	5,940,000	1,536,000	4,584 000	2,679 000	7,251 000	Pour la partie de Bruxelles O) à Louvain et, le Gouvernement compte procéder prochainement à la Législature des propositions tendant à la convention-loi des 1/2 juin 1877.
2,308,000	"	2,308,000	"	2,308 000	401,000	1 907 000	
1,212,600	1 478,700	2,647,300	2,823,700	1,302,500	1,692,700	119,500	Exploité depuis le 22 juil. 1880
2,913,400					2,913 400		
3,220 000	"	3,200,000	"	3,220,000	"	3,220,000	
3 800,000	"	3,800,000	"	3,800,000	530.400	3,449,600	
2,700,000	"	2,700,000	"	2,700,000	63,400	2,634,600	
1,704 000	"	1,704,000	370,700	1,133,300	1,242,600	461,400	
1,800,000	"	1,800,000	"	1,800,000	583.700	1,416,300	
1,920,000	"	1,920,000	563,200	1,356,800	1,048,200	871 800	
2 800,000	"	2,800,000	"	2,800,000	"	2,800,000	
3,960,000	"	3,960,000	572,500	3,387,500	2,263,400	1,696,600	Pour la partie d'Estaimpuis à la frontière, une convention internationale doit intervenir avec la France.
500,000	"	500,000	"	500,000	"	500,000	Pour l'embranchement du bois de la Cambre, la Banque de Belgique demande des changements à la convention-loi des 1/26 juin 1877 : la Législature sera, le cas échéant, appelée à se prononcer à cet égard.
2,440,000	"	2,440 000	147,800	2,292,200	966,800	1 473 200	
3,260,000	"	3,260,000	322,200	2,937,800	1,763,500	1,494,700	
2 100,000	"	2,100 000	"	2,100,000	14,700	2,083,300	
2,400 000	"	2,400 000	"	2,400,000	"	2,400,000	Pour la partie de Chimay à la frontière, une convention internationale doit intervenir avec la France.
1,490 800	76,500	1,414,300	296,700	1,194,100	875.700	617 100	
880,000	"	880 000	"	880,000	"	880,000	Pour Couillet à Châtelet la Banque de Belgique demande des changements à la convention-loi des 1/26 juin 1877 : la Législature sera, le cas échéant, appelée à se prononcer.
2,500,000	"	2,500,000	"	2,500 000	498,100	2 101 900	
33.087,009	2,190,400	32.896,600	8,013,400	47 071,600	18,618,400	36.468,600	

N° XIV. — Lignes à construire en vertu de la

N° D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS approximatives Indiquées sous réserve de vérification.	DATES des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.
			Mètres	
1	Gembloux à la Sambre	Gembloux à la Meuse	14,146.40	"
2	Athus à la Meuse	Athus à Signeulx	15,908.81	"
3	Id.	Signeulx vers Gorcy	452.03	"
4	Id.	Signeulx à Florenville (provisoire).	32,464.33	"
5	Id.	Florenville (provisoire) à Florenville (définitif).	2,231.99	19 janvier 1878.
6	Id.	Florenville (définitif) à Paliseul	51,938.13	7 avril 1877 et 19 janvier 1878.
7	Id.	Paliseul à Gedinne	13,098.72	21 mai et 26 juin 1878.
8	Id.	Gedinne à la Meuse	29,600.00	"
9	Tamines à la Meuse	Tamines à Mettet	20,626.90	12 mars et 20 juin 1877.
10	Id.	Mettet à la Meuse	23,000.00	"
11	Jemelle à la Meuse	Jemelle à Rochefort	4,519.20	8 décembre 1876 et 4 avril 1878.
		Rochefort à Éprave	5,780.00	
12	Id.	Éprave à Baronville	17,000.00	"
13	Bastogne à Gouvy	Bastogne à Gouvy	29,000.00	13 septembre 1880.
		Totaux . . .	259,607.47	

convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873.

Evaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.							Observations.
TOTAL.	SITUATION DES TRAVAUX AU 1 ^{er} JANVIER						
	1879.		1880.		1881.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
"	"	"	"	"	"	"	Expl. depuis le 1 ^{er} mai 1877
"	"	"	"	"	"	"	— 6 nov. 1876
"	"	"	"	"	"	"	— 30 juill. 1877
"	"	"	"	"	"	"	— 26 mars 1879
"	"	"	"	"	"	"	— 17 juill. 1880
"	"	"	"	"	"	"	— 20 déc. 1880
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	— 3 sept. 1879
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	— 15 sept. 1880
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
47, 921,494	21,833,000	26,086,494	25,596,000	22,323,494	29,631,000	18,290,494	

N° XV. — *Lignes reprises par l'État ou construites en vertu des conventions-lois des 25 avril-3 juin 1870 et 1^{er}-26 juin 1877.*

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS.	LONGUEUR.	DATES DE LA mise en exploitation.	Observations.
		Mètres.		
1	Lignes indiquées à l'art. 3 de la convention du 25 avril 1870	601,000	—	
2	Bascoup à Trazegnies.	6,509	15 déc. 1870 .	
3	Raccordement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque	2,188	26 juillet 1871	
4	Raccordement du chemin de fer de Quenast à la station de Tubize.	1,672	1 ^{er} juillet 1872	
5	Chemin de fer des carrières de Quenast	7,701	Id.	Cette ligne, qui était ouverte au service avant le 1 ^{er} janvier 1871, n'a été exploitée par l'État qu'en 1872.
6	Raccordement du puits Perier	6,375	22 juillet 1872 .	
7	Jemappes-Produits à Pâturages.	2,257	24 nov. 1872. .	
8	Trazegnies à Courcelles	5,141	1 ^{er} février 1873.	
9	Dour à Quiévrain.	7,629	1 ^{er} avril 1875 .	
10	Courcelles à Gosselies et à Roux	5,566	23 mai 1874 . .	
11	Péruwelz à la frontière de France.	2,555	9 août 1874 . .	
12	Mons-Ville à Hornu-Warquegnies	4,459	1 ^{er} oct. 1874. .	Considéré comme étant exploité à cette date.
13	Gilly à Lambusart et Noir-Dieu aux Haies	11,780	19 nov. 1874. .	
14	Berzée à Thuillies et à Beaumont.	16,885	25 janvier 1875.	
15	Anvers à Boom et embranchement de Contich.	21,180	20 déc. 1875. .	
16	Piéton à Buvrignes-Mont	9,791	20 mars 1876. .	
17	Luttre à Gosselies.	6,827	1 ^{er} juin 1876 .	
18	Alost à Burst.	10,559	Id.	
19	Houdeng à Soignies.	15,514	7 août 1876 . .	
20	Raccordement du Petit-Try	497	20 sept. 1876. .	
21	Gilly à Châtelaineau.	2,647	22 sept. 1876. .	
22	Fleurus à Nivelles	21,985	Id.	
23	Blaton à Bernissart.	3,896	15 nov. 1876. .	
24	Buvrignes à Fauroux.	10,581	25 janvier 1877.	
25	Gosselies à Jumet.	4,015	10 février 1877.	
26	Courbes de Buvrignes et de Peissant	5,644	1 ^{er} nov. 1877 .	
27	Jumet à Gilly	5,109	24 mars 1879 .	
28	Assehe à Termonde	17,255	18 mai 1879 . .	
29	Jumet à Masses-Diarbois.	5,281	5 juillet 1879	
30	Boom à Hoboken.	10,599	20 juillet 1879 .	
31	Waudignies à Ath	7,884	18 sept. 1879. .	
32	Londerzeel à Alost	21,552	12 oct. 1879 .	
33	Saint-Ghislain à Waudignies	11,902	8 nov. 1879 . .	
34	Trazegnies à Luttre.	5,798	15 nov. 1879. .	
35	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant	6,569	15 nov. 1879 .	
36	Vieux-Campinaire à Ransart, avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart.	5,294	15 janvier 1880.	
37	Masses-Diarbois à Ransart.	1,921	Id.	
38	Marcinelle à Jumet	4,725	8 mars 1880 .	
39	Bassilly à Lessines	8,191	17 juillet 1880 .	
40	Puers à Termond	14,567	22 juillet 1880 .	
41	Courcelles (Centre) à Gosselies-Ville et à Jumet.	6,885	5 août 1880 . .	
42	Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes	5,697	15 déc. 1880. .	
	Total. . .	925,612		

N° XVI. — *Sections de chemins de fer ouvertes à l'exploitation par l'État, dans le cours de l'année 1880.*

N° D'ORDRE.	SECTIONS.	Longueur.	DATE de la MISE EN EXPLOITATION.
		Mètres.	
1	Masses-Diarbois à Ransart	1,921	13 janvier 1880.
2	Ransart au Vieux-Campinaire, avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart.	3,294	Id.
3	Marcinelle à Jumet.	4,723	8 mars 1880.
4	Bassilly à Lessines	8,191	17 juillet 1880.
5	Florenville (provisoire) à Florenville (définitif).	2,252	Id.
6	Puers à Termonde.	14,567	22 juillet 1880.
7	Courcelles (centre) à Gosselies (ville) et à Jumet	6,885	5 août 1880.
8	Jemelle à Rochefort	4,520	15 septembre 1880.
9	Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes	5,697	15 décembre 1880.
10	Florenville (définitif) à Gedinne	43,057	20 décembre 1880.
	Total.	94,907	

N° XVII — Cadre du personnel nommé des Ponts et Chaussées et des Mines.

Situation au 31 décembre 1880.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	CADRE GÉNÉRAL		RÉPARTITION DU CADRE GÉNÉRAL EFFECTIF				Observations.
		Réglementaire	Effectif.	Direction générale des Ponts et Chaussées et des Mines.	Services extérieurs, des Ponts et Chaussées.	Corps des Mines.	Service spécial des bâtiments civils.	
Personnel administratif.								
Directeur général.	12,000	1	1	1	"	"	"	(a) Dont 1 à titre personnel.
Inspecteur général	9,000	4	3	(a) 3	"	"	"	
Chef de division	7,000	2	3	(b) 4	(c) 1	"	"	(b) 2 hors cadre, dont 1 à titre personnel. (c) A titre personnel.
	6,500							
	6,000							
	5,500							
Chef de bureau.	5,000	16	14	4	(d) 9	"	1	(d) Déduction faite de 1 chef de division à titre personnel.— Il y a 1 vacance.
	4,500							
	4,000							
	3,500							
Contrôleur	3,000	1	1	1	"	"	"	
	4,500							
	4,000							
	3,500							
Commis-chef.	3,500	25	25	4	(e) 19	"	(f) "	(e) Dont 1 hors cadre. (f) 1 vacance.
	3,200							
	3,100							
	2,800							
Commis.	2,700	90	94	(g) 22	(h) 69	"	(i) 5	(g) Dont 8 hors cadre. (h) 1 vacance. (i) 5 vacances.
	2,500							
	2,300							
	2,200							
	2,000							
	1,650							
Commis-dessinateur.	1,300	50	16	"	(j) 11	"	(k) 3	(j) 9 vacances. (k) 5 —
	1,100							
	à							
	5,000							
A reporter.	"	167	139	41	109	"	9	

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	CADRE GÉNÉRAL.		RÉPARTITION DU CADRE GÉNÉRAL EFFECTIF.				Observations.
		Réglementaire.	Effectif.	Direction générale des Ponts et Chaussées et des Mines.	Services extérieurs des Ponts et Chaussées.	Corps des Mines.	Service spécial des bâtiments civils.	
Report . . .		167	139	41	109	"	9	
Commis à l'essai	(a) 1,000 à 1,500	"	4	4	"	"	"	(a) Le traitement des commis à l'essai, ainsi que le salaire des aides temporaires, n'est pas fixé par dispositions organiques.
Aide temporaire faisant fonctions de commis .	(a) 90 " à 175 (p. mois)	"	88	6	73	"	9	
Expéditionnaire	1,630 à 2,000	7	7	"	"	7	"	
Ensemble . . .	"	174	238	51	182	7	18	
Personnel technique.								
Ingénieur en chef.	8,000 à 7,000	13	16	(b) 2	12	2	"	(b) Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, dont 1 hors cadre, hors de directeur.
Ingénieur principal.	6,500 à 6,000 à 5,500	24	24	(c) 1	9	14	"	
Architecte principal	6,000 à 7,000	2	2	"	"	"	2	(c) Ressortissant aux Ponts et Chaussées.
Ingénieur	5,000 à 4,500 à 4,000 à 3,500	62	63	(d) 6	(f) 30	(g) 27	"	
Architecte	5,000 à 4,000	2	"	"	"	"	"	(d) Dont 1 hors cadre (Mines). 1 adjoint. 1 à titre personnel. (e) 4 ingénieurs des Ponts et Chaussées et 2 des Mines, dont 1 de chaque administration hors de directeur. (f) Déduction faite de l'ingénieur-adjoint. — Il y a une vacance. (g) Déduction faite de l'ingénieur à titre personnel. — Il existe une vacance.
Sous-architecte.	2,700 à 3,500	3	4	"	"	"	1	
Sous-ingénieur.	5,100 à 2,700	19	26	(h) 5	18	5	"	(h) Dont 10 hors cadre, appartenant aux Ponts et Chaussées, et 3 vacances aux Mines. (i) Ressortissant aux Ponts et Chaussées. (j) Le traitement des architectes-adjoints n'est pas fixé par une disposition organique.
Architecte-adjoint	(j) 5,400 à 4,000	"	2	"	"	"	2	
Conducteur principal	4,000 à 5,500	51	52	(k) 1	51	"	"	(k) Hors cadre.
A reporter . . .	"	158	166	15	100	48	5	

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	CADRE GÉNÉRAL		RÉPARTITION DU CADRE GÉNÉRAL EFFECTIF.				Observations.
		Réglementaire.	Effectif.	Direction générale des Ponts et Chaussées et des Mines.	Services extérieurs des Ponts et Chaussées.	Corps des Mines.	Service spécial des bâtiments civils.	
Report . . .	"	458	166	13	100	48	3	
Conducteur	5,200	99	(a) 114	1	113	»	»	(a) Dont 15 hors cadre.
	2 750							
	2,300							
	1,900							
Conducteur des travaux.	2,700	4	2	»	»	»	2	
	à 3,200							
Dessinateur et géomètre.	1,000	»	7	»	»	7	»	
	à 2,000							
Surveillant	1,800	53	25	»	(b) 23	»	(c) »	(b) 7 vacances. (c) 3 vacances.
	à 2,500							
Aide temporaire attaché au service des opérations graphiques et de la surveillance des travaux.	(d) 100	»	113	»	104	»	9	(d) Le salaire des aides-temporaires n'est pas fixé par dispositions organiques.
	à 300 par mois							
Ensemble . . .	"	294	425	14	340	55	16	
Personnel auxiliaire.								
Gardien de monument	500	3	3	»	»	»	3	
	1,000							
Surveillant de jardin	1,100	2	1	»	»	»	1	
	2,000							
Sous-conservateur	1,650	»	2	»	2	»	»	
	et 2,000							
Sergent d'eau	1,000	»	20	»	20	»	»	
	à 1,500							
Garde-canal.	775	»	32	»	32	»	»	
	à 1,000							
Garde-canal-pontonier	825	»	1	»	1	»	»	
Garde-rivière	900	»	11	»	11	»	»	
	à 1,500							
Garde-rivière-pontonier	950	»	1	»	1	»	»	
Éclusier-receveur principal	(e) 5,125	»	1	»	1	»	»	(e) Dont 2,400 francs à charge des Finances et 725 francs à charge des Travaux Publics.
	(f) 585							
Éclusier-receveur.	à 1,900	»	53	»	53	»	»	(f) Y compris le traitement à charge des Finances.
A reporter. . .	"	7	127	»	121	»	6	

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	CADRE GÉNÉRAL.		RÉPARTITION DU CADRE GÉNÉRAL EFFECTIF.				Observations.
		Réglementaire.	Effectif.	Direction générale des Ponts et Chaussées et des Mines.	Services extérieurs des Ponts et Chaussées.	Corps des Mines.	Service spécial des bâtiments civils.	
Report. . .	"	7	127	"	121	"	6	
Éclusier-contrôleur.	^(a) 1,010 à 1,305	"	13	"	13	"	"	(a) Y compris le traitement à charge des Finances.
Chef-éclusier.	1,530 à 2,000	"	4	"	4	"	"	
Éclusier-garde-canal	1,200	"	1	"	1	"	"	
Éclusier-garde-rivière.	900	"	1	"	1	"	"	
Éclusier-machiniste.	1,300	"	1	"	1	"	"	
Éclusier.	775 à 1,300	"	145	"	145	"	"	
Chef-aide-éclusier.	1,100	"	1	"	1	"	"	
Aide-éclusier.	675 à 1,100	"	116	"	116	"	"	
Aide-éclusier-garde-déversoir	750	"	1	"	1	"	"	
Aide-éclusier-pontonier	925	"	1	"	1	"	"	
Aide-éclusier-chauffeur	775	"	2	"	2	"	"	
Garde-déversoir	675 à 800	"	23	"	23	"	"	
Pontonier-receveur	^(a) 950 à 1,340	"	6	"	6	"	"	
Pontonier-contrôleur	^(a) 785 à 840	"	3	"	3	"	"	
Pontonier	675 à 925	"	157	"	157	"	"	
Machiniste-éclusier-receveur.	1,435	"	1	"	1	"	"	
Machiniste.	1,100	"	1	"	1	"	"	
Cantonnier-maritime	900	"	1	"	1	"	"	
Chef-garde-dunes.	1,550	"	1	"	1	"	"	
Garde-dunes	775 à 1,000	"	9	"	9	"	"	
Garde-souterrains	825	"	1	"	1	"	"	
Concierge	750	"	1	1	"	"	"	
Ensemble. . .	"	7	617	1	619	"	6	
TOTAUX. . .	"	475	1,300	66	1,152	62	40	

N° XIX. — Effectif, par catégories et par spécialités d'attributions, du personnel inférieur (huissiers, messagers et ouvriers) des Ponts et Chaussées et des Mines. — Situation au 31 décembre 1880.

CATÉGORIES D'AGENTS OU OUVRIERS.	Traitements ou salaires. (FRANCS).	Durée normale de la journée de travail. (HEURES).	RÉPARTITION DU PERSONNEL PAR spécialité d'attributions.				Nombre total d'agents de chaque catégorie.	Observations.
			Atelier de photogra- phie pour la repro- duction des plans.	Nettoyage et entretien des bureaux, etc.	Services divers.			
A. Administration centrale.								
1 ^o Personnel à traitement annuel.								
Huissier	2,200	8	"	"	(1)	1	1	(1) Attaché spécialement au service du Directeur général.
Huissier-messager	2,000	8	"	"	"	1	1	
Messager.	1,700	8	"	"	"	1	5	
	1,500		"	"	"	2		
	1,300		"	"	"	1		
1,100	"		"	"	1			
Ensemble.	—	—	"	"	"	7	7	
2 ^o Personnel payé à la journée.								
Agent auxiliaire.	4 "	(2)	1	"	"	2	2	(2) Le dimanche, la durée du travail n'est que de 4 heures (8 à 12).
	3 50	11	1	"	"			
Messager provisoire	4 "	8	"	"	"	1	2	
	3 "		"	"	"	1		
Boute-feu.	3 50	12	"	1	"	5		
	3 "		"	4	"			
Écureuse.	2 "	(3)	"	3	"	5	5	(3) De 7 à 9 heures du matin et de 4 à 7 heures du soir.
Ensemble.	—	—	2	10	2	14	14	
Totaux (litt. A.).	—	—	2	10	9	21	21	
B. Services extérieurs.								
1 ^o Personnel à traitement annuel.								
Messager	1,100 à 1,300	8	"	"	(4)	12	12	(4) Dont un pour le ser- vice spécial des bâtiments civils.
2 ^o Personnel payé à la journée.								
Messager provisoire	3 "	8	"	"	"	1	1	
Totaux (litt. B)	—	—	"	"	"	13	13	
TOTAUX GÉNÉRAUX (litt. A et B)	—	—	2	10	22	34	34	

N° XX. — *Chemins de fer exploités par l'Etat. — Chemins de fer concédés, exploités par des Compagnies. — Situation au 31 décembre 1880.*

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

Lignes construites par l'État : (1)

Anvers à Douai (section d'Alost à Londerzeel (2) et de Termonde à Puers) (3)	
Ath à Saint-Ghislain (2)	
Athus à la Meuse (section d'Athus à Gedinne et de Signeulx à Gorey) (4)	
Blaton à Ath	
Boom à Hoboken (2)	
Braine-le-Comte à Courtray (section de Bassilly à Lessines) (3)	
— à la frontière française, vers Valenciennes	
Bruxelles à Anvers, y compris les embranchements	
— à Louvain, par Corienbergh	
— à Luttre	
— à Namur, par Braine-le-Comte et Charleroi, y compris les embranchements	
— Ceinture avec raccordement vers la ligne de Bruxelles à Luttre	
Charleroi-Ceinture (section de Jumet-Brûlotte à Vieux-Campinaire et à Marcinelle) (2)	
Contich à Lierre	
Frameries à Chimay et extensions (sections de Courcelles-Centre à Jumet-Brûlotte et à Gosselies-Ville, de Courcelles-Fosses à Luttre et de Buvrinnes-Mont à Fauroux), avec courbes de Buvrinnes et de Prissont (2)	
Gand à la frontière, par Mouscron, et Mouscron à Tournay	
— Ceinture	
Gembloix à Jemeppe-sur-Sambre (4)	
Jemelle à la Meuse (section de Jemelle à Rochefort) (2)	
Liège-Ceinture	
Luttre à Châteleineau (section de Gosselies-Ville à Gilly-Sart-Allet) (2)	
Malines à la frontière de Prusse, avec embranchements	
— à Ostende, avec embranchements à Bruges, à Gand et à Ostende (Quai et Minque)	
Quenast à Hebeeg-Bognon et embranchement du Pénard (2)	
Raccordement direct de la ligne de Quivrain à celle d'Ath, près de Jurbise	
Raccordement de la nouvelle gare de Tournay à la ligne vers Jurbise	
Raccordement du bassin de Bellecourt (2)	
Réseau du Brabant (section de Termonde à Asseche) (2)	
Tamines à la Meuse (section de Tamines à Mettet) (4)	
Thielt à Lichtervelde	
Tirlemont à Moll et Neerlinter à Tongres (6)	
Vieux-Dieu à Anvers-Sud	

Lignes construites par des Compagnies :

a. Rachetées par l'État.

Anvers à la frontière néerlandaise, vers Rotterdam	
Dendre-et-Waes et Bruxelles vers Gand, par Alost	
Luxembourg. { Bruxelles à la frontière grand-ducale, par Namur, vers Luxembourg	
(307,668 m.) { Autel-Bas à la frontière française, vers Longwy	
{ Libramont à Bastogne	
{ Marloie à Angleur (ligne de l'Ourthe)	
Mons à Manage et La Louvière à Mariemont et à Bascoup	
Pepinster à Spa	
Réseau repris	
à la	
Compagnie	
des	
Bassins houillers	
du	
Hainaut.	
(663,932 mètres)	
Réseau des	
Flandres.	
(225,690 mètres)	
Saint-Ghislain à Erbisaul	

b. Reprises par l'État, moyennant redevance ou parts de recettes.

Braine-le-Comte à Gand	
Bruxelles vers Lille et Calais (Hal à Ath et Tournay à la frontière, par Blandain)	
Hesbaye-Condroz (Landen à Ciney)	
Jonction belge-prussienne (Welkenraedt à la frontière de Prusse, par Bleyberg)	
Jonction grand-ducale (Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg)	
Plateaux de Herve (Chénée à Verviers, par Battice) y compris l'embranchement de Herve-Vergifosse	
Tournay à Jurbise	

LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE AU 31 DÉCEMBRE 1880.							
SERVICE DES				TOTAUX.			Totaux généraux.
voyageurs et marchandises.		marchandises seulement.					
Double voie.	Simple voie.	Double voie.	Simple voie.	Double voie.	Simple voie.	Ensemble.	
Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's
"	35,607	"	"	"	35,607	35,607	
"	18,502	"	"	"	18,502	18,502	
"	95,657	"	850	"	96,517	96,517	
"	17,544	"	"	"	17,544	17,544	
"	9,927	"	"	"	9,927	9,927	
"	8,190	"	"	"	8,190	8,190	
50,392	"	"	"	50,392	"	50,392	
49,789	"	5,003	4,411	54,791	4,411	59,202	
23,908	"	"	"	23,908	"	23,908	
38,478	"	"	"	38,478	"	38,478	
107,945	1,503	"	1,011	107,945	2,514	110,459	
8,441	"	616	"	9,057	"	9,057	
"	12,803	"	"	"	12,803	12,803	
"	6,567	"	"	"	6,567	6,567	
"	24,261	"	2,185	"	26,446	26,446	
73,706	"	"	"	73,706	"	73,706	
8,706	"	612	"	9,318	"	9,318	1,089,914
"	14,144	"	"	"	14,144	14,144	
"	4,059	"	"	"	4,059	4,059	
3,804	"	"	"	3,804	"	3,804	
"	9,115	"	"	"	9,115	9,115	
134,313	"	"	1,882	134,313	1,882	136,195	
123,424	1,927	2,783	3,600	126,207	5,527	131,734	
"	6,138	"	443	"	6,581	6,581	
916	"	"	"	916	"	916	
3,031	"	"	2,054	3,031	"	3,031	
"	"	"	"	"	2,054	2,054	
"	17,604	"	"	"	17,604	17,604	
"	20,304	"	"	"	20,304	20,304	
"	17,157	"	"	"	17,157	17,157	
10,110	92,092	"	"	10,110	92,092	102,202	
14,391	"	"	"	14,391	"	14,391	
"	26,990	"	"	"	26,990	26,990	
100,349	1,579	"	"	100,349	1,579	101,928	
189,059	16,876	"	"	189,059	16,876	205,935	
11,298	1,076	"	"	11,298	1,076	12,374	
"	27,963	"	"	"	27,963	27,963	
12,712	48,884	"	"	12,712	48,884	61,596	
25,016	"	"	5,238	25,016	5,238	30,254	
"	12,453	"	"	"	12,453	12,453	
"	20,966	"	3,089	"	24,055	24,055	
18,351	"	729	11,295	19,080	11,295	30,375	
"	3,575	"	"	"	3,575	3,575	
"	8,935	"	2,445	"	11,380	11,380	
"	59,708	"	"	"	59,708	59,708	
16,692	18,997	"	5,402	16,692	24,399	41,091	
"	26,685	"	"	"	26,685	26,685	
4,785	17,637	"	5,493	4,786	23,150	27,936	
"	12,960	"	"	"	12,960	12,960	
4,541	5,022	8,605	36,240	13,146	41,262	54,408	
2,932	5,343	"	"	2,932	5,343	8,295	
4,984	4,619	"	5,197	4,984	9,816	14,800	
1,520	40,030	"	"	1,520	40,030	41,550	
3,180	15,030	"	"	3,180	15,030	18,210	
"	17,434	"	"	"	17,434	17,434	
"	1,913	"	"	"	1,913	1,913	
961	11,080	"	24,334	961	35,434	36,395	
"	2,968	"	4,267	"	7,235	7,235	
"	26,711	"	528	"	27,239	27,239	
24,349	73,139	"	"	24,349	73,139	97,488	
"	101,200	"	"	"	101,200	101,200	
"	21,276	"	"	"	21,276	21,276	
"	41,916	"	"	"	41,916	41,916	
"	66,673	"	"	"	66,673	66,673	
"	42,020	"	"	"	42,020	42,020	
"	14,347	"	"	"	14,347	14,347	
"	23,924	"	"	"	23,924	23,924	
"	15,534	"	"	"	15,534	15,534	
9,242	"	"	"	9,242	"	9,242	
55,771	"	"	"	55,771	"	55,771	
43,601	"	"	"	43,601	"	43,601	
"	74,351	"	"	"	74,351	74,351	
16,161	"	2,420	"	16,161	2,420	18,581	
"	54,749	"	"	"	54,749	54,749	
"	32,635	"	1,412	"	34,047	34,047	
42,143	"	"	"	42,143	"	42,143	
1,299,021	1,410,319	18,348	123,826	1,257,369	1,534,145		
2,649,340		142,174		2,791,514			
							323,243

Longueur effective exploitée par l'État au 31 décembre 1879

{ A. N. 2,585,980 } 2,680,907 mètres.

Accroissement de l'exploitation en 1880 (Voir détail pages 40 et 41).

{ L. F. F. 74,927 } 139,637 —

A déduire : pour suppressions de parties de lignes, modifications aux voies et rectifications diverses. (Voir détail annexe XXI).

Ensemble. 2,800,544 —

Ensemble : Longueur effective exploitée par l'État au 31 décembre 1880. (Voir page 39)

2,781,514 —

(1) Non compris 10,220 mètres de la section de Landen à Saint-Trond, exploitée par le Grand-Central belge, pour compte de la Compagnie de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

(2) Construit pour compte de l'État, par la Société anonyme de construction (convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877).(3) — — — par la Banque de Belgique (convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877).

(4) — — — par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut (convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873).

(5) — — — par les Sociétés des charbonnages de Mariemont et de Bascoup (convention du 22 mai 1872).

(6) — — — par la Banque de Belgique (convention-loi des 13 novembre et 19 décembre 1876).

CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

Lignes construites par des Compagnies.

LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1880 (*).				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
Belgo.	Etranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A simple voie	A double voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren	49,260	"	49,260	49,260	"	49,260	"
Chimuy : Hastière à Anor (France)	59,119	6,159	65,278	65,278	"	65,278	"
Flandre occidentale	Bruges à Courtray	52,046	52,046	52,046	"	52,046	"
	Courtray à Poperinghe	43,511	43,511	43,511	"	43,511	"
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,737	20,670	163,695	20,670	"
	Ingelmuuster à Deynze, par Thielt.	23,438	"	23,438	"	23,438	"
	Roulers à Ypres.	22,030	"	22,030	"	22,030	"
Gand — Eecloo — Bruges	47,297	"	47,297	45,247	2,050	47,297	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas).	26,567	14,639	41,226	41,226	"	41,226	"
Grand- Central belge.	Anvers à Gladbach (Prusse).	93,737	48,216	141,953	132,106	9,847	131,967
	Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroi à Vireux (France)	61,829	2,407	64,236	41,737	22,499	64,236
	Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanette, de Morlamé et de Philippeville.	43,342	"	43,342	41,748	1,596	41,139
	Louvain à Givet (France)	116,401	1,885	118,286	110,511	7,775	118,286
	Est-belge. { Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	14,470	"	14,470	623,167	14,148	4,322
	Landen à Hasselt.	28,000	"	28,000	"	28,000	"
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	63,182	40,448	103,630	97,295	6,335	103,630
	Nord de la Belgique { Anvers à Louvain.	57,880	"	57,880	54,323	3,557	50,892
	Aerschot à Hérenthals	22,240	"	22,240	22,240	"	22,240
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	9,656	21,474	31,130	31,130	"	31,130
Hasselt à Maeseyck.	40,567	"	40,567	40,567	"	40,567	"
Liège à Maestricht (Pays-Bas)	18,183	10,899	29,082	"	29,082	29,082	"
Liégeois- Limbourgeois	Liège à Hasselt.	52,555	"	52,555	"	49,416	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	42,388	17,872	59,960	59,960	"	59,960
	Liège à Flémalle et embranchements	24,227	"	24,227	24,227	"	6,698
Lierre à Turnhout	37,674	"	37,674	37,592	82	37,674	"
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,350	67,250	67,250	"	67,250	"
Nord-Belge.	Charleroi à Erquelinnes	27,107	100	27,207	518	25,669	27,207
	Mons à Hautmont (France)	14,611	9,289	23,900	"	23,900	23,900
	Namur à Liège.	74,378	"	74,378	2,167	72,211	73,855
	Namur à Givet (France)	45,744	3,400	49,144	43,509	5,635	49,144
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	9,433	9,433	"	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas.	21,948	"	21,948	20,182	1,766	21,948	"
Virton (section de Marche à Virton).	25,739	"	25,739	24,658	1,081	25,739	"
Totaux.	1,320,392	214,593	1,531,987	1,316,550	218,437	1,494,431	40,556

Longueur totale des lignes exploitées par des Compagnies (sur le territoire belge seulement) 1,320,392 mètres.
 — — — — — par l'Etat. (Voir ci-contre). 2,791,514 —

Total du réseau des chemins de fer en exploitation en Belgique, à la fin de 1880 4,111,906 —

(*) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'Etat belge.

N° XXI. — Division du réseau en groupes et

DES GROUPES ET DES SECTIONS.	LONGUEUR DES VOIES			Modifications apportées pendant l'année aux longueurs des diverses sections.		Observations.
	Doubles.	Simple.	Ensemble.	En plus.	En moins.	
	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mètres.
1^{er} groupe.						
1 ^{re} Sec. { Bruxelles (A.-V.) à Bruxelles (Q.-L.) — Bruxelles (Nord) à Malines y compris les courbes de Schaerbeek. — Bruxelles (rue des Palais) à Laken. — Laken à Denderleeuw — Schaerbeek à la bifurcation de Kessel-Loos. — Termonde à Assche. — Alost à Londerzeel.	75,214.45	38,656.20	113,880.65	"	7,037.95	Au 31 décembre 1879, la longueur du 1 ^{er} groupe était de 386,114.20 Au 31 décembre 1880, elle est de 307,988.60 Diminution en 1880. 78,125.60 Cette différence résulte : 1 ^o De la remise de l'ancienne 2 ^e section au 11 ^e groupe. 77,907.65 2 ^o De la remise d'une partie de voies au 3 ^e groupe 275.60 3 ^o De rectifications de mesurages. 30. " } 78,313.25 4 ^o D'une partie de voies omises en 1879, soit en plus 87.65 Reste, chiffre égal. 78,125.60
2 ^e Sec. { Malines à Neckerspoel. — Malines à la bifurcation de Maysen — Malines à Termonde. — Malines à Tirlemont.	69,424. "	1,201.70	70,623.70	"	71,087.65	
3 ^e Sec. { Tirlemont à Moll. — Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres — Tirlemont à Hamillies.	12,331.10	111,148.15	123,482.25	"	"	
2^e groupe.						
1 ^{re} Sec. { Tirlemont à Ans. — Landen à Ciney.	43,829.70	74,347.85	118,177.55	94.50	"	Au 31 décembre 1879, la longueur du 2 ^e groupe était de 350,419. " Au 31 décembre 1880, elle est de 330,344.22 Diminution en 1880. 74.78 Cette différence résulte : 1 ^o D'une partie des voies appartenant au charbonnage du Puits des Xhavers (lignes des Plateaux de Herre), portée par erreur en compte, en 1879. 163. " 2 ^o De rectifications de mesurages. 7.28 } 169.28 3 ^o De la reprise d'une partie de voies au 8 ^e groupe 94.50 Reste, chiffre égal. 74.78
2 ^e Sec. { Ans à Pepinster. — Chénée à Battée et à Verviers — Raccordement entre les stations de Liège. — Angleur à Marloie.	43,605.05	83,991.12	126,596.17	"	260.60	
3 ^e Sec. { Pepinster à la Prusse. — Welkenraedt à Gemmenich et embranchement de la Vieille-Montagne. — Pepinster à Gouvy.	35,811.70	69,758.80	105,570.50	91.32	"	
3^e groupe.						
1 ^{re} Sec. { Gand à Schellebelle, à Grammont et à Courtrai. — Courbe de Leleberg. — Chemin de fer de Ceinture, de Gand (Entrepôt) et du boulevard du Petit Dock.	98,343.23	2,287.36	100,630.59	165.79	"	Au 31 décembre 1880, la longueur du 3 ^e groupe est de 330,002.56 Au 31 décembre 1879, elle était de 329,506.10 Augmentation en 1880. 496.46 Cette différence résulte : 1 ^o De la mise en exploitation de la ligne de Termonde à Puers. 328.75 2 ^o De la reprise d'une partie de voies, au 1 ^{er} groupe. 275.60 } 783.73 3 ^o D'une partie de voies omises en 1879. 179.38 4 ^o De la suppression d'une partie de voies du Petit-Dock, à Gand, soit en moins. 267.27 Reste, chiffre égal. 496.46
2 ^e Sec. { Courtrai à Alost et à Denderleeuw. — La Pinte à la bifurcation de Leuze.	"	117,949.92	117,949.92	"	273.68	
3 ^e Sec. { Denderleeuw à Lokeren. — Alost à Termonde par Schellebelle — Lokeren à Moerbeke. — Eecloo à St-Gilles-Waes.	52,361.40	59,060.65	111,422.05	604.35	"	
4^e groupe.						
1 ^{re} Sec. { Bifurcation de Renaix à la frontière française, et de Hamengies-Chin à Mouscron. — Renaix à Courtrai.	29,239.51	26,755.10	55,994.61	"	2,355.40	Au 31 décembre 1879, la longueur du 4 ^e groupe était de 294,091.31 Au 31 décembre 1880, elle est de 293,480.88 Diminution en 1880. 610.43 Cette différence résulte : 1 ^o D'une partie de la ligne de l'État, exploitée exclusivement par la Compagnie du Nord français. 2,355.40 2 ^o De la suppression d'une partie de l'ancienne ligne de Tournai à Jurbise. 6,283.25 } 8,800.75 3 ^o De rectifications de mesurages. 162.10 4 ^o De la mise en exploitation de la ligne de Bassilly à Lessines. 8,190.32 Reste, chiffre égal. 610.43
2 ^e Sec. { Ath à Tournay et à la frontière française par Blandain. — Leuze à Saint-Ghislain. — Tournay à Péruwelz et à Basécles.	63,186.10	46,819.45	110,005.55	"	6,445.35	
3 ^e Sec. { Hal à Ath et à Furbise. — Denderleeuw à Ath. — Broine à Grammont. — Bassilly à Lessines.	118,938.18	8,542.54	127,480.72	8,190.32	"	
A reporter	642,287.42	639,525.84	1,281,815.26	9,146.28	87,460.63	

(a) Non compris une partie de la ligne de Mouscron à la frontière française, vers Lille (3,385.40 mètres) appartenant à l'État, mais exploitée

en sections de service. — 31 décembre 1880.

DÉSIGNATION DES GROUPES ET DES SECTIONS.	LONGUEUR DES VOIES.			Modifications apportées pendant l'année aux longueurs des diverses sections.		Observations.
	Doubles.	Simple.	Ensemble.	En plus.	En moins.	
5^e groupe.						
Report	Mét. courr ^s 641,287.42	Mét. courr ^s 639,588.84	Mét. courr ^s 1,281,816.26	Mét. courr ^s 9,141.98	Mét. courr ^s 87,470.63	Mètres.
1 ^{re} Sn. { Brains à Quiévrain. — Mons à Bonn-Espérance. — St-Ghislain à Erismoul. — St-Ghislain à Mollès.	63,632.34	33,737.53	99,389.87	"	1.28	Au 31 décembre 1879, la longueur du 5 ^e groupe était de 181,371.69 Au 31 décembre 1880, elle est de 181,570.38 Diminution en 1880. 1.28
2 ^e Sn. { Lignes du Fléau et de Saint-Ghislain	17,491.91	64,287.61	81,780.51	"	"	Cette différence résulte de changements apportés dans la pose d'appareils.
6^e groupe.						
1 ^{re} Sn. { Bruxelles à Brains. — Tubize à Reberg. — Bruxelles-Ceinture. — Bruxelles à Brains-l'Al- leud. — Lembeek à Ecaussines par Rou- quières. — Tubize à Braine-l'Alleud.	57,787.47	14,136.03	71,923.50	"	"	Au 31 décembre 1880, la longueur du 6 ^e groupe est de 210,409.36 Au 31 décembre 1879, elle est de 211,426.12 Augmentation en 1880. 1,016.76
2 ^e Sn. { Manège à Wavre. — Brui- ne-l'Alleud à Luttre. — Braine-le-Comte à Ma- nage	30,082.89	40,721.27	70,804.16	"	632.41	Cette différence résulte : 1 ^o De la mise en exploitation des lignes de : a) Masse-Diarbuis à Vieux-Campi- naire. 4,718.35 b) Jamet-Brûlotte à Marcinelle 4,722.60 c) Courcelles-Centre à Jamet-Brû- lotte (courbe du triangle de Gosse- lies) 601.80 2 ^o De la remise d'une partie de lignes, au 5 ^e groupe 1,427. " } 10,042.75 3 ^o De modifications apportées aux voies et à la délimitation des 6 ^e , 7 ^e et 8 ^e groupes, soit en moins 632.51 } 2,039.51
3 ^e Sn. { Manège à Luttre. — Lut- tre à Couillet. — Luttre à Jamet. — Châtelineau à Gilly. — Lumbusart à Fleurus. — Gilly-Sart- Atlet à Gilly-Haies. — Jamet à Ransart. — Ju- met à Noir-Dieu. — Masse-Diarbuis à Vieux-Campinaire. — Jamet à Marcinelle. — Courbes vers Jamet- Brûlotte au triangle de Gosselies.	29,354.37	38,311.33	67,665.70	8,615.61	"	Reste, chiffre égal. 7,933.24
7^e groupe.						
1 ^{re} Sn. { Manège à Mons et à Marie- mont. — Manège à Piéton. — Buscoud- Chapelle à Trazegnies. — La Louvière à Saint- Vaust. — Ecaussines à Baume. — Houdeng à Soignies	34,633.65	34,187.11	68,820.76	"	"	Au 31 décembre 1880, la longueur du 7 ^e groupe est de 218,120.40 Au 31 décembre 1879, elle était de 208,432.19 Augmentation en 1880. 9,688.21
2 ^e Sn. { Baume à Marchiennes. — Piéton à Buvrinnes- Mont. — Embranchement de Fontaine- l'Évêque, du Martinet n° 3, de Baymont, etc. — Piéton à Roux — Cour- celles à Gosselies. — Trazegnies à Courcelles- Fosses. — Embranchement de Courcelles- Nord; raccordement du puits Perrier; embran- chement du Rivage de Sart-lez-Moulins; gare de Monceau; embran- chements du Martinet n° 4, de Monceau-Usines et Rivage à Monceau. — Monceau-Fontaine à Forchies. — Trazegnies à Luttre. — Courcelles- Centre à Jamet-Brûlot- te et à Gosselies-Ville.	19,795.91	70,062.40	89,858.31	5,433.08	"	Cette différence résulte : 1 ^o De la mise en exploitation des lignes de : a) Courcelles-Centre à Jamet-Brûlotte. 3,370.40 b) Embranchement du puits n° 4 de la Société de Courcelles-Nord, à son ancien réseau. 518. " } 9,136.85 c) Buvrinnes-Mont à Lobbes 5,348.45 2 ^o De parties de lignes exploitées appartenant à des Compagnies, mais parcourues par les trains de l'Etat. 1,552.80 3 ^o De modifications apportées aux voies. 885.75 } 10,689.65 4 ^o De changements apportés à la déli- mitation des 6 ^e et 7 ^e groupes, soit en moins 115.69 } 1,001.44
3 ^e Sn. { Piéton à Leval. — Raccor- dement des charbonna- ges d'Anderlues. — Leval à la fosse Sainte-Barbe des charbonnages de Péronnes. — Berzé à Thuillies et à Benumont. — Baume à Erquennes. — Buvrinnes-Mont à Lobbes.	11,455.59	47,965.74	59,421.33	4,251.55	"	Reste, chiffre égal. 9,688.21
A reporter	917,938.55	932,977.85	1,900,916.40	27,450.14	88,094.32	

exclusivement par la Compagnie du Nord français.

DESIGNATION DES GROUPES ET DES SECTIONS	LONGUEUR DES VOIES.			Modifications apportées pendant l'accès aux longueurs des diverses sections		Observations.
	Doubles.	Simple.	Ensemble	En plus	En moins	
Report	Mèt courr ^{es} 917,938 53	Mèt courr ^{es} 982,977,85	Mèt courr ^{es} 1 900 916 10	Mèt courr ^{es} 27 430 14	Mèt courr ^{es} 83,033 31	Mètres
8^e groupe						
1 ^{re} Se { Bruxelles (Q.-I.) à Namur — Gembloux à Rumilly	56 650 "	20,250 11	76 900 11	168 85		Au 31 décembre 1880 la longueur du 8 ^e groupe est de 256,883 09 Au 31 décembre 1879, elle était de 255 992 43 Augmentation en 1880 890 66
2 ^e Se { Namur à Ciney et à Jemeppe sur Sambre — Gembloux à Jemeppe sur Sambre — Namur à Linclon	45,709 80	54,538 81	100 148 6		203 19	Cette différence résulte 1 ^o De la reprise d'une partie de voies au 6 ^e groupe 1,427 " 2 ^o De la remise d'une partie de voies au 2 ^e groupe 94 50 3 ^o De rectifications de mesurages et de modifications apportées aux voies, soit en moins 441 84 } 536 34
3 ^e Se { Jemeppe sur-Sambre à Montigny Couillet — Jemeppe à Gembloux — Jemeppe à Niville — Jemeppe à Mitter	16 979 30	62,445 05	79 371 35	197 "		Reste, chiffre égal 890 66
9^e Groupe.						
1 ^{re} Se { Gand à Ostende — Bruges à Blankenberge et à Heyst	60,580 79	30,693 40	91,283 79	343 "		Au 31 décembre 1880, la longueur du 9 ^e groupe est de 256,309 84 Au 31 décembre 1879 elle était de 161,477 33 Augmentation en 1880 94,832 51
2 ^e Se { Thilt à Lichtervelde — Lichtervelde à Furnes et à la frontière — Dixmude à Dixmuiden — Dixmude à Ingelmanskerke — Ostende à Ypres	"	165,024 19	165 024 19	9,083 51		Cette différence résulte 1 ^o De la fusion avec le réseau de l'Etat, des lignes de a) Furnes à la frontière vers Dunkerque 8,254 " b) Ostende à Ypres et Comines à la frontière vers Ypres 66,672 66 2 ^o De la mise en exploitation de la ligne de Thilt à Lichtervelde 17,156 85 3 ^o De modifications apportées aux voies 340 " Ensemble chiffre égal 92 437 51
10^e Groupe						
1 ^{re} Se { Ciney à Libramont et à Bastogne	48,924 90	14 711 50	93,636 40		70,949 30	Au 31 décembre 1880 la longueur du 10 ^e groupe est de 257,872 09 Au 31 décembre 1879 elle était de 204,549 63 Augmentation en 1880 53 322 46
2 ^e Se { Libramont à Arlon et à la frontière — Arlon à Ath et à Suresnes — Ath à Suresnes	62 166 30	8,892 08	90,958 38	994.40		Cette différence résulte de la mise en exploitation d s lignes de a) J. melle à Roch fort 4 059 10 b) Florenville à Gedinne 49,263 36
3 ^e Se { Arlon à Florenville et Florenville à Gedinne		73,277 31	73,277 31	73 277 31		Ensemble chiffre égal 51 322 46
11^e groupe						
1 ^{re} Se { Vieux-Dieu à Anvers Est — Anvers-Dam à Anvers-Quai du Rhin — Anvers-Dam à la frontière	19,637 53	30,371 76	43 029 11	43,029 11		La longueur du 11 ^e groupe créé en 1880 est de 119,533 15 Les sections indiquées ci contre appartenaient au 1 ^{er} groupe, à concurrence de 77,907 65 41,625 50
2 ^e Se { N. Aerspoel à Vieux-Dieu — Contich à Lierre — Vieux-Dieu à Boom — Contich Est à Contich Ouest — Vieux-Dieu à Anvers Sud — Hoboken à Boom — Puers à Fermeval	30 902 10	45,601 94	76,504 04	76,504 04		La différence en plus résulte 1 ^o De la reprise, par l'Etat, de la ligne d'Anvers-Dam à la frontière néerlandaise 26 796 76 2 ^o De la mise en exploitation de la ligne de Puers à Fermeval 14,667 74 3 ^o D'un nouveau mesurage de la ligne de Contich Est à Contich Ouest 166 Ensemble, chiffre égal 41 625 50
TOTAL	1,257,369 19	1,534,145 40	2,791,514 57	314,783 41	109,248 81	+ 205,534 60

N° XXII. — *Passages à niveau. — Modifications survenues en 1880.*

Dépense provoquée. — Economie réalisée.

DÉSIGNATION DES GROUPES ET DES LIGNES.		NOMBRE DE PASSAGES A NIVEAU :			MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
		Gardés.	Nou gardés.	Ensemble.		
A. Installations nouvelles.						
4 ^e groupe .	Bassilly à Lessines.	9	»	9	6,315 30	
6 ^e groupe .	Jumet à Marcinelle	4	2	6	3,277 70	
	Jumet à Ransart	6	6	12	4,380 »	
Ransart à Vieux-Campinaire.						
7 ^e groupe .	Courcelles à Jumet	5	1	4	2,317 60	
	Merbes-Sté-Marie à Lobbes.	1	2	3	365 »	
9 ^e groupe .	Comines à la frontière. . . .	16	17	33	5,930 17	
	Furnes à Dunkerque	10	27	37	5,001 86	
	Ostende à Ypres	81	94	175	44,892 85	
10 ^e groupe.	Thielt à Lichtervelde	25	18	43	15,097 11	
	Florenville à Gedinne	15	»	15	4,927 30	
	Jemelle à Rochefort	5	»	5	1,815 80	
11 ^e groupe.	Anvers à la frontière	52	25	55	58,432 75	
	Puers à Termonde.	18	5	23	12,227 30	
Ensemble. . .		223	195	418	145,001 52	
B. Suppressions.						
1 ^{er} groupe.	Malines à Termonde.	»	1	1	1,008 52	
4 ^e groupe .	Ath à Enghien	»	1	1	77 98	
	Denderleeuw à Ath	»	1	1	»	
5 ^e groupe .	Braine-le-Comte à Jurbise . .	2 ⁽¹⁾	»	2	7,517 54	
	Mons à Quiévrain.	»	1	1	»	
6 ^e groupe.	Bruxelles à Hal.	»	1	1	»	
7 ^e groupe.	Piéton à Trazegnies	»	2	2	»	
8 ^e groupe .	»	1 ⁽²⁾	»	1	6,495 22	
	Bruxelles à Namur	»	2	2	4,750 »	
	Ramillies à Namur	»	1	1	»	
Ensemble. . .		5	11	14	19,849 06	

(1) L'économie annuelle réalisée par cette suppression, s'élève à 1,752 fr. Capitalisée au dernier 25, cette économie représente un capital de 43,800 fr.

(2) L'économie annuelle réalisée par cette suppression, s'élève à 1,168 fr. Capitalisée au dernier 25, cette économie représente un capital de 29,300 fr.

(¹) L'économie annuelle réalisée par cette suppression, s'élève à 1,752 fr. Capitalisée au dernier 25, cette économie représente un capital de 43,800 fr.

(²) L'économie annuelle réalisée par cette suppression, s'élève à 1,169 fr. Capitalisée au dernier 25, cette économie représente un capital de 29,260 fr.

N° XXIII. — Stations, bifurcations et endroits dangereux du railway armés

STATIONS OU EMPLACEMENTS.	NOMBRE DE LEVIER.	PRIX			
		TOTAL	MOYEN PAR LEVIER.		
Antoing.	12	9,796 80	816 40		
Anvers-Stuyvenberg. — Bifurcation vers la Hollande	38	53,815 31	889 88		
Audeghem.	10	7,947 14	794 71		
Bassilly.	12	10,435 76	802 60		
Boom. — Bifurcation vers Anvers-Sud et Vieux-Dieu	23	24,578 27	983 43		
Bruges. — Bifurcation de Saint-Michel vers Eccloo	41	9,463 58	860 33		
Buvrignes-Mont	14	11,160 02	797 14		
Charleroi	Bifurcation vers Marcinelle	15	15,803 26	1,053 53	
	Cabine A	27	26,569 03	984 04	
	— B.	56	36,280 75	1,007 80	
	— C.	58	41,252 »	1,083 58	
	— D.	57	39,251 56	1,060 85	
Ciney. — Bifurcation de la ligne vers Modave	13	13,559 25	1,111 60		
Courtrai : Station. {	Cabine B.	58	45,675 28	1,201 93	
	— C.	42	46,121 63	1,098 45	
Denderleeuw . {	Bifurcation vers Bruxelles et Ath	57	55,768 70	966 72	
	Station	27	55,268 92	1,252 48	
Diest	17	12,071 81	710 11		
Gembloux	52	54,801 91	1,087 56		
Gilly-Sart-Allet.	13	13,439 72	1,033 82		
Gosselies-Ville. {	Station et bifurcation.	21	22,587 52	1,075 60	
	Triangle. {	Cabine vers Courcelles-Centre.	9	7,242 07	804 67
		— vers Jumet-Brûlotte.	9	7,244 50	804 94
Houdeng. — Bifurcation vers Etaussines et Soignies.	21	18,769 37	893 79		
Irchonwelz (Ath). — Bifurcation vers Leuze et Blaton	12	8,978 43	748 20		
Jumet-Brûlotte.	56	50,499 47	847 21		
Laeken	29	55,485 60	1,154 61		
Landen	Bifurcation vers Gembloux et Bruxelles	25	20,788 85	831 55	
	Station. — Cabine B	19	26,680 17	1,404 22	
La Pinte.	12	11,747 70	978 98		
Lessines.	11	8,669 75	788 16		
A reporter	807	697,528 46	»		

d'appareils de sécurité système Saxby et Farmer. — Installations faites en 1880.

STATIONS OU EMPLACEMENTS.	NOMBRE DE LEVIER.	PRIX			
		TOTAL.	MOYEN PAR LEVIER.		
Report . . .	007	697,528 16	"		
Liège-Guillemins	136	114,457 84	841 60		
Luttre. — Bifurcation vers Trazegnies.	21	16,338 25	787 53		
Malles.	11	11,280 31	1,026 50		
Malines.	Ponts-tournants	12	0,634 90	802 91	
	Station. {	Cabine A	10	7,912 82	791 28
		— B	16	13,545 11	846 57
		— C	35	34,959 19	1,039 57
		— D	27	31,425 11	1,163 89
Marchiennes. — Bifurcation vers La Sambre	11	9,022 45	902 04		
Marcinelle. — Bifurcation {	vers Jumet.	18	17,445 81	969 10	
	vers La Sambre.	24	22,526 11	958 59	
Merbes-Sainte-Marie.	15	12,455 75	830 25		
Moll.	25	17,209 77	748 25		
Opwyck	Bifurcation {	vers Alost et Termonde	18	10,269 "	905 85
		vers Assche et Londerzeel	25	24,400 14	976 01
	Station	20	18,948 23	947 42	
Ostende. — Bifurcation vers Armentières.	10	10,190 01	1,019 "		
Peissant.	15	14,535 22	957 01		
Piéton. — Cabine C.	42	39,853 51	948 89		
Puers. — Bifurcation aux abords de la station	14	13,215 50	945 82		
Saint-Ghislain. {	Bifurcation vers Ath et Erbisœul	11	7,875 45	715 95	
	Station. (Modifications à l'appareil)	8	6,962 40	870 50	
Saint-Yaast. — Bifurcation vers Ecaussines et La Louvière.	10	6,783 61	678 56		
Sart-lez-Moulins. — Traversée entre Roux et Monceau.	45	39,352 04	874 05		
Sottegem. — Bifurcations aux abords de la station.	37	34,853 50	941 45		
Tamines. — Bifurcation vers Mettet	14	14,522 16	805 14		
Termonde	25	24,381 72	985 27		
Thuillies.	21	19,559 63	931 41		
Vieux-Campinaire. — Triangle.	16	21,915 90	1,369 74		
Verviers.	21	22,095 67	1,052 17		
Totaux et moyenne . . .	1,406	1,351,438 15	961 19		

N° XXIV. — *Dépendances de la voie.*

Situation au 31 décembre 1880.

A. — *Énumération.*

DÉSIGNATION DES BATIMENTS ET DÉPENDANCES.		QUANTITÉS :	
		NOMBRE.	LONGUEUR, SURFACIE OU CAPACITÉ.
A. — Routes.			
Clôtures	"		2,777,297 m. c ¹² .
Maisonnettes et loges {	pour piqueurs et garde-routes	188	"
	pour garde-barrières	1,216	"
Ouvrages d'art	Ponts	1,494	"
	Passerelles.	2	"
	Aqueducs	7,050	"
	Caniveaux de chute.	22	"
	Murs de soutènement et d'endiguement.	"	215,342 m ² .
Passages à niveau.	Tunnels	46	"
	Terrains pavés, partie privée de la voie (aux pas- sages à niveau)	"	208,073 m ² .
	Barrières à lisses glissantes	5,551	"
	— tournantes	440	"
	— à bascules manœuvrées à distance.	510	"
Signaux	— d'autres systèmes	179	"
	Plantations le long de la route	"	1,751,711 m. c ¹² .
	Poteaux télégraphiques du service de la route	584	"
	Puits ou fontaines sur la route	771	"
	Appareils à distance.	1,706	"
Voies secondaires parallèles à la route (1).	Disques d'arrêt	1,129	"
	Mâts sémaphoriques.	771	"
	Sonneries trembleuses.	1,591	"
	— du système Siemens et Halske.	13	"
	Block-system	319	"
B. — Propriétés foncières. (2)			
Carrières de pierres.	"		7,987 m ² .
Champs	"		588,468 —
Forêts	"		576,734 —
Jardins.	"		616,198 —
Prairies	"		231,954 —
Sablières	"		1,870 —
Terrains à bâtir.	"		28,816 —
Terrains incultes	"		541,305 —

(1) Y compris le développement des voies accessoires existant dans les hangars, les remises aux locomotives, etc., détaillées dans la présente annexe.

(2) Ces propriétés appartiennent à l'Administration des chemins de fer, mais elles ne sont pas utilisées par l'exploitation.

DÉSIGNATION DES BATIMENTS ET DÉPENDANCES.	QUANTITÉS :		
	NOMBRE.	LONGUEUR, SUPERFICIE OU CAPACITÉ.	
C. — Directions, stations, haltes et dépendances.			
Bâtiments spéciaux pour les directions.	34	3,233 m².	
Bureaux avec habitation pour employés.	23	5,062 —	
Maisons de famille (exclusivement destinées pour habitation).	40	5,975 —	
Pour le service des voyageurs.	Bâtiments de recettes	560 128,198 —	
	Espace réservé au public, pour porches, salles d'attente, etc.	" 34,216 —	
	Salles d'attente et abris pour voyageurs	808 34,048 —	
	Perrons. { couverts.	212 65,222 —	
		non-couverts, éloignés des bâtiments	167 82,124 —
	Bâtiments pour chaufferies	62 5,226 —	
	Voies . . . { avec perrons couverts	" 21,597 m. c ^{ts} .	
		— — non couverts	" 48,515 —
		existant dans les haltes	" 3,261 —
	Hangars pour wagons.	Bâtiments	42 68,016 m².
Rails		" 80,288 m. c ^{ts} .	
Remises pour locomotives.	Bâtiments	56 73,052 m².	
	Nombre de machines pouvant être remisées	728 "	
	Rails	" 14,727 m. c ^{ts} .	
Hangars pour marchandises.	Bâtiments	343 113,184 m².	
	Surfaces réservées aux marchandises.	" 60,468 —	
Quais de chargement pour marchandises.	"	21,598 m. c ^{ts} .	
Service d'alimentation.	Citernes ou réservoirs d'eau.	201 9,885 m³.	
	Bâtiments spéciaux.	" 5,644 m².	
	Installations avec pompes à main.	45 "	
	— — à vapeur	85 "	
	Conduites d'eau, avec chute naturelle	11 "	
	Bélier hydraulique	1 "	
	Colonnes hydrauliques.	319 "	
Bâtiments ruraux, annexes, écuries, dépôts de charbon de bois et d'outils, etc.	216	48,554 m².	
Bâtiments pour dépôts et magasins de matériaux	81	18,981 —	
Ateliers.	102	120,292 —	
Latrines	679	9,094 —	
Loges pour garde-excentriques	1,188	6,966 —	
Puits (nombre des bâtiments)	482	"	
Pompes à incendie	77	"	
Horloges de tours et de perrons	411	"	

DÉSIGNATION DES BATIMENTS ET DÉPENDANCES.		QUANTITÉS :	
		NOMBRE.	LONGUEUR, SUPERFICIE OU CAPACITÉ.
Fosses aux cendres.		99	"
Rampes fixes et perrons ⁽¹⁾ de chargement. {	Attenant aux bâtiments.	104	"
	Séparés des bâtiments	339	"
	Voies des perrons	"	20,854 m. c ³ .
Rampes mobiles.		153	"
Embarcadères libres près des voies.		"	85,210 m ² .
Établissements de gaz.		5	"
Lanternes pour l'éclairage extérieur		6,145	"
Rigoles d'écoulement pavées dans les stations		"	14,434 m ² .
Écluses d'écoulement pour bâtiments et assiettes de station. {	Construites en tubes.	"	4,671 m. c ³ .
	— en maçonneries	"	50,411 —
Conduites d'eau pour service d'alimentation. {	Établies en tuyaux de fer	"	565 —
	— — de fonte	"	85,897 —
	— — de céramique.	"	3,953 —
	— — de bois.	"	14 —
Avenues et places . . {	Pavées	"	473,582 m ² .
	Empierrées	"	158,398 —
Clôtures de stations.		"	378,675 m. c ³ .
Plantations dans les gares.		"	20,063 m ² .
D. — Appareils mécaniques.			
Chariots transbordeurs. {	A fosse . . {	Nombre	11
		Voies	"
	Sans fosse. {	Nombre	11
		Voies	"
Plaques tournantes. {	Grandes	81	"
	Petites	1,677	"
Excentriques en rails de fer ou d'acier manœuvrés : {	Avec contre-poids du système Rhénan ou Nord modifié.	3,251	"
	Avec contre-poids, avec boîte à double action, d'autres modèles.	3,562	"
	Avec contre-poids, avec boîte à simple action, d'autres modèles.	1,455	"
	Avec leviers de cabines Saxby.	972	"
Ponts à bascule.		573	"
Grues et engins de chargement. {	Fixes	146	"
	Mobiles	115	"
Appareils Saxby et Farmer pour la manœuvre de signaux, d'excentriques, etc. {	Cabines.	169	"
	Leviers	3,505	"

(1) Y compris 142 rampes et perrons à talus.

**B. — Surfaces réservées aux marchandises. —
Capacité des réservoirs d'eau.**

STATIONS	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés	CAPACITÉ des réservoirs d'eau — Mètres cubes	STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés	CAPACITÉ des réservoirs d'eau — Mètres cubes
Aartsen	600	"	Baerleghem	26	"
Adinkerke	160	7 500	Baerle-lez-Gheel	2,295	"
Aeltere	1,750	39 "	Baerlede (Nord)	1,852	"
Alost	4,506	58 "	— (Sud).	330	"
Amougies	1,023	"	Baise	900	"
Anderlues	1,383	"	Barvaux	4 500	"
Angleur (Etat)	23,000	25 "	Bary Maulde	1,100	"
Ans	150,000	150 "	Bascloup-Chapelle	1,800	"
Anseghem	1 994	22 "	Basècles	1,020	"
Antoing	1 660	"	Bassevelde	544	"
Anvaing	2 481	"	Bassilly	1 500	"
Anvers (Bassins)	26,523	"	Baslogne	4,000	19 "
— (Borgerhout)	4,926	"	Batice	3,750	"
— (Est)	"	98 "	Baudour	50	"
— (Quai du Rhin).	19,450	"	Baulers	2,250	150 "
— (Stuyvenberg).	8,410	110 "	Baume (Centre).	700	30 "
— (Station au bois)	5,982	"	Beaumont	2,713	"
— (Sud)	14,750	150 "	Belœil	1,052	"
Ardoye	1,587	"	Berchem-Sainte-Agathe	3,570	"
Arlon	205	160 "	Bermont	1,800	"
Assche	5,895	15 "	Bernissart	656	"
Assenède	615	"	Bertrée	410	"
Assesse	1,600	39 "	Beyne	2,000	"
Ath	2,150	56 "	Bierset-Awans	1,800	"
Athus	9	40 "	Binche	5,826	56 "
Audeghem	680	"	Bisamont	2,000	"
Audenarde	2,025	60 "	Blinkenberghe	1,200	11 "
Autel	65	"	Blaton	4,065	20 "
Auvelais	1 518	"	Bleyberg	2 700	150 "
Ave-Capelle	158	"	Bloemendaal	1,551	"
Avelghem	1 580	"	Bodeghem Saint-Martin	5,590	"
Avennes	570	"	Boesinghe	208	"
Avins-en-Cendroz	1 500	"	Bomal	4,000	"
Aye	2,600	"	Bonne-Espérance	1 797	"

STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.	STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.
Boom	3,540	20. "	Chênée	50,000	130. "
Boortmeerbeek	1,550	"	Chièvres	75	"
Bouchaute	650	"	Ciney	1,040	45. "
Boucle-Saint-Denis (Neder- swalm).	766	"	Clavier-Terwagne	480	"
Bourg-Léopold	5,430	150. "	Cognelée	2,451	"
Boussu	102	"	Combain-au-Pont	4,000	"
Bousval	525	"	Combain-la-Tour	5,500	"
Bovigny	1,650	"	Contich	400	"
Bracquegnies	544	"	— (Ouest).	1 024	"
Brages (Bellinghen).	1,550	"	Corbeek-Loo	1,100	"
Braine-l'Alleud	6,192	"	Cortemarck	428	"
Braine-le-Comte	25,560	"	Cortenbergh	5,677	"
Braives-Latinne	580	"	Couillet	5,150	"
Brugelette	600	"	Courcelles	1,520	11. "
Bruges	1,652	91.500	Courtrai	12,650	168.500
Bruxelles (Allée-Verte).	69,265	25. "	Cronfestu	1,015	"
— (Chartreux)	455	"	Cumtich	1,767	"
— (Duquesnoy)	251	"	Cusmes (État)	12	"
— (Midi)	60,555	"	Deerlyk	1,145	"
— (Nord)	1 250	180. "	Denderleeuw	12,560	54. "
— (Ouest).	43,550	"	Desselghem	22	"
— (Quart.-Léopold)	780	"	Deurle	25	"
— (rue Rogier).	10 975	"	Deurne-lez-Diest	1,980	"
Buggenhout	1,644	"	Deynze	75	38. "
Burst	656	"	Dieghem	5,912	"
Buvrinnes-Mont	1,585	21. "	Dilbeek	5,120	"
Buysingen	6,000	"	Dison	2 000	"
Calevoet	6,955	"	Dixmude	1,505	16.500
Callenelle	860	"	Dolhain	1,800	"
Capette-au-Bois	658	"	Dour	90	"
Capellen	25	"	Duffel	1 200	"
Caprycke	456	"	Écaussines	2,050	"
Chaineux	4,050	"	Eecke-Nazareth	522	"
Charleroi	15 847	500. "	Eename	585	"
Chastres	50	"	Eghezée	1,664	"
Châteleineau-Châtelet	4,506	60. "	Eessen	180	"
Chaudfontaine	6,000	"			

STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau — Mètres cubes.	STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau — Mètres cubes.
Etouges	90	»	Frasnes-lez-Gosselies	1,252	»
Emptinne	540	»	Fumal	570	»
Enghien	1,800	18. »	Furnes	500	»
Ensival	1,741	»	Gammerages	1,590	»
Eppegthem	1,520	»	Gand (Ch. des manœuvres). .	520	16. »
Erembodegem	1,530	»	— (Entrepôt)	26	»
Erpe-Meire	444	»	— (Rabot),	925	170. »
Erwetegem	26	»	— (Station)	634	»
Esemael	1,040	»	Gavre-Asper	471	»
Esneux	6,000	21. »	Geet-Betz	1,717	»
Esschen	20	4. »	Gembloux	62	200. »
Esschene-Lombeek	2,490	»	Genappe	1,530	22. »
Estinnes-Haulchin	48	»	Gendbrugge	90	»
Etichove	1,120	»	Ghislenghien	1,500	»
Exaerde	2,570	»	Gilly-Sart-Allet	4,064	»
Eyne	1,737	»	Gingelom	600	»
Falisolle	837	»	Godarville	1,892	»
Fallais	660	48. »	Gosselies	2,495	14. »
Familleureux	400	»	Gosselies-Courcelles	2,277	»
Farciennes	136	»	Gouvy	1,750	»
Faurœux	2,550	»	Gouy-lez-Piéton	902	»
Feluy-Arquennes	1,250	»	Grammont	5,600	80. »
Fexhe	1,900	»	Grandglise	510	»
Flawinne	2,200	»	Grand-Halleux	1,200	»
Flénu (Produits)	25	»	Grand-Reng	1,172	»
Fléron	5,700	»	Grupont	2,600	»
Floreffe	1,500	»	Gysegem	754	»
Florenville	65	150. »	Habay	75	»
Fontaine-l'Évêque	4,530	»	Haecht	855	»
Forchies-la-Marche	2,538	»	Haelen	2,052	»
Forest	4,000	»	Haeltert	728	»
Forest (Stalle)	7,719	»	Haeren	6,272	»
Forrières	1,100	»	Haine-Saint-Paul	»	90. »
Fosses	2,420	»	Hal	8,550	»
Francorchamps	250	60. »	Halanzy	55	»
Franière	1,500	»	Hamoir	8,000	41.500
Frasnes-lez-Buissenal . . .	2,200	»	Hamois-en-Condroz	480	»

STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes	STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises — Mètres carrés	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.
Handzaeme	100	»	Jusleville	1,050	»
Hannut	920	»	Ladeuse	455	»
Hansbeke	120	»	La Louvière	1,575	69. »
Harlebeke	42	»	Lambusart	560	»
Harmignies	48	»	Landegem	980	»
Haut-Pré	12,000	10. »	Landen	1,200	150. »
Havclange	1,500	48. »	Landscauter	26	»
Haversin	3,276	»	Langemarck	282	»
Haviennes	760	»	La Pinte	114	»
Havré-Ville	1,614	»	La Reid	1,600	12. »
Hemixem	1,250	»	Lauwe	2,000	»
Hennuyères	6,660	»	Léau	2,052	»
Henri-Chapelle	600	»	Lebbeke	5,895	»
Heppen	1,984	»	Le Campinaire	505	»
Hérent	2,285	»	Lede	910	»
Herre	4,100	8.500	Ledeberg	»	500. »
Herzele	658	»	Lembecq	5,000	»
Hever	1,226	»	Lembeke	450	»
Heyst	600	8. »	Lens	465	»
Hoboken	1,240	»	Lessines	1,870	15.500
Houdeng-Coëgnies	1,800	»	Le Touquet	525	»
Hougaerde	1,685	»	Le Trooz-Aval	10,500	»
Huccorgne	450	»	Leupegthem	148	»
Huppaye	1,845	»	Leuze	2,500	20. »
Huy-Tilleul	500	»	Leuze-Longchamps	2,025	»
Hyon-Ciply	48	»	Leval et Péronne	200	»
Idegem	550	»	Libramont	1,800	58.500
Isières-Lanquesaint	1 550	»	Lichtervelde	»	25. »
Jabbeke	585	»	Liège (Guill-mins)	150,000	180. »
Jauche	777	»	— (Meuse)	5,000	»
Jemappes	126	»	— (Palais)	200	»
Jemelle (Rochefort)	2,000	200. »	Lierde-Sainte-Marie	19	»
Jemeppe-sur-Sambre	1,800	»	Lierre	1,000	100. »
Jette Saint-Pierre	7,300	»	Ligne	997	»
Jodoigne	2,445	52. »	Ligny-Sud	2,280	»
Jumet-Brûlotte	7,264	»	Lillois	1,950	»
Jurbise	21	49. »	Lincen	980	»

STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.	STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.
Lisseweghe	375	»	Mons	1,539	500. »
Lokeren	1,400	15. »	Mons (ville)	40	150. »
Londerzeel	952	»	Montigny	»	300. »
Longlier (Neufchâteau)	58	»	Mont-Saint-Guibert	25	»
Looz	2,240	»	Montzen-Moresnet	2,000	»
Loth	1,800	»	Moorsel	3,895	»
Louvain	12,589	143. »	Moortzele	26	»
Luttre	2,700	300. »	Morhet	2,300	»
Machelen	19	»	Morlanwelz	2,000	»
Maffles	1,450	»	Moucron	19,000	55. »
Malderen	494	»	Moustier	1,230	»
Malines	8,840	500. »	Muysen	»	150. »
Mauage	990	107.500	Naast	758	»
Marbehan	95	40. »	Namur	1,299	500. »
Marche-lez-Écaussinnes	560	»	Naninnes	1,900	»
Marche (Luxembourg)	5,000	»	Natoye	1,000	»
Marchiennes	8,403	42. »	Néchin	1,500	»
Mariemont (Saint-Arthur)	750	»	Neer-Linter	2,255	50. »
Marloie	4,800	20. »	Neerwinden	700	»
Masnuy-Saint-Pierre	18	»	Nessonvaux	4,100	18. »
Mazy	1,650	»	Neufvilles	90	»
Meirelbeke	44	150. »	Niel	1,560	»
Meix	22	»	Nieuport (Ville),	800	10.500
Melle	44	»	— (Bains)	»	19. »
Melreux	7,000	40. »	Nimy	2,625	»
Merbes-Sainte-Marie	1,585	»	Ninove	2,250	»
Merchtem	3,895	»	Nivelles (Est)	2,160	»
Messancy	12	»	— (Nord)	1,955	»
Mettet	1,640	»	Noirhat	900	»
Méverguies-Attre	1,155	»	Obaix-Buzet	1,280	»
Micheroux	7,050	»	Obourg	1,146	»
Mignault	550	»	Okegem	970	»
Modave	1,000	15. »	Olsene	18	»
Moen-Heestert	1,195	»	Onoz-Spy	1,650	»
Moerbeke	228	9.500	Oostcamp	850	»
Moha	540	»	Oostham-Quaed-Mechelen	1,980	»
Monceau	»	80. »	Oostkerke	400	»

STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.	STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.
Oostroosbeke.	35	»	Rhisne	30	»
Opwyck.	7,800	»	Rhode-Sainte-Genèse . . .	5,148	»
Ordange.	1,786	»	Rivage	3,500	»
Ormeignies	900	»	Rocheport	1,000	11,300
Orroir	912	»	Rœulx	2,297	»
Ostende	3,700	19,500	Rooborst	983	»
Ottignies	1,600	200. »	Rosoux-Goyer	700	»
Pannenhuyt	2,742	»	Roux	3,205	»
Papignies	500	»	Ruysbroeck	2,400	»
Pâturages	90	»	Saintes	1,500	»
Peissant	1,036	»	Saint-Amand	1,942	»
Pepinster	4,223	100. »	Saint-Denis-Bovesse . . .	15	»
Péruwelz	1,965	»	Saint-Denis-Westrem . . .	21	»
Pervyze	7,790	»	Saint-Gérard	573	»
Perwez	54	»	Saint-Ghislain	115	150. »
Peteghem-lez-Audenarde. .	519	»	Santbergen	660	»
Piéton	1,930	85. »	Sart	»	6. »
Pin-Izel	22	»	Saventhem.	5,223	»
Pirange	1,786	»	Schaerbeek	91,000	150. »
Pitthem.	278	»	Schelde-Windeke.	26	»
Plasschendaale	1,530	66. »	Schellebelle	294	»
Poelcapelle	318	»	Schendetbeke	450	»
Poix (Saint-Hubert). . . .	4,000	97,500	Schoonaerde.	600	»
Pont-à-Celles.	1,526	»	Senefte	1,200	»
Poulseur	6,000	»	Sibret.	3,900	»
Quaregnon-Wasmuel	90	80. »	Signeux	115	»
Quatrecht	104	»	Silly-Hellebecq.	973	»
Quenast.	9,900	»	Sirault	73	»
Quiévrain	650	150. »	Snaeskerke	»	3. »
Ramillies	2,106	21. »	Soignies.	46	»
Rebaix	510	»	Sombreffe	1,373	»
Rebecq-Rognon	1,340	»	Sottegem	110	»
Rebecq (Village)	3,700	»	Spa.	1,950	9. »
Reeth	480	»	Staden	340	»
Remicourt.	1,800	»	Stambruges	611	»
Renaix	2,464	»	Stavelot.	1,320	»
Rèves.	832	»	Stekene	364	»

STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.	STATIONS.	SURFACE réservée aux marchandises. — Mètres carrés.	CAPACITÉ des réservoirs d'eau. — Mètres cubes.
Sterpenich.	51	40. "	Verviers (Gérard-Champs) .	10 093	67. "
Strée	1,978	"	Viane-Moerbeke	1 170	"
Sweveghem	1 260	"	Vichte.	1 188	"
Synghem	1,574	"	Vielsalm.	1 250	100. "
Tamines.	5,568	48. "	Viesville.	2 568	"
Taviers	2,881	"	Vieux-Dieu.	2 000	"
Templeuve	1,600	"	Ville-Pommerœul	2,182	"
Termonde (Station). . . .	4,030	60. "	Vilvorde	5,010	"
Ternath.	7,120	"	Virton	30	20. "
Tertre-lez-Baudour	75	"	Wachtebeke	280	"
Tessenderloo.	2,366	"	Wacreghem	178	"
Theux.	3,200	"	Wagneléc-St-Amand . . .	1 358	20. "
Thourout	"	8. "	Waremmes.	2,600	75. "
Thuillies	2,595	"	Warneton	500	"
Thulin	92	"	Warquignies.	"	197.500
Tilff	2 000	"	Wasmes.	22	"
Tirlemont.	8 572	100. "	Waterloo	5,063	"
Tournay (Ancienne Station).	12,500	80. "	Waudignies	18	"
— (Nouvelle Station).	20,100	150. "	Wavre-Sainte-Catherine. .	800	"
Trazegnies.	1,268	"	Weerde	3,200	"
Trois-Ponts	1 470	100. "	Welkenraedt.	2,860	75. "
Tronchiennes	459	"	Wespelaer.	1 554	"
Tubize	14,870	"	Westroosebeke.	180	"
Uccle.	7,592	"	Wetteren	120	"
Vaulx.	4 581	"	Wichelen	400	"
Vedrin	1,612	"	Wideumont Bercheux. . .	800	"
Vetthem.	4,500	"	Wiltryck.	1,729	"
Vertryck	3,555	"	Wygmael	2,600	"
Verviers (Chic-Chac) . . .	1 750	"	Zarren	180	"
— (Est)	4,687	"	Zelee	497	"

N° XXV. — *Raccordements industriels et gares privées.* — Modifications
survenues en 1880.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ÉTABLISSEMENTS RACCORDÉS.	DATES DES AUTORISATIONS RÉGLANT les conditions actuelles d'exploitation.	POINTS DE RACCORDEMENT.
Chemins de fer exploités par l'État.			
A. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.			
1. — INSTALLATIONS NOUVELLES.			
1	V^e Dumoncel. — Magasin de charbon.	26 novembre 1879	Looz.
2	Société de la sucrerie du Grand-Pont.	20 janvier 1880	Hougaerde.
3	C^e générale des conduites d'eau.	20 mars 1880.	Chemin de fer reliant les usines de la Société anonyme à la gare privée d'Angleur.
4	Smcers. — Magasin de grains.	28 mai 1879.	Esmael.
5	Lodez. — Briquetterie.	4 octobre 1879.	Spa.
6	Cloux. — Magasin de charbon.	3 mars 1880.	Barso.
7	Vercoutere. — Magasin de chiffons.	29 février 1880	Gand (Rabot).
8	Société Tulleries Sainte-Marie.	30 juillet 1880 (*)	Stekene.
9	C^e du gaz, à Gand. — Usine	27 août 1880 (*)	Gand (Rabot).
10	Michex. — Magasin	26 août 1880 (*)	Boussu.
11	Louis Escuyer. — Usine de produits réfractaires.	6 octobre 1879.	Tertre-lez-Baudour
12	Brunlau. — Magasin de charbon	18 novembre 1880 (*)	Frasnes-lez-Gosselies.
13	Société anonyme des forges et fonderies de Gosselies.	14 mai 1879	Gosselies-Ville.
14	Buisson. — Fonderie	22 avril 1879.	Familleureux.
15	Société civile des charbonnages du centre de Jumiè.	2 août 1879.	Roux.
16	Société des charbonnages de Sacré-Madame. — Puits Saint-Theodore	1 ^{er} septembre 1880 (*)	Marcinelle.
17	Mouzin-Lecat. — Faïencerie.	5 octobre 1879.	Nimy.
18	Société des charbonnages de Falissoles.	26 octobre 1880 (*)	Falissoles.
19	G. Stocq. — Entrepreneur	22 avril 1880.	Gare privée des casernes d'Etterbeek.
20	De Baere. — Entrepreneur.	27 juillet 1880	
21	Usine à gaz de la ville de Bruxelles.	18 novembre 1879	Schaerbeek.
22	Richard et C^e. — Sablières	3 juillet 1880 (*)	Mont-Saint-Guibert.

(*) Autorisation provisoire.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION	DATES DES AUTORISATIONS	POINTS DE RACCORDEMENT.
	DES ÉTABLISSEMENTS RACCORDÉS.	RÉGLANT les conditions actuelles d'exploitation.	

2. — SUPPRESSIONS.			
1	Leschoorn. — Raffinerie de sel . . .	13 mai 1863	Ensisval.
2	De Brouckere et Guécquier. — Fabrique de tissage et chantier de pierres de taille.	41 juillet 1876	Gand.
3	Blancquaert. — Fabrique de ton- neaux.	45 novembre 1877	Gand (Entrepôt).
4	Van Steenberghe. — Magasin de chaux et charbon.	24 octobre 1889.	Grammont.

B. — GARES PRIVÉES.			
INSTALLATIONS NOUVELLES.			
1	Schreder. — Carrières de grès . . .	31 décembre 1879.	Esneux et Poulseur.
2	Wittouck. — Sucrerie.	7 mars 1879	Wachtebeke et Selzaete.

Chemins de fer exploités par des Compagnies.			
INSTALLATIONS NOUVELLES.			
ANVERS A GAND.			
1	Delporte. — Entrepreneur.	14 septembre 1880 ('). . . .	Té c-de-Flandre.

GRAND CENTRAL BELGE.			
Louvain a Lodelinsart.			
2	Perleaux. — Usine.	40 novembre 1880	Fleurus

LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.			
3	V ^e Jules Dumoncel. — Magasins. .	31 mars 1880.	Tongres.
4	Jacques Cornet. — Commerce de bois.	31 août 1880.	

NORD-BELGE.			
Namur a Liège.			
5	Société des charbonnages de La Haye.	25 mars 1880.	Angleur.
6	Reichelbrenner. — Usine à gaz. . .	23 août 1880.	
7	Ch. Beer. — Atelier de construction.	7 août 1880	Jemeppe.
8	P. Verlaene. — Fours à chaux. . .	22 janvier 1880.	Seilles.
9	Behareng et C ^e . — Société des gail- lettes et coques.	17 août 1880.	Seraing.

TAVIERS A EMBRESIN.			
40	V ^e Bouvier-Stevenart et C ^e . — Su- crerie.	7 janvier 1880.	Boneffe.

(') Raccordement provisoire.

N° XXVI. — *Emploi et situation des rails, des longrines, des billes et des traverses.* — 31 décembre 1880.

		QUANTITÉS					Observations.		
		EMPLOYÉS, EN 1880.		EN SERVICE dans LES VOIES.	EN RÉSERVE pour REMPLOI. (Vieux.)	Hors DESERVICE, diées DES VOIES en 1880.		PROPORTION P. % des rails et des billes mis hors de service par rapport aux rails et aux billes en service dans les voies (c).	
		à la reconstruction et à l'établissement de voies NOUVELLES (a).	à l'entretien et au renouvellement. (b)						
Rails :									
En fer.	Ondulés, de 17 à 22 kil.	Mét. courants		2,661	376	119	P. % 4.47	(a) Par reconstruction, on entend tous travaux de transformation de voies. (b) Par renouvellement, on entend le remplacement des rails vieux par des rails neufs. (c) Les tantièmes renseignés dans cette colonne, n'ont rien d'absolu, attendu qu'ils s'appliquent à des rails et à des billes d'âges différents.	
	Parallèles, de 25 à 27 kil.	—		13,088	4,944	"	"		
	A deux { inégaux, de 34 kil.	—	5	805,568	385,948	199,343	24.70		
	hourellets { symétriques, de 38 kil.	—	"	22,434	15,220	231	4.03		
	Vignoles, de 37 kil.	—	27.873	214,543	3,907,741	313,323	344,965		8.83
	Divers, de différents poids	—	"	456	386,004	22,215	68,317		17.70
	Ensemble.	—	27,873	212,087	3,437,406	772,023	612,975	11.93	
En acier.	Vignoles, de 38 kil.	—	54,776	603,485	4,972,412	28,479	664	0.01	
	— type Est-Français, de 33 kil.	—	"	"	47,020	1,854	"	"	
	Système Hilf, de 29 37 kil.	—	"	4,719	230,515	7,347	67	0.03	
	— de Serres et Battig, de 48.44 kil.	—	"	"	296	1,675	"	"	
	Ensemble.	—	54,776	603,201	5,250,243	39,335	728	0.01	
	TOTAUX.	—	82,654	817,291	10,387,709	811,378	613,703	5.91	
Longrines :									
En fer.	pour voies Hilf	—	"	4,532	229,107	7,543	"	"	
	de Serres et Battig,	—	"	"	603	3,313	"	"	
	TOTAUX.	—	"	1,532	229,710	10,856	"	"	
	TOTAUX GÉNÉRAUX.	—	82,654	818,823	10,617,419	822,233	613,703	5.78	
			901,477		12,053,335				
Billes :									
En bois.	Chêne	Pièces	37,151	322,484	4,420,189	166,183	218,929	4.96	
	Sapin et hêtre	—	8,534	55,489	889,901	153,524	202,025	22.70	
	TOTAUX.	—	45,685	377,973	5,310,090	319,707	420,954	7.93	
Traverses :									
En fer	de 2 ^m 20	Pièces.	"	"	66	"	"	"	
	laminé de 2 ^m 40.	—	"	75,773	160,161	226	3	"	
	— de 2 ^m 60, pour voies Hilf.	—	"	96	12,842	476	36	0.28	
	TOTAUX.	—	"	75,869	173,069	702	39	0.02	
	TOTAUX GÉNÉRAUX.	—	45,685	453,842	5,483,159	320,409	420,993	7.69	
			499,527		6,224,561				

(a) Par *reconstruction*, on entend tous travaux de transformation de voies.
 (b) Par *renouvellement*, on entend le remplacement des rails vieux par des rails neufs.
 (c) Les tantièmes renseignés dans cette colonne, n'ont rien d'absolu, attendu qu'ils s'appliquent à des rails et à des billes d'âges différents.

[N° 228.]

		Traverses :		
En fer laminé	{	de 2 ^m .40	—	
	{	de 2 ^m .60, pour voies Hilt	—	
			TOTAUX.	—

N° XXVIII. — *Produits de la cession, à prix
retirés des voies. —*

ANNÉES.	VIEUX FERS cédés à prix d'argent ou défrésés par paiement d'objets neufs.			FERS NEUFS ACQUIS PAR VOIE D'ACHAT							
	QUANTITÉS.			QUAN							
	FER		FONTE.	BOULONS D'ÉCLUSES, D'ÉPIVOIR, ETC.		CHEVILLES ET CHAMPONS.	CLAVETTES.	CHEVILLES, CHAMPONS ET CLAVETTES RÉUNIS.	COUSSINETS, COUSSINGS, CLICHETTES D'ARRÊT, ETC.		
	BATTU.	LAMINÉ.									
	BOULONS, CHEVILLES ET CLAVETTES. Kilogr.	RAILS, BILLES MÉTALLIQUES, ÉCLUSES ET PLAQUES. Kilogr.	COUSSINETS, COUSSINGS, CLICHETTES D'ARRÊT, ETC. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.
1835 à 1878	8,388,148	307,628,853	71,191,690	4,636,203	2,334,261	6,467,583	627,039	2,136,267	2,227,700	26,474,968	
1879	832,264	21,415,524	3,328,321	415,974	210,625	•	2,379	110	1,749	47,827	
1880	776,854	22,482,134	2,171,323	451,019	261,004	662,527	6,695	239,794	3,376	71,494	
Totaux.	10,057,266	354,526,511	78,691,334	5,563,229	2,805,893	7,130,110	696,133	2,376,171	2,232,825	26,594,289	

(¹) Traverses.

(²) Rails.

(³) L'Administration a, en outre, vendu en 1879 un stock de vieux rails et accessoires appartenant à l'exercice 1878 et aux exercices antérieurs. La somme réalisée par ces ventes est de fr. 2,735,734. » et est comprise dans le chiffre total des exercices 1835 à 1878 (fr. 41,744,215 »). comme il suit : 1874, fr. 805,697. » — 1875, fr. 775,726. » — 1876, fr. 968,646. » — 1878, fr. 207,665. ».

d'argent ou par voie d'échange, des vieux fers

31 décembre 1880.

OU PAR VOIE D'ÉCHANGE, MAIS AVEC LE PRIX DES VIEUX FERS.

TITRES.								VALEURS.							
ÉCLISSES COMPLÈTES. (Paires).		LONGRINES MÉTALLIQUES, AVEC TRAVERSES ET ACCESSOIRES.		PLAQUES DE JOINT ou Intermédiaires.		RAILS ET TRAVERSES MÉTALLIQUES.		BOULOIS d'éclisses, d'entre- toises, etc. Francs.	CHUYILLES, crampons et clavettes. Francs.	COUSSINETS, croisings, clichettes d'arrêt, etc. Francs.	ÉCLISSES complètes. Francs.	LONGRINES métalliques, avec traverses et accessoires. Francs.	PLAQUES de joint ou intermé- diaires. Francs.	RAILS et traverses métalliques. Francs.	TOTAL. Francs.
Nombre.	Poids. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.								
204,633	2,063,477	8,391	2,720,350	404,405	731,096	917,843	200,929,500	739,551	767,572	4,005,788	375,209	403,117	124,755	35,285,221	41,744,213
39,040	437,250	(1) 66,038	2,957,000	68,478	157,500	(2) 55,965	12,872,000	46,305	179	4,462	49,191	407,508	18,507	1,853,587	(3) 2,379,739
39,326	369,666	»	»	200,710	266,666	(1) 60,860	15,244,000	58,855	44,450	19,142	46,916	»	35,587	2,264,715	2,469,665
282,999	2,870,393	74,429	5,677,250	673,591	1,135,171	1,040,683	229,045,800	835,711	812,201	4,029,392	471,316	812,625	173,849	39,403,523	46,593,617

rieurs à 1877.

La décomposition de cette somme de fr. 2,753,754 entre les différents exercices auxquels appartiennent les vieux fers réalisés, s'établit

N° XXIX. — Traction et transports. — *Effectif et parcours du matériel roulant de l'Etat en 1880* ⁽¹⁾

Comparaison des années 1880 et 1879

		NOMBRE					PARCOURS KILOMÉTRIQUE			
		PARTIEL en 1880	total, au 31 décembre			EFFECTIF moyen en 1880.	total en 1880.	par unité de l'effectif moyen.		
			1880	1879				en 1880	en 1880	en 1879
				mai.	1 ^{er} f					
Locomotives :										
A voyageurs		(1) 404	404	353	6	359	362	16,180,792	42,358	39,720
A marchandises		(2) 546	611	585	4	593	616	19,036,016	30,903	24,097
Pour fortes rampes		93								
De gare et de manœuvre		222	222	208	"	208	215	5,184,686	24,115	36,062
De toutes sortes		"	"	"	"	"		4,246,842	4,027	4,024
Totaux		4,267	1,267	1,149	10	4,159	4,243	41,643,336 305,883	32,871 244	32,040 405
								41,342,453	32,630	32,445
Tenders										
		(3) 832	932	790	9	799	815	"	"	"
Voitures à vapeur										
		14	14	13	"	13	14	28,234	2,017	10,498
Véhicules pour trains de voyageurs :										
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe	560								
	pour malades	2	562	484	3	487	524	20,181,422	38,814	37,639
	mixtes	179	479	147	3	150	165	6,052,979	36,685	36,364
	de 2 ^e classe	541	541	492	6	498	520	49,498,600	37,497	36,068
	de 3 ^e classe	4,334								
		394	4,718	1,435	43	4,448	1,583	56,728,157	35,835	35,218
Ensemble		3,000	3,000	2,558	25	2,553	2,792	402,461,158	36,698	35,903
Voitures diverses	Fourgons à bagages	242								
	non appareillés au gaz	234	478	440	13	453	465	26,933,915	57,922	51,672
	Wagons fermes marques <i>outesse A et B</i> (4)	81	51	51	"	51	51			
	— <i>vitesse</i>	424	124	125	"	125	125	2,257,083	12,539	11,307
	— funéraires	4	4	4	"	4	4			
	Boxes pour chevaux (?)	106	106	106	"	106	106	737,622	6,959	7,461
	Trucks pour équipages (?)	106	106	96	"	96	101	459,115	1,515	5,762
	Bureaux ambulants	17	53	50	"	50	52	4,582,311	30,429	30,866
	des postes	36								
	Voitures cellulaires	14	44	13	"	13	13	491,972	14,767	12,861
Totaux		3,936	3,936	3,443	38	3,484	3,709	434,623,206 4,429,964 (5)	36,296 4,494	34,743 4,336
								139,053,170	37,490	36,079
Véhicules pour trains de marchandises :										
Fourgons-freins		587	587	588	"	588	587	17,552,689	29,902	30,359
Wagons fermes		5,489								
— pour chevaux et bétail		22	5,541	5,042	35	5,077	5,309	44,400,079	8,306	11,319
— de secours pour les remises		30								
— à charbon (à haussottes)		20	302							
— pour le service spécial des charbonnages		518								
— à coke et à laine		2,465								
— spéciaux pour le transport des combustibles		36								
— à clapets		1	21,808	22,840	408	22,948	23,878	184,321,332	7,719	6,397
— à tiernes		55								
— avec bâches à eau		4								
— à coke et à minerais		1,490								
— pour le transport du ballast		480								
— pour l'entretien de la route (grands)		60								
— plats, à 4 roues		2,634								
— pour le transport des plaques tournantes		8	2,644	2,427	46	2,443	2,544	40,369,906	4,076	5,270
— des taques en fonte		3								
— plats, à 8 roues		646	646	544	"	544	595	2,653,668	4,460	6,610
— freins pour les plans inclinés		35	35	34	"	34	34	478,728	14,050	14,070
— à coton et laine		200	200	"	"	"	100		"	"
— pour le transport des roues		62	62	"	"	"	31	(6)	"	"
— pour le service des ateliers		5	5	5	"	5	5		"	"
Camions-tapissiers		68	68	48	"	48	58	(10)	"	"
Totaux		34,596	34,596	34,528	169	31,687	33,141	259,476,402 77,754,487 (11)	7,829 2,346	7,545 2,123
								337,230,889	10,175	9,668
Voyageurs et marchandises Ensemble										
		38,532	38,532	34,974	197	35,168	36,850	394,099,608 (12)	10,695	10,208
								82,184,451 (13)	2,230	2,046
								476,284,059	12,925	12,254
Véhicules pour services divers :										
Wagonnets pour l'entretien de la route		538			7	508	533	(14)	"	"
Wagons de secours, plats		60	618	62	"	62	56		"	"
TOTAUX GÉNÉRAUX		39,150	39,150	35,524	204	35,729	37,439	"	"	"

(1) Pour le parcours du matériel étranger sur le réseau de l'Etat, voir annexe XXXVII

(2) Effectif de Furnes à Dunkerque et d'Osende à Armentières, déduction faite du matériel démolé, savoir : 1 locomotive, 1 voiture à voyageurs, et 3 wagons à marchandises

(3) Non compris 9 locomotives prises à bail, savoir : 3 à la Société belge des chemins de fer et 6 au Grand Central Belge

(4) — 11 — 6 — — — — — 5 — — — — — et 1 au Prince Henri

(5) Wagons affectés au transport des bagages

(6) Y compris, comme effectif et parcours les wagons de l'espace qui ont circulé dans les trains de marchandises

(7) 4,429,964 kil. parcourus par 38,532 véhicules à voyageurs, représentent 114 kil. par unité en 1880, contre 83 kil. en 1879

(8) Le parcours des wagons de l'espace est compris dans celui des wagons plats et à haussottes,

(9) Il n'est pas tenu attachement du parcours de ces véhicules

(10) 77,754,457 kil. parcourus par 778,715 véhicules à marchandises, représentent 100 kil. par unité en 1880, contre 97 kil. en 1879

(11) Y compris 6,662,339 véhicules kilométriques en service

(12) 82,184,451 kil. parcourus par 815,402 véhicules, représentent 101 kil. par unité en 1880, contre 96 kil. en 1879

N° XXX. — Traction et transports. — Situation du matériel roulant au 31 décembre 1880.

Comparaison des années 1880 et 1879.

	SITUATION au 31 décembre 1879.	ENTRÉE. — MATÉRIEL		TOTAL.	SORTIE. — MATÉRIEL		RESTANT au 31 décembre 1880.	EN CONSTRUCTION.		EN réparation		
		mis en service. (¹)	transformé.		démoli.	transformé.		Renouvel- lement.	Extension.			
Locomotives :												
A voyageurs {	à 4 paire de roues motrices . .	23	»	»	23	»	»	23	»	»	5	
	à 2 paires — . .	233	43	8	254	40	»	244	7	31	46	
	à 3 — — . .	97	40	»	137	»	»	137	»	26	47	
	A marchandises {	à 3 paires de roues motrices . .	494	60	»	554	4	4	546	25	81	78
		à 4 paires { pour fortes rampes .	79	4	»	50	»	»	80	»	»	20
de roues { motrices { Engerth.			44	»	»	44	»	»	44	»	»	3
	à 6 paires de roues motrices Fairlie.	4	»	»	4	»	»	4	»	»	4	
De gare et de manœuvre.		208	21	»	229	3	4	222	9	5	20	
TOTAUX {	en 1880.	4,449	135	8	1,292	47	8	4,267	41	143	490	
	en 1879.	1,085	77	5	4,167	43	5	1,449	5	65	222	
Différences pour 1880.		+ 64	+ 58	+ 3	+ 125	+ 4	+ 3	+ 418	+ 36	+ 78	— 32	
Tenders :												
TOTAUX {	en 1880.	790	49	»	839	7	»	832	29	104	57	
	en 1879.	782	32	»	844	24	»	790	»	24	69	
Différences pour 1880.		+ 8	+ 17	»	+ 25	— 17	»	+ 42	+ 29	+ 80	— 12	
Voitures à vapeur :												
TOTAUX. {	en 1880.	43	2	»	45	4	»	44	»	»	8	
	en 1879.	43	»	»	43	»	»	43	»	4	2	
Différences pour 1880.		»	+ 2	»	+ 2	+ 4	»	+ 4	»	— 4	+ 6	
Véhicules :												
Pour trains de {	Voitures à voyageurs.	2,358	492	400	3,450	49	(²) 401	3,000	»	»	575	
	— diverses . .	885	58	52	995	7	52	936	»	»	409	
Pour trains de marchandises		34,580	3,426	331	35,337	(³) 410	331	34,596	4	936	459	
Wagounets pour le service de la route.		504	78	»	579	21	»	558	»	»	»	
Wagons de secours plats.		52	8	»	60	»	»	60	»	»	»	
TOTAUX {	en 1880.	35,576	4,062	483	40,121	487	434	39,150	4	956	1,443	
	en 1879.	34,266	2,000	204	36,470	544	295	35,721	278	1,498	1,736	
Différences pour 1880.		+1,310	+2,062	+279	+3,651	— 57	+279	+5,429	—277	—242	— 593	

(1) Y compris le matériel roulant provenant des lignes d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque.

(2) Y compris une voiture affectée au service royal.

(3) Y compris 32 wagons de secours plats, supprimés des états de situation de la Direction de la traction et du matériel, et pris en charge par le Contrôle des matières.

N° XXXI. — Traction et transports. — *Commandes de matériel roulant en 1880.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

		NOMBRE imputé sur fonds		QUANTITÉ TOTALE de matériel, commandé		
		de l'établissement.	du budget.	en 1880.	en 1879.	Différences pour 1880.
Locomotives :						
A voyageurs		67	7	74	40	+ 34
A marchandises		421	25	446	23	+ 423
De gare et de manœuvre		40	9	49	46	+ 3
Ensemble.		498	41	239	79	+ 160
Tenders		120	29	119	31	+ 118
Voitures à vapeur		4	"	1	1	"
Véhicules pour trains de voyageurs :						
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe	à 2 caisses et à 2 coupés		"	"	"
		à 3 —		"	"	"
	mixtes	"	1	1	28	— 27
	de 2 ^e classe, à 4 compartiments	"	"	"	51	— 51
	de 3 ^e — , à 5 —	"	"	"	307	— 307
Voitures diverses.	Fourgons à bagages, à miroirs et à coupé	33	"	33	"	+ 33
	Boxes pour chevaux	"	11	11	2	+ 9
	Trucks pour équipages	"	11	11	40	+ 4
Ensemble.		33	23	56	483	— 429
Véhicules pour trains de marchandises :						
Wagons fermés de 10 tonnes, à 2 portes		"	2	2	"	+ 2
— — — à 4 —		450	"	450	293	+ 155
— — pour petit bétail		"	"	"	45	— 45
— à charbon de 10 tonnes		2,472	2	2,474	423	+ 1,749
— à laine et à coke		300	1	301	50	+ 251
— — et à coton		"	"	"	200	— 200
— plats de 10 tonnes, à haussottes rabattantes		"	"	"	"	"
— — 40 — à 4 roues		150	"	150	115	+ 35
— — 20 — à 8 —		100	4	101	95	+ 6
— pour le transport des plaques tournantes		"	1	1	2	— 1
— à trémies		"	4	1	"	+ 4
Ensemble.		3,472	8	3,180	4,227	+ 1,953
Véhicules pour services divers :						
Wagonnets pour l'entretien de la route		"	"	"	70	— 70

N^o XXXII. — *Relevé, par types, des locomotives de l'Etat.*
Situation au 1^{er} janvier 1884.

NUMÉRO D'ORDRE DES TYPES.	NOMBRE DE LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE OU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES (Voyageurs, marchandises, gares ou fortes-rampes)	ANNÉE DE construction.	CHAUDIÈRE.			MACHINE.				
					SURFACE DE CHAUFFE TOTALE.	PRESSION de la vapeur.		CYLINDRES.				Diamètre des roues motrices = D.
						Atmosphères.	Par mètre carré.	POSITION.	Nombre.	Diamètre = d.	Course du piston = l.	
1	134	Haine-Saint-Pierre. Cockerill. Couillet. C ^{ie} Belge. Carels. Creusot. Saint-Léonard.	Voyageurs.	1845 à 1876	90 5412	8	82 640	Intérieurs horizontaux.	2	0 43	0 56	2 »
2	71	C ^{ie} Belge. Creusot. Couillet. Cockerill. Haine-Saint-Pierre. Carels.	—	1859 à 1878	109.5830	8	82 640	Intérieurs inclinés.	2	0 45	0 60	1 70
3	9	Compagnie Belge. . . .	—	1873 à 1874	109.5830	8	82.640	Id.	2	0 45	0 60	1 70
4	81	Tubize. C ^{ie} Belge. Cockerill. Haine-Saint-Pierre.	—	1878 à 1879	109.5830	8	82 640	Id.	2	0 45	0 60	1.70
7	54	Cockerill. Couillet. Haine-Saint-Pierre. Saint-Léonard. Arsenal de Malines.	—	1858 à 1860	86.6638	8	82.640	Intérieurs horizontaux.	2	0 41	0 56	1 85
8	14	Arsenal de Malines. Saint-Léonard.	—	1854 à 1859	77.0981	8	82 640	Id.	2	0 38	0 56	1 85
9	8	Arsenal de Malines. Saint-Léonard.	—	1854 à 1858	82.9682	8	82.640	Id.	2	0 38	0 56	1 85
10	8	England et C ^{ie} , à Londres.	—	1869 à 1870	82.8427	8	82.640	Id.	2	0 406	0 61	1.84
11	8	Saint-Léonard	—	1866	102.2531	8	82.640	Id.	2	0 42	0 60	1.75
12	6	Cockerill	—	1862 à 1865	110.7805	8	82 640	Extérieurs horizontaux.	2	0 452	0 61	1 75
13	6	Haine-Saint-Pierre. Cockerill.	—	1861 à 1862	88.9702	8	82 640	Id.	2	0 41	0 56	1 85
14	5	Tubize	—	1870	109.5496	8	82.640	Id.	2	0 42	0 60	1 80
15	4	Tubize	—	1866 à 1869	95 5902	8	82.640	Id.	2	0 42	0 606	1 80
20	55	Tubize. Cockerill. Arsenal de Malines. Couillet.	Marchandises	1870 à 1875	136.1055	9	92 970	Extérieurs inclinés.	2	0 48	0 55	1 05
21	12	Tubize. Saint-Léonard. .	—	1867 à 1880	115.5136 155.4495	9	92 970	Extérieurs horizontaux.	2	0 46	0 60	1 22
22	12	Grafenstaden	—	1872 à 1874	95.9122	9	92 970	Id.	2	0 49	0 60	1 326
23	6	Compagnie Belge . . .	—	1871 à 1872	186.1321	9	92 970	Id.	2	0 50	0 66	1.26
24	8	Compagnie Belge. . . .	—	1875	150.9042	9	92 970	Id.	2	0 50	0 66	1 27

— Force de traction : $t = 0,7 \frac{P}{D}$ — Kilog.	DISTANCES pour déterminer la situation des essieux.						Ecartement total des essieux. — Mètres.	Longueur totale de la locomotive. — Mètres.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service.			Poids total de la locomotive en état de service. — Kilog.	Adhérence = $\frac{1}{5}$ poids sur les roues motrices.	NUMÉROS DES LOCOMOTIVES APPARTENANT A CHAQUE TYPE.	Observations.
	De l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (a) essieu, non compris les butoirs.	Dn				De l'essieu d'avant à l'avant de la machine, non compris les butoirs.			à l'essieu d'arrière. — Kilog.	à l'essieu du milieu. — Kilog.	à l'essieu d'avant. — Kilog.				
		5 ^e	4 ^e	3 ^e	2 ^e										
		au	au	au	au										
	4 ^e	3 ^e	2 ^e	1 ^{re}											
3,494.9	2.204	»	»	2 590	2 310	1 560	4 650	8.284	11.500	12.650	9,100	53,250	4,025	12, 17, 21, 26, 30, 33, 39, 34, 37, 52, 65, 64, 66, 67, 68, 85, 94, 100, 105, 108, 110, 116, 133, 137, 139, 143, 147, 158, 159, 160, 161, 165, 165, 172, 174, 176, 202, 237, 259, 263, 264, 291 à 295, 301 à 310, 321 à 329, 360 à 364, 373, 379, 380 à 387, 390 à 393, 398 à 405, 441 à 445, 451, 530, 556, 605 à 606, 637 à 660, 681, 1055 à 1057, 1215 et 1214 (1).	(1) Locomotive-tender à voyageurs à 4 essieux dont 3 parallèles [2 accouplés et un porteur à l'avant et porteur rayonnant à l'arrière.]
4,155	2 582.5	»	»	2 000	2 000	2 214 $\frac{1}{2}$	4.000	8.727	10.550	12,400	11,370	54,320	5,865	119, 151, 152, 155, 194, 258, 423, 818 à 829, 995 à 1009, 1046 à 1062, 1162 à 1171.	
4,155	2 280	»	1.400	1.400	1 780	2 165	4.580	9 025	15,225	$\frac{7,675}{15,925}$	15,150	47,975	6,717	808, 809, 810, 812, 815, 814, 815, 816, 817.	
4 155	1 600	2 200	2 000	2 000	2 200	0 950	8.400	10 950	10,780	$\frac{12,590}{15,660}$ 11,770	9,460	58,000	9,677	811, 1087 à 1112, 1172 à 1192, 1194, 1195, 1196, 1197 à 1200, 1225 à 1229, 1268, 1272 à 1277.	
2,045	2.167	»	»	2 190	2 510	1 418	4 500	8.085	11,450	12,200	8,425	52,075	5,942	1, 14, 25, 56, 37, 45, 47, 76, 90, 90, 91, 95, 95, 96, 117, 118, 125, 124, 138, 142, 146, 258 à 251.	
2,505	1 650	»	»	2 500	2.270	1.200	4 570	7 420	11,900	14,200	9,007	53,107	2,566	40, 56, 65, 106, 109, 112, 150, 255, 11, 15, 188, 189, 190, 192.	
2,505	1 650	»	»	2 250	2 250	1.200	4 500	7 550	9,120	14,080	11,880	55,080	2,546	28, 59, 71, 75, 92, 93, 148, 187.	
5,160	2 180	»	»	2 260	2 260	1.450	4.520	8 150	12,000	12,400	8.800	52,000	4,066	435 à 440.	
5,500	1 551	»	»	2 250	2 000	1.740	4 250	7 520	10,400	11,500	10,600	52,500	5,650	869 à 876.	
5,760	1 700	»	1.740	1.900	1.600	1.860	5.240	8 820	8,700	$\frac{15,000}{15,600}$	9,400	44,700	4,455	865 à 868.	
2,522	2 170	»	»	2 210	2.520	2 450	4.550	9 130	11,000	12,400	9,600	53,000	5,900	5, 15, 49, 78, 79, 107.	
3,590	2 100	»	»	2 250	2 050	1 780	4.500	8 180	12,000	12,500	11,400	53,900	4,085	446 à 450, 1264, 1265, 1266, 1267.	
5 468.2	1.400	»	»	2 250	2 425	1 585	4.675	7 460	13,600	15,900	15,100	40,600	4,585	421, 422, 425, 421.	
7.800	2 500	»	1.500	1 500	1 500	1 850	4.500	8.940	12,100	$\frac{15,500}{12,400}$	12,100	40,900	8,516	5, 55, 50, 55, 85, 102, 155, 162, 177, 180, 182, 185, 191, 225, 442, 685 à 692, 711 à 720, 768 à 777, 788 à 797, 818, 1212.	Locomotive-tender.
6 775	2 400	»	1 550	1 490	1.550	1 900	4.190	8 490	$\frac{12,500}{15,200}$	12,800	11,600	50,100	8,550	502, 505, 504, 505, 506, 507, 503, 510, 511, 515, 514, 515.	
7,067	2 440	»	1 500	1 400	1.500	1.760	4.400	8.600	$\frac{12,000}{12,500}$	11,700	11,000	47,000	7,855	699 à 710.	
6.689	5.125	»	1 525	1 525	1 400	2 565	4 050	9 540	12,600	$\frac{12,600}{11,800}$	10,000	47,000	7,855	949 à 954.	
6,657	2.260	»	1 500	1 525	1 500	2.265	4.525	8.850	9.250	$\frac{11,400}{11,200}$	12,200	44,050	7 541	955 à 962.	

(a) 5^e, 4^e ou 3^e, suivant que les locomotives ont 5, 4 ou 3 essieux.

NUMERO D'ORDRE DES TYPES.	NOMBRE DE LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE DU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUXQUELLES LOCOMOTIVES SONT DESTINEES. (Voyageurs, marchandises, gares ou fortes-rampes.)	ANNEE DE construction.	CHAUDIERE.		MACHINE.					DISTANCES pour déterminer la situation des essieux.					Ecartement total des essieux. Mètres.	Longueur totale de la locomotive. Mètres.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service.			Poids total de la locomotive en état de service. Kilog.	Adhérence = 1/5 poids sur les roues motrices.			
					SURFACE CHAUFFEE TOTALE. Mètres.	PRESSION de la vapeur. Atmosphères. Par mètre carré. Kilog.	CYLINDRES.			Force de traction : $t = 0.7 \frac{P \cdot D}{D}$ Kilog.	De l'arrière de la locomotive à l'es- sieu d'arrière ou (a) essieu, non- compris les buttoirs.	Du 5°. au 4°.	Du 4°. au 3°.	Du 3°. au 2°.	Du 2°. au 1°.	De l'essieu d'avant à l'avant de la machine, non compris les buttoirs.			à l'essieu d'arrière. Kilog.	à l'essieu du milieu. Kilog.	à l'essieu d'avant. Kilog.					
							POSITION.	Nombre.	Diamètre = d. Mètres.															Course du piston = l. Mètres.	Diamètre des roues motrices = D. Mètres.	
28	253	Saint-Léonard. Cockerill. Couillet. C ^{ie} Belge. Cren- sot. Arsenal de Malines. Tubize. Carlsruhe.	Marchandises	1864 à 1876	109.3850	8	82.640	Intérieurs inclinés.	2	0.45	0.60	1.45	4.155	2.582 $\frac{1}{2}$	"	"	2.000	2.000	2.214 $\frac{1}{2}$	4.00	8.794	9.900	12.200	10.800	52.900	5.485
29	257	Couillet. C ^{ie} Belge. Cocke- rill. Saint-Léonard. Tubize. Haine-Saint- Pierre. Carels.	—	1874 à 1880	109.3850	9	92.970	Id.	2	0.45	0.60	1.50	4.155	2.582 $\frac{1}{2}$	"	"	2.000	2.000	2.214 $\frac{1}{2}$	4.00	8.797	9.680	12.290	10.850	52.800	5.466
30	46	Couillet. Arsenal de Mali- nes. Saint-Léonard.	—	1861 à 1877	104.5182	8	82.640	Id.	2	0.45	0.60	1.45	4.155	2.582 $\frac{1}{2}$	"	"	2.000	2.000	1.970 $\frac{1}{2}$	4.00	8.553	11.512	12.562	10.012	54.086	5.681
33	24	Tubize. Couillet. Cocke- rill. Saint-Léonard.	—	1865 à 1864	109.5650	8	82.640	Id.	2	0.45	0.60	1.45	4.847	2.620	"	"	2.000	2.000	2.000	4.00	8.62	14.750	12.500	10.000	54.250	5,608.53
34	20	Tubize	—	1869 à 1871	114.2725	9	92.970	Extérieurs horizontaux.	2	0.46	0.65	1.55	5.857	2.280	"	"	2.000	2.000	1.980	4.00	8.62	10.850	12.550	14.900	55,500	5,885 $\frac{1}{2}$
35	27	C ^{ie} Belge. Cockerill. . .	—	1866 à 1880	111.8955	8	82.640	Intérieurs inclinés.	2	0.45	0.65	1.45	4.122	1.500	"	"	2.250	1.900	2.050	4.120	7.67	9.600	12,650	14,800	54,050	5,675
36	17	Saint-Léonard. Cockerill.	—	1860 à 1863	111.5258	8	82.640	Id.	2	0.457	0.65	1.51	4.686	2.377	"	"	1.402	1.875	1.870	5.275	7.522	11.000	14.700	9.200	51.900	5.516
37	9	Saint-Léonard	—	1857 à 1859	111.4196	8	82.640	Id.	2	0.457	0.65	1.45	4.254	2.290	"	"	1.550	1.650	2.075	5.205	7.57	10,900	14,900	9.000	51,800	5.500
38	6	Compagnie Belge. . . .	—	1870	108.9989	8	82.640	Id.	2	0.457	0.65	1.51	5.155	1.550	"	"	2.125	1.975	2.000	4.100	7.650	9,400	11.900	11.600	52,900	5,485
39	5	Saint-Léonard.	—	1853 à 1875	115.0556	9	92.970	Id.	2	0.45	0.66	1.45	5.529	2.290	"	"	1.550	1.650	2.075	5.200	7.675	10,750	14.500	9.900	51.950	5,535
40	6	Haine-Saint-Pierre . . .	—	1865 à 1866	112.8552	8	82.640	Extérieurs horizontaux.	2	0.46	0.65	1.45	5,487.1	1.925	"	"	1.900	2.015	2.050	5.915	7.99	9,000	12,500	12,000	55,500	5,585
41	6	Tubize	—	1865 à 1867	104.5020	8	82.640	Id.	2	0.46	0.65	1.40	5,685	2.090	"	"	2.002	2.005	1.855	4.005	7.95	9,000	12.500	12,500	55,800	5,685
42	6	Yorkshire et C ^{ie} , à Shef- field.	—	1875	99.9425	8	82.640	Intérieurs inclinés.	2	0.451	0.600	1.524	4,294	1.015	"	"	2.415	2.510	1.615	4.725	7.555	9,767	11.800	10.975	52,450	5,408
43	4	Cockerill	—	1856 à 1857	105.9561	8	82.640	Intérieurs horizontaux.	2	0.45	0.60	1.45	4.425	2.775	"	"	1.554	1.875	1.745	5.45	7.955	10,200	10,710	8.575	29,485	4,914
51	146	Cockerill. Carels. Couillet. C ^{ie} Belge. Saint-Léo- nard. Haine-St-Pierre.	Manœuvres.	1858 à 1879	61.4229	9	92.970	Intérieurs inclinés.	2	0.58	0.46	1.20	4,525	1.910	"	"	1.400	1.640	1.600	5.10	6.610	9,740	10,860	10.020	50,620	5.125
52	28	C ^{ie} Belge. Saint-Léonard. Arsenal de Malines.	—	1855 à 1875	107.0252	8	82.640	Id.	2	0.45	0.60	1.45	5,184	2.680	"	"	1.620	1.662	1.950	5.24	7.87	12,100	15,000	12,600	56,700	6.116
53	8	Couillet	Marchandises	1856 à 1875	91.1820	8	82.640	Id.	2	0.45	0.60	1.45	4,426	1.420	"	"	2.225	2.505	1.720	4.55	7.670	9,700	12,250	11,800	55.750	4,009
54	10	Tubize	—	1870	104.9277	8	82.640	Intérieurs horizontaux.	2	0.455	0.60	1.10	6,248	2.775	"	"	1.550	1.775	1.910	5.125	7.810	12,700	15,250	11,800	57.750	6,291
55	6	Compagnie Belge. . . .	Gare.	1875	67.1987	8	82.640	Intérieurs inclinés.	2	0.41	0.60	1.276	4,575	1.950	"	"	1.900	1.900	1.815	5.80	7.365	11,000	11.200	9,800	52.000	5,515

(a) 5°, 4° ou 5°, suivant que les locomotives ont 5, 4 ou 3 essieux.

NUMÉROS DES LOCOMOTIVES APPARTENANT A CHAQUE TYPE.	Observations.
2, 6, 8, 9, 10, 16, 19, 22, 25, 29, 51, 52, 54, 46, 51, 52, 53, 61, 62, 69, 72, 74, 87, 88, 99, 111, 115, 114, 115, 120, 126, 131, 134, 156, 149, 150, 164, 170, 179, 181, 184, 199, 205, 204, 260, 281 à 290, 297 à 300, 311 à 320, 330 à 359, 565 à 574, 576, 577, 578, 589, 430, 472, 475, 559, 543, 554, 555, 562, 565, 566, 568, 569, 570, 571, 573, 574, 582 à 602, 607 à 656, 661 à 680, 721 à 740, 762 à 767, 798 à 807, 850 à 856, 944 à 948, 1055 à 1045, 1211.	Machine à tender indépendant.
42, 84, 154, 195, 197, 222, 228, 425, 427, 429, 535, 540, 550, 554, 589, 973 à 994, 1010 à 1014, 1016, 1025 à 1032, 1065 à 1075, 1077 à 1086, 1115 à 1159, 1155 à 1161, 1201 à 1210, 1250, 1251, 1254 à 1245, 1252 à 1262, 1285 à 1293.	Machine à tender indépendant.
18, 35, 62, 86, 104, 122, 127, 129, 132, 135, 140, 145, 144, 168, 169, 261.	
7, 48, 141, 166, 167, 173, 185, 235, 256, 266 à 280.	
460 à 499.	
911 à 957.	
895 à 899, 901 à 910.	
885 à 891.	
958 à 945.	
878 à 882.	
456 à 461.	
469, 470, 476, 477, 478, 479.	
965 à 968.	
221, 224, 225, 226.	
45, 178, 404 à 411, 414, 468, 471, 475, 501, 509, 527, 531, 534, 538, 575 à 581, 695 à 698, 741 à 760, 778 à 787, 857 à 847, 849, 850, 851, 855, 892, 1017 à 1024, 1044, 1045, 1140 à 1152, 1247 à 1251, 125, 128, 330 à 549, 588, 594, 595, 596, 597, 1520 à 1551, 1489 à 1492, 1494 à 1496.	
4, 24, 27, 41, 44, 60, 70, 75, 77, 89, 97, 101, 105, 121, 156, 157, 171, 205 à 212, 254, 255, 262.	
215 à 220.	
516 à 525.	
972 à 977.	

N° XXXIII. — *Relève des*
Situation au

NUMÉROS DES LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE DU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES. (Voyageurs, mar- chandises, gares ou fortes-rampes.)	ANNÉE DE CONSTRUCTION.	CHAUDIERE.			MACHINE.			
				SURFACE de CHAUFFE TOTALE. — Mètres ² .	PRESSION de la vapeur.		POSITION.	Nombre.	CYLINDRES.	
					Atmosphères.	Par mètre ² .			Diamètre = d. — Mèt.	Course du piston = l. — Mèt.
80 81	Gouin, à Paris . . .	Voyageurs . .	(a)	74 7969	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0.388	0.50
175	Saint-Léonard . . .	— . .	(a)	57 3637	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.366	0.56
200 201 237	Wilson, à Leeds (An- gleterre).	— . .	1857	76.0050	8	82 640	Intérieurs horizontaux	2	0.395	0.56
252 265	Beyer et Peacock (Man- chester).	— . .	1857	82.8069	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.41	0.55
415	Grafenstaden . . .	— . .	1865	95 2311	8	82,640	Id.	2	0.40	0.60
445	Haine-Saint-Pierre .	— . .	1865	100 9960	8	82,640	Id.	2	0.42	0.50
446										
447	Saint-Léonard . . .	— . .	1865	117.3180	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0.42	0.531
448										
449	Compagnie Belge . .	— . .	1868	106.3160	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0.42	0.62
420	—	— . .	1868	106.3160	8	82,640	Id.	2	0.42	0.62
426	Couillet	— . .	1860	106 9038	7	72,310	Extérieurs horizontaux	2	0.45	0.60
431										
432	Inconnus	— . .	(a)	83.3750	8	82,640	Id.	2	0.42	0.53
761	Care's	— . .	1873	110 5500	8	82,640	Id.	2	0.45	0.60
852	Saint-Léonard . . .	— . .	1834	101 9000	6	61,980	Id.	2	0.405	0.60
853	—	— . .	1834	90 3699	8	82,640	Id.	2	0.405	0.56
856	—	— . .	1857	109.6000	8	82,640	Intérieurs inclinés .	2	0.405	0.60
857	—	— . .	1857	109.6000	8	82,640	Id.	2	0.45	0.60
858	—	— . .	1858	109.6000	8	82,640	Id.	2	0.45	0.60
860	—	— . .	(a)	98.4406	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.405	0.56
861	—	— . .	1862	95 4613	8	82,640	Id.	2	0.405	0.56
1193	Inconnus	— . .	(a)	61 2726	8	82,640	Id.	2	0.31	0.30
1214	Compagnie Belge . .	— . .	1880	90.3442	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0.43	0.56
1218	Beyer Peacock et Co (Manchester).	— . .	1877	78.0976	8	82,640	Id.	2	0.40	0.60

(a) Ce renseignement fait défaut.

(b) 5^e, 4^e ou 3^e, suivant que les locomotives ont 5, 4 ou 3 essieux.

*Locomotives hors type de l'État.*1^{er} janvier 1884.

Diamètre des roues motrices = D. Mètres.	Force de traction : $t = 0.7 \frac{p d^2 l}{D}$ Mètres.	DISTANCES pour déterminer la situation des essieux.						Ecartement total des essieux. Mètres.	Longueur totale de la locomotive. Mètres.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service.			Poids total de la locomotive en état de service. Kilog.	Adhérence = $\frac{1}{6}$ poids sur les roues motrices.	Observations.
		De l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (d) essieu, non compris les butoirs.	Du 5 ^e au 4 ^e .	Du 4 ^e au 3 ^e .	Du 3 ^e au 2 ^e .	Du 2 ^e au 1 ^{er} .	De l'essieu d'avant à l'avant de la ma- chine, non compris les buttoirs			à l'essieu d'arrière. Kilog.	à l'essieu du milieu. Kilog.	à l'essieu d'avant. Kilog.			
1.52	3,200	1.74	»	»	1.61	1.845	1.525	3.450	6.70	7,800	8,400	6,000	22,200	2,700	Machine à tender in- dépendant.
1.52	2,854	1.40	»	»	2.16	1.86	1.70	4.02	7.12	8,200	11,200	8,200	27,600	1,866	Machine-tender.
1.85	2,590	1.71	»	»	2.21	2.36	1.42	4.57	7.70	10,200	13,000	12,200	35,400	3,635	Id.
1.98	2,750	1.25	»	»	2.52	1.97	1.75	4.49	7.59	10,000	10,600	9,200	29,800	3,455	Machines à tender in- dépendant, dont une en transfor- mation.
1.50	4,075	2.375	»	»	1.650	1.640	1.760	5.290	7.425	8,900	9,900	8,100	26,900	3,117	Machine à tender in- dépendant.
1.60	3,190	2.61	»	»	1.74	1.87	1.72	5.61	7.94	10,400	11,000	8,000	39,400	3,566	Id.
1.56	3,604	2.40	»	»	1.72	2.12	3.53	5.84	9.77	13,350	15,050	10,200	38.600	5,100	Machine-tender.
1.60	3,954	1.59	»	2,354	1.725	2.129	1.525	6.206	9.019	8,100	12,550	11,500	44,800	4,255	Id.
1.60	3,954	1.59	»	2,354	1.725	2.129	1.525	6.206	9.019	8,100	15,050	11,500	44,800	4,255	Id.
1.65	5,200	2.280	»	»	1.770	1.770	1.990	5.54	7.610	9,200	11,000	9,000	29,200	5,355	Machine à tender in- dépendant.
1.85	3,080	1.70	»	»	2.40	1.890	1.65	4.29	7.64	12,000	12,500	8,900	35,400	4,085	Machine-tender.
1.70	4,150	2.18	»	»	2.50	1.80	2.45	4.50	8.95	14,600	14,000	10,600	39,200	6,555	Machine à tender in- dépendant.
1.69	1,851	»	»	»	»	»	»	»	»	9,500	9,800	7,700	27,000	5,216	En transformation.
1.69	3,144	2.42	»	»	1.77	1.70	1.75	5.45	7.64	11,500	11,700	10,500	35,700	1,950	Machine-tender.
1.69	3,264	1.400	»	1.60	2.315	1.80	2.41	5.715	9.225	10,850	11,220 11,500	10,800	44,570	5,786	Id.
1.69	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	En transformation comme machines- tenders
1.69	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1.69	3,144	2.80	»	»	1.82	1.82	1.70	5.64	8.14	16,700	15,300	7,500	37,500	2,216	Machine-tender.
1.69	2,585	2.815	»	»	1.795	1.80	1.70	5.595	8.110	15,470	14,010	7,210	54,690	4,580	Id.
1.50	1,855	1.41	»	»	1.95	1.79	1.60	5.69	6.70	6,900	12,800	6,900	26,600	2,155	Id.
2.00	2,990	1.890	»	2,520	2.190	2.310	1.580	6.820	10.070	12,700	15,100 15,700	15,400	52,930	4,466	Id.
1.44	3,836	1.650	»	»	2.105	2.080	1.686	4.185	7.521	12,485	11,050	12,510	55,845	5,974	Id.

NUMÉROS DES LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE DU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES (Voyageurs, mar- chandises, gares ou fortes-rampes)	ANNEE DE CONSTRUCTION.	CHAUDIERE.			MACHINE.			
				SURFACE CHAUFFE TOTALE.	PRESSION de la vapeur.		POSITION.	Nombre.	Diamètre — Mèt	Course du piston — Mèt.
					Atmo-sphères.	Par mètre ² .				
1219	Couillet	Voyageurs . .	1879	101 5080	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0 43	0 60
20	Compagnie Belge . .	Marchandises .	1857	118 5353	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0 45	0 60
230	Haine-Saint-Pierre. .	— . .	1856	101 2337	7	72,310	Id. . .	2	0 43	0 60
296	Tubize	— . .	1865	105 8622	8	82 640	Extérieurs horizontaux	2	0 46	0 65
432	Haine-Saint-Pierre. .	— . .	(a)	111 0807	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0 44	0 60
453	—	— . .	(a)	103 0310	8	82,640	Id. . .	2	0 44	0 60
454	—	— . .	(a)	100 6623	8	82,640	Id. . .	2	0 44	0 60
455	—	— . .	(a)	110 8273	8	82,640	Id. . .	2	0 44	0 60
462	—	— . .	1866	114 5586	8	82 640	Extérieurs horizontaux	2	0 46	0 562
463	—	— . .	(a)	114 1937	8	82,640	Id. . .	2	0 425	0 564
464	Grafenstaden	— . .	1865	94 0288	8	82,640	Id. . .	2	0 420	0 60
465	Compagnie Belge . .	— . .	1866	101 2573	8	82,610	Intérieurs inclinés . .	2	0 42	0 60
466										
500	Evrard	— . .	1867	118 2673	8	82,640	Id. . .	2	0 45	0 65
877	Saint-Léonard	— . .	1856	118 1208	8	82,640	Id. . .	2	0 45	0 60
969	C ^{ie} Limited Meudoc Hull, Wicks - En- gland.	— . .	1872	146 8160	9	92,970	Extérieurs horizontaux	4	0 58	0 58
1015	Saint-Léonard	— . .	1866	109 1637	8	82,640	Extérieurs inclinés . .	2	0 47	0 60
1265	Morel, à Tubize. . .	— . .	(a)	10 8889	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0 46	0 65
105	Cockerill	Manœuvres.	1854	8 0538	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0 59	0 56
196										
231	Morel, à Tubize . . .	— . .	1857	9 0190	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0 411	0 61
232										
254	Arsenal de Malines. .	— . .	1856	80 5873	7	72,310	Intérieurs horizontaux	2	0 38	0 58
235										
236	Saint-Léonard	— . .	1861	122 0930	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0 46	0 64
528	Haine Saint-Pierre. .	— . .	1855	54 5946	7	72 310	Extérieurs inclinés . .	2	0 415	0 52
529	Société de Couillet. .	— . .	1857	70 8745	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0 415	0 50
552	Atelier du Grand- Hornu.	— . .	1867	90 9481	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0 405	0 56
555										

(a) Ce renseignement fait défaut.

(b) 1^e, 4^e ou 5^e, suivant que les locomotives ont 3, 4 ou 5 essieux.

(c) En centre de la locomotive à l'essieu d'arrière.

Diamètre des roues motrices = D. Mètres.	Force de traction: $t = 0.7 \frac{p \cdot d^2}{D}$ Mètres.	DISTANCES pour déterminer la situation des essieux.							Ecartement total des es-ieux. Mètres.	Longueur totale de la locomotive. Mètres.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service.			Poids total de la locomotive en état de service.	Adhérence = $\frac{1}{10}$ poids sur les roues motrices.	Observations.
		De l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (%) essieu, non compris les butoirs.				De l'essieu d'avant à l'avant de la ma- chine, non compris les butoirs.					à l'essieu d'arrière. Kilog.	à l'essieu du milieu. Kilog.	à l'essieu d'avant. Kilog.			
		Du 5° au 4°.	Du 4° au 3°.	Du 3° au 2°.	Du 2° au 1°.											
1.426	4,300	2.183	"	"	1.90	1.90	1.95	5.80	7.935	11,700	13,450	15,200	58.350	6.392	Machine-tender.	
1.43	3,184	2.48	"	"	1.38	1.68	1.94	5.26	7.68	10,000	12,400	9,000	31,400	5,225	Machine à tender in- dépendant.	
1.45	4,240	2.41	"	"	1.54	1.88	1.75	5.42	7.58	10,000	11,490	9,000	30,400	5.066	Id.	
1.40	3,683	2.105	"	"	1.995	1.995	1.915	5.99	8.01	9,200	12,800	12,400	34,400	5.735	Id.	
1.43	4,634	2.48	"	"	1.54	1.88	1.76	5.42	7.66	12,800	13,000	10,000	35,800	5.966	Machine-tender.	
1.43	4,634	2.55	"	"	1.54	1.89	1.75	5.43	7.71	12,800	13,000	10,000	35,800	5.966	Id.	
1.43	4,634	2.55	"	"	1.54	1.89	1.75	5.43	7.71	12,800	13,000	10,000	35,800	5,966	Id.	
1.43	4,634	2.48	"	"	1.54	1.88	1.76	5.42	7.66	13,000	13,000	10,000	36,000	6,000	Id.	
1.45	4,744	1.97	"	"	1.90	2.005	1.97	5.905	7.849	8,800	12,150	11,600	32,550	5,425	Machine à tender in- dépendant.	
1.45	4,064	1.97	"	"	1.90	2.005	1.97	5.905	7.845	9,100	12,150	11,600	32,950	5,491	Id.	
1.50	4,080	2.18	"	"	1.59	1.82	1.96	5.41	7.55	10,500	10,500	10,000	31,000	5,166	Id.	
1.50	47,097	2.52	"	"	1.385	2.25	1.80	5.165	7.555	9,200	10,000	8,450	27,650	4,008	Id.	
1.43	3,251	1.49	"	"	2.19	1.90	2.09	4.09	8.67	10,200	12,600	9,800	32,600	3,435	Id.	
1.43	3,803	2.41 (c)	"	"	1.545	1.665	1.93	5.21	7.55	10,800	10,900	9,500	31,000	3,166	Id.	
1.09	9,640	2.045	"	"	1.22	1.22	1.655	3.97	12.28	9,700	11,500	11,100	6,400	5,535	Cette locomotive est composée de 2 par- ties parfaitement symétriques mon- tées chacune sur un trac indépendant l'un de l'autre.	
										9,800	10,900	10,900		3,535		
1.30	3,890	2.35	1.60	1.40	1.50	1.10	0.90	5.40	8.70	12,600	12,400	4,600	47,200	6,300	Machine-tender.	
1.35	3,890	2.10	"	"	2. "	2. "	1.86	4. "	7.96	8,400	12,500	11,500	32,000	5,535	Machine à tender in- dépendant.	
1.45	2,878	1.56	"	"	2.04	2.20	1.64	4.24	7.44	11,600	12,200	11,600	35,400	3,967	Id.	
1.32	3,821	1.50	"	"	2.50	2.30	1.450 1.435	4.60 4.60	7.60 7.65	9,800	13,250	11,200	34,250	5,708	Id.	
1.57	2,360	1.52	"	"	1.45	1.25	1.55	2.70	5.77	11,000	12,600	10,000	35,600	3,933	Machine-tender.	
1.30	6,026	2.595	"	"	1.40	1.87	2.01	5.27	7.675	10,600	11,500	9,700	31,800	5,500	Machine à tender in- dépendant.	
1.25	5,626	2.40	"	"	"	2.12	1.75	2.12	6.25	9,800	11,800	7,050	18,850	3,142	Id.	
1.286	5,845	2.33	"	"	"	2.207	2.01	2.027	6.747	9,800	12,000	9,575	21,575	3,596	Id.	
1.22	4,553	2.390	"	"	1.51	1.92	1.60	5.23	7.22	9,500	9,700	6,800	26,000	4,333	Id.	

NUMÉROS DES LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE OU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES. (Voyageurs, mar- chandises, gares ou forter-saupes)	ANNÉE DE CONSTRUCTION.	CHAUDIÈRE.			MACHINE.			
				SURFACE ou CHAUFFE TOTALE. — Mètres ²	PRESSION de la vapeur.		CYLINDRES.			
					Atmosphères.	Par mètre ² . — Kilog.	POSITION.	Nombre.	Diamètre = d. — Mèt.	Course du piston = l. — Mèt.
541	Couillet	Manœuvre . .	1803	104 5324	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0.45	0.62
542	—	— . .	1866	113.5750	8	82,640	— . .	2	0.45	0.62
543	—	— . .	1865	107 1196	8	82,640	— . .	2	0.45	0.62
544	Tubize	— . .	1870	58 5380	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.51	0.56
546	Haine-Saint-Pierre. .	— . .	1866	75.7001	8	82,640	Extérieurs inclinés . .	2	0.40	0.52
547	—	— . .	1866	75.7454	8	82,640	— . .	2	0.40	0.52
548	—	— . .	1865	75.8890	8	82,640	— . .	2	0.412	0.52
549	Tubize	— . .	1861	68.6181	7	72,510	Extérieurs horizontaux	2	0.40	0.52
551	Haine-Saint-Pierre. .	— . .	(a)	69.5900	8	82,640	Extérieurs inclinés . .	2	0.556	0.456
552	—	— . .	1861	61.7001	8	82,640	— . .	2	0.41	0.55
553	—	— . .	1861	63.4600	8	82,640	— . .	2	0.40	0.50
557	Société Saint-Léonard.	— . .	1837	42 4050	6	61,998	Horizontaux extérieurs	2	0.506	0.402
572	Inconnus.	— . .	(a)	61.1587	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0.28	0.44
970	Cockerill	— . .	1854	90 5200	5 1/3	55,090	Intérieurs horizontaux	2	0.403	0.605
1215	Inconnus.	— . .	(a)	80.8187	8	82,640	—	2	0.46	0.61
1216										
1217										
186	Scharp et Co.	Ateliers . . .	1875	5.3800	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0.108	0.132
198	Cockerill	— . .	1876	18.8000	10	1,055	Extérieurs inclinés . .	2	0.25	0.26
526	—	— . .	1876	15.5110	10	103,359	— . .	2	0.25	2.60
537	Couillet	— . .	1880	6 5650	9	92,097	— . .	2	0.145	0.20
682	Cockerill	— . .	1872	8 1480	7	72,551	— . .	2	0.20	0.25
1076	Couillet	— . .	1877	7.4410	9	92,097	— . .	2	0.14	0.20
558	Inconnus.	Locomotive à petite section du Flénu.	(a)	49.2515	7	72,510	Intérieurs inclinés . .	2	0.45	0.48
559	—	—	1856	50 0895	6	61,980	— . .	2	0.50	0.45
560	—	—	1855	51.0117	7	72,510	— . .	2	0.505	0.45
561	—	—	1858	54.7085	7	72,510	— . .	2	0.50	0.44
565	—	—	1860	53.9274	6	61,980	— . .	2	0.50	0.44
567	—	—	1856	28.9276	6	61,980	— . .	2	0.50	0.45
683	Grand Hornu	—	1872	49 6782	8	82,640	— . .	2	0.55	0.48
684	—	—	1872	49.6782	8	82,640	— . .	2	0.55	0.48

(a) Ce renseignement fait défaut.

(b) 5^e, 4^e ou 5^e, suivant que les locomotives ont 5, 4 ou 5 essieux.

N°	Diamètre des roues motrices = D.	Force de traction : $t = 0.7 \frac{p \cdot d \cdot 1}{D}$	DISTANCES pour déterminer la situation des essieux.					Ecartement total des essieux.	Longueur totale de la locomotive.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service.			Poids total de la locomotive en état de service.	Adhérence = $\frac{1}{6}$ poids sur les roues motrices.	Observations.	
			à l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (6) essieu, non compris les butoirs.							à l'essieu d'avant à l'avant de la ma- chine, non compris les butoirs.	à l'essieu d'arrière.	à l'essieu du milieu.				à l'essieu d'avant.
			5°	4°	3°	2°	1°									
Mètres.	Mètres.	Mètres.	au	au	au	au	1°	Mètres.	Mètres	Kilog.	Kilog.	Kilog.				
1 250	5,698	2,640	»	»	1,650	1,650	2,170	5,300	8,110	10,950	12,400	10,690	54,040	5,675	Machine à tender in- dépendant	
1 250	5,698	2,640	»	»	1 650	1 650	2 225	5,300	8,165	9,700	11,300	10,840	51,840	5,307	Id.	
1 250	5,698	2,640	»	»	1,650	1,650	2,225	5,300	8,165	10,100	11,700	9,000	50,800	5,155	Id.	
1,300	5,087	2,150	»	»	»	2 380	1,500	2,380	5,810	11,950	»	12,600	24,550	4,001	Machine-tender.	
1. »	4,815	2,256	»	»	»	2 200	1 700	2 200	6 226	12,100	»	11,700	23,800	3,967	Id.	
1. »	4,815	2,256	»	»	»	2 200	1 700	2 200	6 226	12,150	»	11,650	23,800	3,967	Machine à tender in- dépendant.	
1. »	5,108	2,256	»	»	»	2 200	1 700	2 200	6 226	12,600	»	10,700	23,500	3,967	Id.	
1. »	4,211	2,200	»	»	»	2 200	1,770	2,200	6 160	11,800	»	8,850	20,650	3,888	Id.	
0,840	5,980	2 200	»	1,100	1,280	0,750	0 910	5,150	6,240	8,000	10,400	4,800	23,200	5,066	Machine-tender	
1,100	4,685	2 515	»	»	1 525	1,525	1 760	5,050	7 125	9,750	11,400	9,400	30,550	5,116	Id.	
1,100	4,207	2,515	»	»	1 525	1,525	1,760	5 050	7 125	8 050	9,600	9,000	26,650	4,444	Id.	
1,055	1,480	2 107	»	»	»	1,720	1,558	»	5,365	9,750	»	7,510	17,060	2,815	Id.	
1 050	1,900	1 570	»	»	1 600	2 520	0 870	4,120	6 560	9,500	10,600	9,000	28,900	4,816	Machine à tender in- dépendant	
1 510	2,921	2 600	»	»	1,980	1,780	1,815	5 760	8 175	7,900	9 400	8 500	25,600	2,885	Id.	
0 585	4,817	1 770	»	»	2 565	2,140	1,660	4,705	8,155	9,860	12,225	11,725	55,810	5,655	Machine-tender.	
1 525	2,289	0,760	»	»	»	0 905	0 615	0 905	2,280	»	»	»	»	»	Id.	
0 615	»	0 620	»	»	»	1,600	0,925	1,600	3 995	»	»	»	»	»	Id.	
0,605	1,865	0,620	»	»	»	1 600	0 925	1 600	3,995	»	»	»	11,270	1,878	Id.	
0 445	5,912	1 500	»	»	»	0 850	0,850	0 850	3. »	»	»	»	4,058	6,765	Id.	
0 595	5,174	0,650	»	»	»	1,500	0,750	1 500	5 750	»	»	»	8,750	1,458	Id.	
0 450	2,889	1 500	»	»	»	0,850	0 850	0,850	5. »	»	»	»	4,058	6,765	Id.	
1 100	2,702	1 925	»	»	»	1 600	1,840	1 600	5 565	8,420	»	6,900	15 520	2,555	Machine à tender in- dépendant.	
1 100	1,526	1,920	»	»	»	1 575	1,425	1,575	4 970	7,000	»	4,200	11 200	1,866	Id.	
0 965	1,995	1 855	»	»	»	1 580	1,450	1,580	4 865	7,070	»	4,180	11,250	1,875	Id.	
1 100	1,791	1 915	»	»	»	1,500	1,725	1 500	5 260	7,010	»	5,270	12,280	2,047	Id.	
1 120	1,551	1 915	»	»	»	1 575	1,715	1,575	5 205	6,750	»	5,010	11,740	1,957	Id.	
1,100	1,526	1 920	»	»	»	1 575	1,475	1,575	4,970	7,100	»	4 460	11,650	1,941	Id.	
1,100	5 092	1 955	»	»	»	1,600	1,800	1,600	5 555	8,700	»	6,970	15 670	2,611	Id.	
1 100	5,092	1,955	»	»	»	1 600	1,800	1,600	5 555	8,700	»	6,970	15,670	2,611	Id.	

N° XXXIV. — *Age kilométrique des locomotives.*Situation au 1^{er} janvier 1881.

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de	au	
		MISE EN SERVICE.	1 ^{er} janvier 1881.	
A. Locomotives à voyageurs.				
12		Mai 1871 . . .	403,101	
17		Octobre 1864 .	897,346	
21		Juillet 1871 . .	520,077	
26		Janvier 1867 . .	659,403	
50		Septembre 1864.	726,112	
58		Juin 1871 . . .	455,185	
59		Octobre 1861. .	774,115	
54		Décembre 1866.	800,456	
57		— — .	814,098	
58		— 1864.	786,787	
63		— — .	812,728	
64		Mai 1871 . . .	470,434	
66		Septembre 1871.	467,855	
67		Juin 1865 . . .	669,952	
68		Septembre 1872.	454,400	
85		— 1871.	564,840	
94	Mixtes à grand foyer carré (4 roues couplées de 2 mètres).	Décembre 1864	771,015	
100		Juillet 1871 . .	459,787	
103		Décembre 1864.	717,652	
108		Janvier 1867. .	755,223	
110		— 1865. .	750,121	
116		Juin 1871 . . .	474,815	
135		— — .	424,565	
137		Mai 1864. . . .	864,991	
139		Septembre 1871.	453,847	
145		Juin 1864 . . .	786,655	
147		Novembre 1871.	415,801	
158		Février 1867. .	869,215	
159		Avril 1865 . .	692,168	
160		— — . . .	638,987	
161		Février 1865	719,126	
165		Septembre 1864.	825,803	
165		Juillet 1864 . .	796,155	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
172		Mars 1867. . .	580,208	
174		Mai 1865 . . .	048,377	
170		Janvier 1865. .	745,900	
202		Décembre 1872.	444,705	
237		Juin 1864. . .	737,506	
250		Janvier 1867. .	787,514	
263		Juin 1865. . .	686,938	
264		Septembre 1871.	411,831	
291		Juin 1865 . . .	929,027	
292		Juillet 1865 . .	748,511	
293		Août 1865. . .	682,805	
294		— . . .	859 814	
295		— . . .	800,112	
301		Septembre 1865.	583,195	
302		—	840,885	
303		—	726,155	
304		—	818,889	
305		Octobre 1865. .	642,553	
306	Mixtes à grand foyer carré (4 roues cou- plées de 2 mètres).	— . .	855,208	
307		— . .	695,781	
308		Novembre 1865.	866,805	
309		—	695,411	
310		—	754,569	
321		Août 1866 . .	848,165	
322		— . .	614,819	
323		Septembre 1866.	877,171	
324		Octobre 1866. .	634,166	
325		— . .	718,501	
326		Novembre 1866.	647,188	
327		—	624,682	
328		Novembre 1866.	628,600	
329		Décembre 1866.	617,507	
360		Mars 1867 . .	652,570	
361		— . . .	855,209	
362		Avril 1867. .	798,460	
363		— . . .	604,894	
364		— . . .	624,450	
375		Octobre 1867. .	595,499	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
379	Mixtes à grand foyer carré (4 roues couplées de 2 mètres).	Juillet 1867 . .	653,210	
380		— . .	633,783	
381		— . .	626,660	
382		— . .	592,073	
383		— . .	670,936	
384		— . .	607,049	
385		Août 1867 . . .	624,002	
386		— . . .	630,064	
387		— . . .	593,300	
390		Mai 1868 . . .	543,003	
391		Juin 1868 . . .	648,408	
392		— . . .	554,086	
393		Juillet 1868 . .	611,561	
398		Septembre 1871.	411,326	
399		—	446,367	
400		Octobre 1871. .	463,311	
401		Mars 1872 . . .	453,337	
402		— . . .	377,437	
403		— . . .	491,847	
441		Juillet 1869 . .	452,030	
442		— . .	459,724	
443		Mars 1869 . . .	447,036	
444		— . . .	466,260	
445		Mai 1869 . . .	475,030	
451		Octobre 1872. .	380,208	
550		Novembre 1872.	343,115	
556		Décembre 1872.	349,213	
603		Juillet 1872 . .	409,375	
604		— . .	392,148	
605		Août 1872 . .	342,601	
606		Juillet 1872 . .	394,133	
637		Janvier 1873. .	288,840	
638		— . .	332,647	
639		— . .	312,639	
640		Mars 1873. . .	338,470	
641		— . . .	415,740	
642		— . . .	432,330	
643		Février 1873. .	417,917	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
644	Mixtes à grand foyer carré (4 roues couplées de 2 mètres.)	Février 1873. .	380,245	
645		Mars 1873. . .	300,614	
646		Février 1873. .	428,281	
647		— . .	454,537	
648		Mars 1873. . .	328,451	
649		Janvier 1873. .	424,380	
650		— . .	475,015	
651		— . .	430,760	
652		— . .	414,564	
653		— . .	308,505	
654		Février 1873. .	426,918	
655		— . .	358,179	
656		Mars 1873. . .	435,744	
657		Mai 1873 . . .	392,851	
658		— . . .	345,853	
659		Juin 1873. . .	391,596	
660		Juillet 1873. .	363,303	
681		— . .	560,208	
1033		Octobre 1876. .	205,526	
1034		Novembre 1876.	181,428	
1035		Octobre 1876. .	211,166	
1036		Novembre 1876.	253,222	
1037		Décembre 1876.	225,168	
1213		— 1880.	726	
1214		Novembre 1880.	3,551	
119		Juin 1878 . . .	156,879	
151		Septembre 1867.	502,370	
152		— 1876.	199,270	
153		—	206,882	
194		Juin 1878 . . .	147,196	
238		Juillet 1878 . .	127,384	
428	Fortes - rampes à tender indépendant (6 roues couplées de 1 ^m .70).	— . .	146,220	
818		Avril 1873. . .	193,148	
819		Mai 1873 . . .	258,156	
820		— . . .	162,682	
821		— . .	253,901	
822		— . . .	211,721	
825		— . . .	214,514	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
824	Fortes-rampes à tender indépendant (6 roues couplées de 1 ^m .70).	Mai 1875. . . .	268,197	
825		—	218,770	
826		Juillet 1875 . .	226,501	
827		—	221,339	
828		—	223,121	
829		Octobre 1875. .	164,772	
995		Février 1876 . .	158,887	
996		Mars 1876. . . .	208,169	
997		—	530,905	
998		—	96,406	
999		—	261,386	
1000		Mai 1876. . . .	520,298	
1001		—	226,437	
1002		Février 1876. .	187,097	
1003		—	274,252	
1004		Mars 1876 . . .	264,520	
1005		Avril 1876. . .	144,322	
1006		Mai 1876	182,563	
1007		Avril 1876. . .	235,625	
1008		—	226,441	
1009		Mai 1876	242,700	
1046		Avril 1876. . .	281,468	
1047		—	298,489	
1048		Mai 1876	265,614	
1049		—	280,817	
1050		Juin 1876. . . .	270,940	
1051		—	274,852	
1052		Août 1876. . . .	206,637	
1053		Décembre 1876	200,193	
1054		Juillet 1876 . .	201,468	
1055		Octobre 1876 . .	201,895	
1056		Septembre 1876.	204,896	
1057		Novembre 1876.	161,866	
1058		Avril 1877. . . .	188,701	
1059		Juillet 1877 . .	144,923	
1060		Juin 1877. . . .	171,480	
1061		Août 1877. . . .	145,028	
1062		—	162,489	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
1102		Février 1880. .	52,453	
1103		— . .	53,748	
1104		— . .	48,096	
1105		Mars 1880. . .	18,790	
1106		— . . .	46,904	
1107		Avril 1880. . .	44,554	
1108		— . . .	38,106	
1109		Mai 1880 . . .	33,046	
1170		Novembre 1880.	7,903	
1171		— .	1,392	
808	Fortes-rampes, machines-tenders (6 roues motrices de 1 ^m .70 et 2 porteuses).	Mai 1874 . . .	233,637	
809		— . . .	162,015	
810		Juin 1874 . . .	203,706	
811		— . . .	236,518	
812		— . . .	193,729	
813		Juillet 1874 . .	123,033	
814		Juin 1874 . . .	219,009	
815		Juillet 1874 . .	232,007	
816		— . .	234,787	
817		— . .	234,963	
1087		Août 1878 . . .	91,230	
1088		Septembre 1878.	92,980	
1089		Octobre 1878. .	97,083	
1090		Janvier 1879. .	61,030	
1091		Mai 1879 . . .	70,353	
1092		Juin 1879 . . .	61,401	
1093		— . . .	50,075	
1094		— . . .	38,677	
1095		Juillet 1879 . .	57,057	
1096		— . .	48,952	
1097	Fortes-rampes, machines-tenders (10 roues dont 6 motrices de 1 ^m .70 et 4 porteuses).	Août 1879. . .	42,397	
1098		Septembre 1879.	64,683	
1099		— .	43,864	
1100		Juin 1879 . . .	51,789	
1101		— . . .	46,378	
1102		— . . .	73,846	
1103		Juillet 1879 . .	66,174	
1104		— . .	44,402	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
1105	Fortes-rampes, machines-tenders (10 roues dont 6 motrices de 1 ^m .70 et 4 porteuses).	Août 1879. . .	40,844	
1106		Septembre 1879.	41,700	
1107		Août 1879. . .	03,275	
1108		Septembre 1879.	42,388	
1109		— .	02,589	
1110		Octobre 1879. .	52,357	
1111		— . .	41,893	
1112		— . .	02,096	
1172		Décembre 1879.	31,360	
1173		— .	56,415	
1174		Janvier 1880. .	18,566	
1175		— . .	37,850	
1176		Février 1880. .	35,332	
1177		Novembre 1879.	72,056	
1178		Décembre 1879.	58,272	
1179		Janvier 1880. .	47,132	
1180		— . .	30,981	
1181		Février 1880. .	42,007	
1182		Décembre 1879.	04,314	
1183		— .	52,767	
1184		Janvier 1880. .	38,241	
1185		Février 1880. .	42,240	
1186		Mars 1880. . .	33,849	
1187		Novembre 1879.	51,224	
1188		Décembre 1879.	07,440	
1189		— .	01,049	
1190		Janvier 1880. .	34,033	
1191		— . .	06,418	
1192		Avril 1880. . .	27,263	
1194		Mai 1880 . . .	29,573	
1195		Août 1880. . .	15,816	
1196		Décembre 1880.	3,370	
1197		Avril 1880. . .	23,640	
1198		— . . .	25,758	
1199		Mars 1880. . .	36,259	
1200		Avril 1880. . .	27,969	
1225		Septembre 1880.	11,579	
1226		Octobre 1880. .	16,317	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
1227	Forte-rampes, machines-tenders (10 roues dont 6 motrices de 1 ^m .70 et 4 porteuses.)	Novembre 1880.	3,811	(a Pour les nos 23 à 241 = Parcours à partir de 1860.
1228		Septembre 1880.	8,550	
1229		—	10,526	
1268		Décembre 1880.	1,721	
1272		Novembre 1880.	2,500	
1273		—	737	
1274		Octobre 1880.	6,103	
1275		Novembre 1880.	4,191	
1276		—	3,862	
1277		—	7,530	
1264		Octobre 1880.	11,827	
1263	Locomotives à 4 roues couplées de 1 ^m .80 (mouvement extérieur).	Septembre 1880.	7,493	
1266		Octobre 1880.	10,225	
1267		—	9,844	
1	Mixtes, ancien petit foyer rond transformé en foyer carré (4 roues couplées de 1 ^m .85).	Février 1860.	1,015,153	
14		Mai 1860.	603,731	
(a) 23		Janvier 1859.	829,177	
36		—	828,795	
37		Mai 1859.	811,015	
45		Août 1858.	788,824	
47		Septembre 1859.	746,799	
76		Avril 1859.	760,671	
90		Décembre 1858.	820,406	
91		—	680,885	
93		Mai 1858.	805,896	
95		—	977,327	
96		Décembre 1859.	719,217	
117		Mars 1859.	716,330	
118		Août 1859.	588,437	
123		Juillet 1859.	815,896	
124		Juin 1859.	670,860	
138		Septembre 1859.	348,571	
142		Octobre 1859.	691,736	
146		Juillet 1859.	731,042	
258		Septembre 1858.	802,550	
259		—	920,299	
240		Mai 1858.	834,754	
241		Février 1858.	901,506	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1861.	
(a) 242	Mixtes, ancien petit foyer rond transformé en foyer carré (4 roues couplées de 1 ^m .85).	Décembre 1857.	756,764	(a) Pour les nos 242 à 187 = Parcours à partir de 1860.
243		Mars 1858 . . .	904,416	
244		Avril 1858. . .	887,798	
245		Mai 1858. . . .	911,778	
246		Janvier 1858. .	645,800	
247		Mars 1858 . . .	737,459	
248		Avril 1858. . .	792,181	
249		Mai 1858. . . .	672,922	
250		Février 1858. .	821,923	
251		Mars 1858. . .	961,913	
40		Août 1859 . . .	871,107	
56		— 1858. . . .	772,577	
65		Avril 1858. . .	1,025,801	
106		Décembre 1857	847,571	
109		—	980,970	
112		Mai 1857. . .	856,712	
130		Janvier 1858. .	883,328	
250		— 1858. . . .	769,871	
11		Août 1859 . . .	868,455	
13		Novembre 1856.	701,691	
188	Walschaert transformé en machine-tender (roues indépendantes).	Septembre 1854.	704,597	(b) Pour les nos 455 à 458 = Parcours à partir de 1871.
189		Octobre 1854. .	767,544	
190		Novembre 1854.	874,194	
192		Février 1855. .	755,469	
28		Juillet 1857 . .	761,270	
59		Octobre 1856. .	668,155	
71		Novembre 1857.	828,520	
75		Août 1857. . .	719,202	
92		Mai 1857. . . .	798,909	
98		Juin 1858 . . .	754,798	
148		Février 1858. .	585,444	
187		Juillet 1854 . .	735,797	
(b) 455	Mixtes, England et C ^{ie} , transformés en foyer carré. — Société générale d'exploit- ation (4 roues couplées de 1 ^m .84).	— 1869 . . .	295,159	
454		Janvier 1869 . .	545,554	
455		Septembre 1869.	279,254	
456		— . . .	559,200	
457		Octobre 1869. .	510,990	
458		— . . .	542,279	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
(a) 439	Mixtes, England et C ^{ie} , transformés en foyer carré. — Société générale d'explo- itation (4 roues couplées de 1 ^m .84).	Juin 1869 . . .	208,567	(a) Pour les nos 439 et 440 = Parcours à partir de 1871.
440		Avril 1870 . . .	386,926	
869		Juin 1866 . . .	716,486	
870		— . . .	731,287	
871		Juillet 1866 . .	756,912	
872		Août 1866 . . .	663,449	
873		Octobre 1866 . .	757,232	
874		— . . .	771,312	
875		Novembre 1866 .	702,059	
876		— 1867 . . .	639,769	
865	Foyer rond. — Luxembourg (4 roues cou- plées de 1 ^m .75).	Août 1862 . . .	665,115	
864		Septembre 1862 .	656,756	
863		Octobre 1862 . .	519,557	
866		Novembre 1862 .	563,620	
867		Décembre 1862 .	545,521	
868		Janvier 1863 . .	464,153	
5		Septembre 1862 .	665,524	
15		Juin 1861 . . .	817,395	
40		Août 1861 . . .	702,250	
78		Septembre 1861 .	948,848	
79	Mixtes, ancien grand foyer rond trans- formé en grand foyer carré (4 roues couplées de 1 ^m .85).	— . . .	918,705	
107		Juillet 1862 . .	777,445	
(b) 446		Janvier 1870 . .	412,621	
447		— . . .	556,587	
448	Mouvement Walschaert, Société générale (4 roues couplées de 1 ^m .80).	Février 1870 . .	435,061	(b) Pour les nos 446 à 424 = Parcours à partir de 1871.
449		Mars 1870 . . .	547,207	
450		— . . .	597,942	
421	Machines-tenders, Société générale, foyer rond (4 roues couplées de 1 ^m .80).	Janvier 1866 . .	188,598	
422		Mars 1866 . . .	222,805	
423		Avril 1869 . . .	211,681	
424		Juin 1867 . . .	270,281	
(c) 200	Hors type (4 roues couplées de 1 ^m .85) . .	— 1855 . . .	769,798	(c) Pour les nos 200 à 265 = Parcours à partir de 1860.
201		— (4 — de 1 ^m .85) . .	772,376	
237		— (4 — de 1 ^m .85) . .	683,887	
252		— (4 — de 1 ^m .98) . .	661,428	
265		— (2 — de 2 ^m .10) . .	468,945	
(d) 413	— (4 — de 1 ^m .80) S. G.	Janvier 1866 . .	258,779	(d) Pour les nos 413 et 415 = Parcours à partir de 1871.
415		Février 1866 . .	243,991	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.		DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
			de	au	
			MISE EN SERVICE.	1 ^{er} janvier 1881.	
(a) 416			Janvier 1869. .	197,950	(a) Pour les nos 416 à 881 = Parcours à partir de 1871.
417	Hors types (4 roues couplées de 1 ^m 50 S.-G.		Février 1869. .	100,874	
418			Mars 1869. .	210,037	
419			Janvier 1866. .	376,417	
420	(4	-- de 1 ^m .00) --	-- . .	237,288	
426	-- (4	-- de 1 ^m .65) --	Juin 1861. . .	179,093	
431	-- (4	-- de 1 ^m 85 --	Août 1861. . .	176,035	
432	--		Novembre 1861.	154,458	
761	-- (6	-- de 1 ^m .70) --	Avril 1875. . .	159,595	
832	--		Août 1854. . .	607,530	
833	--		-- . . .	388,516	
836	--		Octobre 1837. .	958,461	
837	-- (4	-- de 1 ^m .60) Lux.	Novembre 1837.	1,013,945	
838	--		Janvier 1838. .	909,099	
869	--		Avril 1861. . .	565,142	
861	--		Février 1862. .	614,701	
(b) 80	--		Inconnue . .	59,037	(b) Pour les nos 80 à 173 = Parcours à partir de 1878.
81	-- (4	-- de 2 mètr.) Fla.	-- . . .	59,234	
175	--		-- . . .	49,448	
(c) 1195	-- (2	-- de 1 ^m .50) --	-- . . .	58,981	(c) Pour les nos 1195 à 1219 = Parcours à partir de 1880.
1218	-- (6	-- de 1 ^m .44) S.-G. à Erbisœuil.	-- . . .	40,150	
1219	-- (6	-- --	-- . . .	57,529	

B. Locomotives à marchandises.

1^o Pour fortes rampes.

5		Octobre 1871.	516,118
35		Novembre 1871.	318,777
50		Octobre 1870.	226,089
53		Novembre 1871.	293,878
83		Octobre 1874.	118,103
102	Machines-tenders dites des plans (8 roues couplées de 1 ^m .05).	Novembre 1874.	156,960
135		Octobre 1874.	121,759
162		Novembre 1871.	527,412
177		Mars 1875.	197,744
180		Novembre 1874.	143,252
182		--	121,970
1 5		Décembre 1874.	127,693

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
101		Novembre 1874.	351,035	
225		Janvier 1875. .	160,053	
413		— . .	158,459	
685		Avril 1875. . .	218,551	
686		— . . .	242,280	
687		Août 1875. . .	250,492	
688		— . . .	225,712	
689		Juillet 1875 . .	195,718	
690		Août 1875. . .	215,458	
691		— . . .	167,208	
693		— . . .	175,534	
711		Octobre 1875. .	177,121	
712		Novembre 1875.	184,276	
713		— . .	195,097	
714		Décembre 1875.	185,865	
715		— . .	199,798	
716		Juin 1875 . . .	248,652	
717		— . . .	252,725	
718	Machines-tenders dites des plans (8 roues couplées de 1 ^m .05).	Novembre 1875.	202,855	
719		— . .	226,208	
720		— . .	250,964	
768		Février 1874. .	142,612	
769		Mai 1874 . . .	124,917	
770		Février 1874. .	68,154	
771		Mai 1874 . . .	111,781	
772		Mars 1874 . . .	84,450	
773		Mai 1874 . . .	84,856	
774		Avril 1874. . .	75,547	
775		Juin 1874 . . .	76,245	
776		Avril 1874. . .	151,875	
777		Juillet 1874 . .	161,475	
788		Janvier 1874. .	116,819	
789		— . .	164,480	
790		— . .	154,655	
791		— . .	155,686	
792		— . .	156,165	
795		Février 1874. .	101,597	
794		— . .	97,424	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
793	Machines-tenders dites des plans (8 roues couplées de 1 ^m .03).	Février 1874. . .	123,903	(a) Pour les nos 502 à 515. = Parcours à partir de 1871.
796		Mars 1874. . .	143,803	
797		— . . .	150,757	
848		Mars 1875. . .	147,606	
1212		Décembre 1880.	645	
(a)502	Machines-tenders dites Tamines, Société générale d'exploitation (8 roues cou- plées de 1 ^m .22).	Avril 1869. . .	194,850	
503		Mai 1869 . . .	249,502	
504		— . . .	262,763	
505		Juin 1869 . . .	253,723	
506		— . . .	277,566	
507		Juillet 1869 . .	177,313	
508		— . .	241,984	
510		Août 1869. . .	227,485	
511		Juin 1869 . . .	223,134	
513		Février 1870. .	268,286	
514		— . .	259,530	
515		Avril 1870. . .	509,664	
699		Novembre 1872.	179,188	
700		— . .	215,455	
701		— . .	204,241	
702	Machines-tenders dites Graffenstaden (8 roues couplées de 1 ^m .526).	Décembre 1872.	175,391	
703		— . .	205,991	
704		Avril 1874. . .	171,785	
705		— . . .	171,407	
706		— . . .	192,230	
707		— . . .	201,425	
708		— . . .	198,822	
709		— . . .	182,708	
710		— . . .	195,071	
949		Décembre 1871.	233,460	
950	Engerth Luxembourg (8 roues couplées de 1 ^m .26).	— . .	241,960	
951		— . .	235,230	
952		Avril 1872. . .	227,842	
953		Mai 1872 . . .	236,910	
954		Avril 1872. . .	227,927	
955		Mai 1873 . . .	235,340	
956	Engerth Luxembourg (8 roues couplées de 1 ^m .27)	— . .	201,034	
957		— . .	232,796	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
958	Engerth Luxembourg (8 roues couplées de 1 ^m .27)	Juin 1873. . .	237,497	
959		Juillet 1873. . .	226,173	
960		— . .	233,367	
961		— . .	193,837	
962		— . .	250,541	
969	Hors-type	Juin 1872. . .	82,180	
3° Ordinaires.				
2	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .45).	Mai 1865 . . .	469,282	
6		Octobre 1871 .	503,318	
8		— 1867 .	411,033	
9		Janvier 1866. .	529,171	
10		— . .	534,547	
16		Septembre 1866.	524,229	
19		Août 1866. . .	523,230	
22		Octobre 1866 .	485,866	
25		Septembre 1871.	293,462	
29		Août 1874. . .	180,473	
31		Septembre 1866.	542,222	
32		Octobre 1867 .	442,600	
34		Août 1874. . .	202,832	
46		Octobre 1867 .	404,639	
51		— 1870 .	206,089	
52		— 1867 .	400,615	
53		Août 1874 . .	220,163	
61		Novembre 1866.	522,464	
62		Mai 1865 . . .	496,632	
69		Octobre 1871 .	514,061	
72		Novembre 1866	462,686	
74		Octobre 1867. .	418,873	
87		Août 1874. . .	250,838	
88		Juin 1871. . .	329,751	
99		Juillet 1865 . .	465,139	
111		Août 1867. . .	443,914	
113		Novembre 1867.	428,028	
114		Octobre 1871 .	545,062	
115		Août 1867. . .	438,474	

NOMBRES des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
120	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .45).	Août 1867. . .	406,483	
126		Novembre 1867.	490,740	
131		Septembre 1874.	199,842	
134		Décembre 1866.	483,033	
136		Mai 1863. . . .	477,503	
140		Septembre 1874.	303,236	
150		Novembre 1867.	426,781	
164		Octobre 1867. .	410,783	
170		Septembre 1867.	417,542	
170		Décembre 1867	332,196	
181		Septembre 1874.	230,808	
184		—	233,456	
190		Octobre 1874. .	423,086	
203		Novembre 1871.	346,507	
204		Décembre 1871.	319,282	
260		Août 1863. . .	464,323	
281		Avril 1863. . .	521,043	
282		— . . .	488,376	
283		— . . .	531,563	
284		Mai 1865 . . .	461,895	
285		— . . .	623,116	
286		— . . .	490,441	
287		— . . .	492,345	
288		Juin 1863. . .	441,163	
289		Juillet 1863 . .	463,293	
290		— . . .	543,703	
297		Juin 1863 . . .	533,751	
298		— . . .	376,885	
299		Juillet 1863 . .	483,363	
300		Août 1863. . .	524,613	
311		Juillet 1863 . .	500,380	
312		Août 1863. . .	533,010	
313		Septembre 1863.	349,327	
314		— . . .	348,430	
315		Août 1863 . . .	570,628	
316		— . . .	526,623	
317		— . . .	606,697	
318		Mars 1866 . . .	472,413	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
319		Janvier 1866. .	577,115	
320		— . .	553,900	
330		Décembre 1866.	555,086	
351		Janvier 1867. .	527,920	
352		— . .	538,409	
353		— . .	528,033	
354		Février 1867. .	610,253	
355		Avril 1867. . .	444,805	
356		Février 1867. .	539,811	
357		Mars 1867. . .	564,063	
358		— . . .	541,472	
359		Avril 1867. . .	547,781	
365		Novembre 1866.	433,016	
366		— .	515,727	
367		Décembre 1866.	474,428	
368		— .	472,205	
369		Janvier 1867. .	494,191	
370		— . .	528,884	
371	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^{re} 43).	— . .	451,805	
372		Février 1867. .	461,549	
373		Janvier 1867. .	495,514	
374		Avril 1867. . .	404,747	
376		Septembre 1867.	446,017	
377		Octobre 1867. .	420,703	
378		— . .	428,565	
389		Mars 1868 . .	455,531	
430		Septembre 1874.	188,695	
472		— .	197,897	
475		Mars 1874. . .	235,336	
559		— . . .	240,688	
545		Avril 1874. . .	260,023	
554		— . . .	281,406	
555		Mai 1874 . . .	252,575	
562		— . . .	274,652	
563		Juin 1874. . .	264,763	
566		— . .	261,492	
568		Juillet 1874 . .	245,219	
569		— . .	164,830	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
570	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .45.)	Mai 1874 . . .	252,704	
571		— . . .	277,840	
573		— . . .	242,850	
574		— . . .	254,674	
582		Décembre 1871.	267,660	
583		— .	356,822	
584		Janvier 1872 .	538,254	
585		— . .	291,920	
586		— . .	378,140	
587		— . .	401,978	
588		— . .	314,206	
589		— . .	242,786	
590		— . .	356,928	
591		Février 1872. .	347,378	
592		Décembre 1871.	287,350	
593		— .	268,827	
594		Janvier 1872. .	294,096	
595		— . .	271,493	
596		Février 1872. .	280,028	
597		Octobre 1871 .	530,459	
598		Novembre 1871.	296,783	
599		Décembre 1871.	366,713	
600		Janvier 1872. .	299,988	
601		— . .	303,811	
602		Octobre 1872. .	298,154	
607		Juillet 1872 . .	302,540	
608		— . .	327,423	
609		Août 1872. . .	363,437	
610		— . . .	236,448	
611		— . . .	290,743	
612		Avril 1872. . .	583,196	
613		— . . .	272,277	
614		Mai 1872 . . .	297,150	
615		— . . .	289,003	
616		Juin 1872 . . .	374,118	
617		Novembre 1872.	290,954	
618		— .	230,711	
619		— .	264,649	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		do MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
020	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^{re} 45).	Novembre 1872.	300,890	
021		— .	209,050	
022		Septembre 1872.	316,447	
023		— .	208,518	
024		Octobre 1872. .	297,305	
025		— .	204,361	
026		Novembre 1872.	331,323	
027		Février 1872. .	260,357	
028		Mai 1872 . . .	323,690	
029		Juin 1872. . .	318,478	
030		— . . .	278,121	
031		Décembre 1872.	315,115	
032		Janvier 1873 .	266,911	
033		Février 1873. .	288,930	
034		Octobre 1872. .	520,853	
035		Novembre 1872.	252,430	
036		Décembre 1872.	264,915	
061		Juillet 1872 . .	297,660	
062		Août 1872 . .	297,089	
063		Septembre 1872.	283,049	
064		— .	315,158	
065		— .	273,463	
066		Novembre 1872.	301,786	
067		— .	277,057	
068		— .	277,746	
069		— .	317,564	
070		Décembre 1872.	275,787	
071		Janvier 1873. .	282,788	
072		Février 1873. .	337,548	
073		— . .	281,415	
074		Mars 1873. . .	232,077	
075		Décembre 1872.	200,891	
076		Octobre 1872. .	300,000	
077		— . .	284,129	
078		Novembre 1872.	219,053	
079		Décembre 1872.	277,366	
080		— .	225,678	
721		Avril 1873. . .	235,866	

NOMBRES des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
722	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .45).	Avril 1873. . .	303,502	
723		— . . .	270,017	
724		— . . .	233,049	
725		— . . .	231,341	
726		Novembre 1873.	230,739	
727		Décembre 1873.	271,921	
728		— . . .	238,430	
729		— . . .	298,700	
730		— . . .	217,173	
731		Mars 1874. . .	247,077	
732		— . . .	244,033	
733		— . . .	230,037	
734		— . . .	211,098	
735		Avril 1874. . .	237,097	
736		— . . .	246,289	
737		Mai 1874 . . .	215,777	
738		Avril 1874. . .	223,705	
739		Mai 1874 . . .	228,106	
740		— . . .	234,950	
762		— . . .	275,317	
763		— . . .	214,300	
764		— . . .	281,196	
765		Juin 1874. . .	238,194	
766		— . . .	216,893	
767		— . . .	214,743	
768		Mai 1874 . . .	232,876	
790		Août 1874. . .	181,330	
800		Juin 1874 . . .	210,330	
801		Août 1874. . .	183,687	
802		Juin 1874 . . .	227,839	
803		Septembre 1874.	269,142	
804		Juillet 1874 . .	220,948	
805		Septembre 1874.	140,108	
806		Juillet 1874 . .	263,635	
807		Octobre 1874. .	217,370	
850		Décembre 1874.	226,739	
851		Janvier 1875. .	239,330	
852		Février 1875. .	197,509	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
833	(Luxembourg).	Mars 1875. .	162,754	
834		— . . .	241,965	
835		Avril 1875 . .	179,208	
836		Juin 1875 . .	180,026	
944		Juin 1870 . . .	310,748	
945		— . . .	331,832	
946		— . . .	516,881	
947		— . . .	531,487	
948		Juillet 1870 . .	304,036	
1038		Août 1876. . .	181,621	
1050		Avril 1876. . .	180,659	
1040		— . . .	245,270	
1041		Mai 1876 . . .	224,526	
1042		— . . .	206,064	
1045		— . . .	188 612	
1211		Novembre 1880.	4.715	
42		Juillet 1877. . .	118,547	
84		Août 1877. . .	122,919	
154		Mars — . . .	155,085	
195		Août — . . .	138,954	
197		Mai 1880 . . .	26,885	
222	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .45).	Août 1877. . .	116,088	
228		Décembre 1875.	187,950	
425		Juin 1880 . . .	25,757	
427		Mars 1876. . .	175,785	
429		Décembre 1875.	168,500	
533		Août 1877. . .	105,514	
540		Mars 1878. . .	94,715	
550		Décembre 1875.	198,047	
854		Septembre 1877.	106,265	
859		Avril 1878 . .	119,925	
978		Décembre 1875.	177,057	
979		— . .	179,509	
980		— . .	151,450	
981		Février 1876. .	178 027	
982		Mars 1876. . .	192,076	
983		— . . .	189,881	
984		Août 1876. . .	141,217	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
985	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .50).	Février 1876. .	167,221	
986		Mars 1876. . .	170,385	
987		— . . .	206,049	
988		Avril 1876. . .	196,548	
989		Mai 1876 . . .	169,305	
990		Avril 1876 . .	172,881	
991		Mai 1876 . . .	98,241	
992		— . . .	168,318	
995		— . . .	136,200	
994		Juin 1876 . . .	150,955	
1010		Mars 1876. . .	151,454	
1011		— . . .	173,957	
1012		— . . .	8,955	
1015		— . . .	117,196	
1014		Mai 1876 . . .	156,950	
1016		Octobre 1877. .	115,961	
1025		— 1876. .	156,142	
1026		— 1876. .	158,582	
1027		Novembre 1876.	137,124	
1028		Décembre 1876.	146,845	
1029		— .	115,268	
1030		Janvier 1877. .	129,265	
1051		— . .	140,512	
1052		Février 1877. .	155,567	
1065		Octobre 1877 .	102,860	
1064		— .	158,447	
1065		Novembre 1877.	96,501	
1066		Août 1877. . .	173,798	
1067		Septembre 1877.	115,604	
1868		— .	158,105	
1069		— .	159,759	
1070		Octobre 1877 .	112,275	
1071		Novembre 1877.	108,940	
1072		Avril 1878. . .	99,017	
1073		— . . .	104,869	
1074		— . . .	85,454	
1075		Juin 1878. . .	98,145	
1077		Mai 1878 . . .	91,962	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
1078		Juillet 1878 . .	93,662	
1079		Août 1878. . .	87,375	
1080		— . . .	86,905	
1081		Juin 1878. . .	82,933	
1082		Juillet 1878 . .	91,975	
1083		Août 1878. . .	91,576	
1084		— . . .	83,307	
1085		Octobre 1878 .	99,431	
1086		Novembre 1878.	102,446	
1113		Mars 1879. . .	68,154	
1114		— . . .	70,846	
1115		Avril 1879. . .	65,291	
1116		— . . .	69,160	
1117		— . . .	64,038	
1118		Mai 1879 . . .	61,669	
1119		— . . .	63,349	
1120		Juin 1879 . . .	58,708	
1121		— . . .	56,202	
1122	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .30).	— . . .	61,089	
1123		Juillet 1879 . .	60,936	
1124		Octobre 1879 .	39,809	
1125		Août 1879. . .	31,222	
1126		— . . .	45,569	
1127		Septembre 1879.	46,668	
1128		— . . .	42,468	
1129		Janvier 1879 .	63,123	
1130		Février 1879 .	72,881	
1131		— . . .	71,107	
1132		Mars 1879. . .	58,330	
1133		Avril 1879 . .	68,744	
1134		Mai 1879 . . .	52,754	
1135		— . . .	52,326	
1136		Juillet 1879 . .	35,860	
1137		Juin 1879 . . .	50,510	
1138		Août 1879. . .	34,403	
1139		— . . .	43,617	
1153		Janvier 1880. .	38,954	
1154		— . . .	37,328	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
1155	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .30).	Février 1880. .	37,677	
1156		— . .	45,454	
1157		— .	37,001	
1158		Mars 1880. . .	31,837	
1159		— . . .	35,473	
1160		— . . .	34,545	
1161		Avril 1880. . .	30,249	
1201		Mai 1880 . . .	26,223	
1202		Novembre 1880.	4,834	
1203		Mai 1880 . . .	25,547	
1204		Septembre 1880.	7,605	
1205		Mai 1880 . . .	27,842	
1206		Août 1880. . .	17,501	
1207		Juillet 1880 . .	20,109	
1208		Août 1880. . .	14,749	
1209		— . . .	16,028	
1210		Septembre 1880.	14,944	
1230		Décembre 1880.	1,444	
1231		— .	123	
1234		Novembre 1880.	5,275	
1235		Octobre 1880. .	6,495	
1236		Novembre 1880.	4,372	
1237		— .	5,096	
1238		— .	3,478	
1239		Décembre 1880.	2,964	
1240		— .	1,006	
1241		Octobre 1880. .	7,745	
1242		Novembre 1880.	5,662	
1243		— .	5,582	
1244		— .	5,546	
1245		Décembre 1880.	5,748	
1246		— .	293	
1252		Octobre 1880. .	7,680	
1253		— . .	6,433	
1254		— . .	8,429	
1255		Novembre 1880	4,965	
1256		— .	5,153	
1257		— .	3,433	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
1258	Grand foyer carré (6 roues couplées de 1 ^m .30).	Décembre 1880.	2,437	
1259		Septembre 1880.	7,702	
1260		Octobre 1880. .	10,502	
1261		— . .	6,032	
1262		Novembre 1880.	7,014	
1283		Décembre 1880.	"	
1284		— .	86	
1293		— .	740	
1305		— .	19	
1306		— .	845	
1309		— .	1,300	
1310		— .	1,017	
1311		— .	"	
1312		— .	86	
1319		— .	2,800	
18	Grand foyer rond, petite longueur (6 roues couplées de 1 ^m .45).	Juin 1861 . . .	579,620	
33		Août 1861 . . .	579,180	
82		Juin 1863 . . .	514 378	
86		Décembre 1863	570,111	
104		Juillet 1863 . .	606,429	
132		Janvier 1863. .	632,846	
127		Juin 1864 . . .	576,373	
129		Février 1862. .	572,971	
132		Juin 1862 . . .	689,211	
133		Juin 1863 . . .	489,849	
140		Mars 1864. . .	569,398	
145		Décembre 1861.	557,086	
144		— .	488,129	
168		Août 1863. . .	624,818	
169		Janvier 1864. .	670,746	
261	Grand foyer rond, grande longueur (6 roues couplées de 1 ^m .45).	Juillet 1863 . .	636,648	
7		Septembre 1863.	534,904	
48		Juillet 1862 . .	511,946	
141		— 1863 . .	521,751	
166		Février 1863. .	510,136	
167		Janvier 1864. .	526,675	
173		Mars 1864 . . .	521,112	
185		Février 1864. .	542,539	

NUMÉROS des loco motives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
253	Grand foyer rond, grandelongueur (6roues couplées de 1 ^m .43).	Mars 1864. . .	460,491	
256		Août 1863. . .	533,800	
266		Avril 1863. . .	466,007	
267		— . . .	530,933	
268		— . . .	547,497	
269		— . . .	516,048	
270		Juin 1863. . .	536,979	
271		— . . .	533,213	
272		— . . .	462,297	
273		— . . .	481,437	
274		Août 1863. . .	468,981	
275		— . . .	549,784	
276		Septembre 1863. . .	534,337	
277		— . . .	473,006	
278		— . . .	513,574	
279		Octobre 1863. . .	534,530	
280		Novembre 1863. . .	531,889	
(a) 480		Septembre 1869. . .	280,220	(a) Pour les nos 480 à 499 = Parcours à partir de 1871.
481		Août 1869. . .	240,030	
482		— . . .	293,467	
483		Juillet 1869. . .	297,980	
484		Juin 1869. . .	290,331	
485		— . . .	262,319	
486		Février 1870. . .	249,013	
487		Mars 1870. . .	248,186	
488		Octobre 1869. . .	245,975	
489	Foyer carré, moyen, Société générale (6 roues couplées de 1 ^m .53).	— . . .	288,086	
490		Septembre 1869. . .	268,760	
491		Mars 1870. . .	277,009	
492		— . . .	236,768	
493		Avril 1870. . .	263,593	
494		Mai 1870. . .	299,370	
495		— . . .	275,994	
496		Juin 1870. . .	279,665	
497		— . . .	277,319	
498		Juillet 1870. . .	239,933	
499		— . . .	283,191	
911	Foyer rond, Luxembourg (6 roues cou- plées de 1 ^m .43).	Mars 1866. . .	530,227	

NOMBRES des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
912	Foyer rond (Luxembourg), 6 roues couplées de 1 ^m .45.	Mars 1866. . .	473,299	
913		Avril 1866 . .	503,101	
914		— . . .	577,903	
915		— . . .	538,162	
916		Mai 1866 . . .	520,239	
917		— . . .	512,803	
918		— . . .	513,973	
919		Avril 1866 . .	473,946	
920		— . . .	449,637	
921		Mai 1866 . . .	493,370	
922		Juin 1866 . .	275,440	
923		— . . .	470,949	
924		Juillet 1866 . .	514,173	
925		— . . .	479,929	
926		— . . .	482,733	
927		Avril 1867. . .	498,485	
928		— . . .	539,633	
929		Mai 1867. . . .	567,192	
930		— . . .	530,767	
931		— . . .	474,967	
932		Juin 1867 . . .	483,664	
933		— . . .	503,632	
934		— . . .	514,852	
935		Juillet 1867 . .	431,729	
936		— . . .	483,049	
937		— . . .	498,496	
893	6 roues couplées de 1 ^m .35	Décembre 1860. .	773,333	
894		Juillet 1861 . .	640,629	
895		— . . .	707,858	
896		Mars 1862. . .	614,304	
897		Avril 1862. . .	534,430	
898		Mai 1862. . . .	696,040	
899		Février 1863. .	632,870	
900		Mars 1863. . .	592,441	
901		— . . .	518,719	
902		Septembre 1862. .	634,077	
903		Mars 1863. . .	667,620	
904		Avril 1863. . .	587,733	

NOMBRES des locomotives.	SYSTEME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations
		do MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
903	Foyer rond (Luxembourg), 6 roues couplées de 1 ^m .35.	Mai 1863 . . .	482,682	
900		Octobre 1864. .	570,103	
907		— 1863. .	644,442	
908		Juin 1863. . .	580,250	
909		Juillet 1863. . .	565,968	
910		Août 1863. . .	549,300	
883		Décembre 1857. .	671,421	
884		Mars 1858. . .	804,016	
885		Juillet 1858. . .	714,628	
886		Septembre 1858. .	674,584	
887	6 roues couplées de 1 ^m .43	Octobre 1858. . .	698,125	
888		Novembre 1858. .	719,650	
889		Décembre 1858. .	777,456	
890		Février 1859. . .	708,959	
891		Avril 1859. . .	745,746	
938	Petit foyer carré (Luxembourg), 6 roues couplées de 1 ^m .51.	Août 1870. . .	375,849	
939		— . . .	371,524	
940		— . . .	376,924	
941		— . . .	364,689	
942		— . . .	374,560	
945	Foyer rond (Luxembourg), 6 roues couplées de 1 ^m .43.	Septembre 1870. .	557,102	
878		— 1856. .	673,072	
879		Octobre 1856. . .	679,365	
880		Décembre 1856. .	652,454	
881		Février 1857. . .	769,703	
882	Foyer petit rond (Société Générale), 6 roues couplées de 1 ^m .45.	Avril 1857. . .	685,273	
a) 456		Janvier 1865. . .	250,200	(a) Pour les nos 456 à 479 = Parcours à partir de 1871.
457		— . . .	200,594	
458		Mars 1865. . .	109,613	
459		Février 1865. . .	168,499	
460		Septembre 1866. .	200,655	
461	Foyer rond moyen (Société Générale), 6 roues couplées de 1 ^m .40.	Octobre 1866. . .	220,951	
469		Juin 1865. . .	222,404	
470		— . . .	288,014	
476		Février 1867. . .	268,978	
477		Mars 1867. . .	258,537	
478		Janvier 1867. . .	209,550	
479		— . . .	202,281	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de mise EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
963	Anglaises (Luxembourg), 6 roues couplées de 1 ^m 32.	Avril 1873 . . .	219,600	(a) Pour les nos 221 à 226 = Parcours à partir de 1860.
964		— . . .	224,590	
965		Juin 1873 . . .	220,907	(b) Pour les nos 310 à 325, 462 à 877 et 452 à 453 = Par- cours à partir de 1874.
966		Mai 1873 . . .	248,686	
967		— . . .	193,980	(c) Pour les nos 20 à 296 = Parcours à partir de 1860.
968		— . . .	241,840	
(a) 221	Petit foyer de Cockerill, 6 roues couplées de 1 ^m 45.	Octobre 1856 . .	632,817	(d) Pour le n° 1015 = Parcours à par- tir de 1876.
224		Janvier 1857 . .	705,006	
225		— . . .	662,371	(e) Pour les nos 1215 et 1216 = Parcours à partir de 1880.
226		Février 1857 . .	528,352	
(b) 316		Mars 1870 . . .	185,803	
317	Charbonnier (Société Générale), 6 roues couplées de 1 ^m 10.	— . . .	230,306	
318		Mai 1870 . . .	231,676	
319		— . . .	351,551	
320		Juin 1870 . . .	554,932	
321		— . . .	534,452	
322		Juillet 1870 . .	560,516	
323		— . . .	214,160	
324		Septembre 1870 .	564,059	
325		Octobre 1870 . .	339,121	
(c) 20	Hors type, 6 roues couplées de 1 ^m 10 . . .	Août 1857 . . .	661,643	
230	6 roues couplées de 1 ^m 45	— 1856 . . .	624,544	
296	— de 1 ^m 40	Juin 1865 . . .	510,812	
(b) 462	— de 1 ^m 40 (S. G.)	— 1866 . . .	295,205	
463	— de 1 ^m 40 (S. G.)	Février 1867 . .	289,815	
464	— de 1 ^m 50 (—)	Novembre 1866 .	185,456	
465	— de 1 ^m 50 (—)	— . . .	185,342	
466	— de 1 ^m 50 (—)	Décembre 1866 .	169,641	
467	— de 1 ^m 50 (—)	— . . .	181,580	
500	— de 1 ^m 45 (—)	Août 1869 . . .	409,818	
877	— de 1 ^m 45 (Lux.)	Juillet 1856 . .	748,114	
(d) 1015	— de 1 ^m 30 (H. C.)	Juin 1866 . . .	92,959	
(b) 452	— de 1 ^m 45 (S. G.)	Août 1857 . . .	284,107	
453		— . . .	282,828	
454		Avril 1857 . . .	280,687	
455		Mai 1857 . . .	266,894	
(e) 1215		Inconnue . . .	15,814	
1216	à Erbisœuf.	— . . .	6,237	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE du MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 1 ^{er} janvier 1881.	Observations.
(a) 1217	6 roues couplées de 1 ^m .43 (Erbiscœul) . . .	Inconnue . . .	21,524	(a) Pour les n ^{os} 1217 et 1203 = Parcours à partir de 1880.
1203	6 roues couplées de 1 ^m .33 (Flandres) . . .	— . . .	10,138	
C. -- Locomotives de manœuvre.				
43	Foyer carré, dernier modèle (6 roues cou- plées de 1 ^m .20).	Février 1872.	203,493	
178		Décembre 1871.	186,926	
404		Décembre 1871.	210,002	
405		Janvier 1872. .	239,082	
406		— . . .	256,303	
407		— . . .	184,872	
408		Février 1872. .	182,630	
409		— . . .	212,230	
410		Mars 1872. . .	217,258	
411		— . . .	208,763	
414		Mai 1873 . . .	147,509	
471		Mars 1880. . .	18,960	
475		— . . .	24,203	
501		Avril 1880 . .	22,538	
509		Février 1879. .	72,665	
527		Avril 1880. . .	22,169	
531		Mai 1873 . . .	102,282	
534		— . . .	164,081	
538		Mai 1879 . . .	38,638	
573		Mars 1872. . .	208,763	
576		— . . .	256,972	
577		— . . .	261,549	
578		Octobre 1871. .	221,692	
579		Novembre 1871.	244,375	
580		— . . .	217,877	
581		Décembre 1871.	242,063	
693		Septembre 1873.	220,506	
694		— . . .	148,422	
695	— . . .	216,809		
696	— . . .	172,840		
697	— . . .	169,590		
698	Octobre 1873. .	177,133		
711	Février 1874. .	168,112		

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
742	Foyer carré, dernier modèle (6 roues couplées de 1 ^m .20).	Février 1874 .	88,042	
743		— . .	205,477	
744		— . .	188,822	
745		— . .	195,639	
746		Novembre 1873.	189,052	
747		— .	199,966	
748		— .	185,574	
749		— .	179,447	
750		Décembre 1873.	136,599	
751		— .	159,045	
752		— .	207,136	
753		— .	225,035	
754		— .	158,391	
755		Janvier 1874. .	185,433	
756		— . .	209,861	
757		Février 1874 .	210,641	
758		— . .	120,519	
759		Mars 1874. . .	121,800	
760		— . .	164,743	
778		Avril 1874. . .	115,514	
779		— . .	195,076	
780		Mai 1874 . . .	92,077	
781		— . . .	98,619	
782		— . . .	175,721	
783		Juin 1874. . .	97,359	
784		— . . .	147,419	
785		Juillet 1874 .	165,760	
786		— . .	160,198	
787		Août 1874. . .	164,106	
837		Juin 1875 . . .	204,054	
838		— .	172,090	
839		— . . .	169,025	
840		— . . .	116,295	
841		Juillet 1875 . .	148 305	
842		— . .	187.218	
843		Août 1875 . . .	128,710	
844		— . .	169.052	
845		Septembr. 1875	150 305	

NOMBRES des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
846	Foyer carré, dernier modèle (6 roues couplées de 1 ^m . 30).	Septembre 1875.	100,795	
847		Janvier 1875. .	201,411	
849		Mars 1875. . .	192,647	
850		— . . .	143,681	
851		— . . .	153,023	
855		Juin 1879 . . .	42,816	
1017		Octobre 1876. .	131,779	
1018		— . . .	137,217	
1019		— . . .	152,645	
1020		Novembre 1876 .	135,993	
1021		— . . .	124,030	
1022		Décembre 1876.	110,721	
1023		— . . .	86,012	
1024		— . . .	107,743	
1044		— . . .	135,621	
1013		— . . .	134,920	
1140		Juin 1879 . . .	53,719	
1141		Juillet 1879 . .	52,645	
1142		Janvier 1880. .	22,041	
1143		— . . .	20,423	
1144		— . . .	28,298	
1145		Mars 1880 . . .	23,216	
1146		Novembre 1880 .	2,020	
1147		Juin 1880 . . .	17,281	
1148		Janvier 1880 . .	58,770	
1149		— . . .	34,498	
1150		— . . .	30,529	
1151		Février 1880. .	28,443	
1152		— . . .	18,738	
1217		Octobre 1880 . .	1,738	
1218		Novembre 1880 .	6,340	
1249		— . . .	4,283	
1230		— . . .	4,836	
1231		— . . .	1,784	
123		Janvier 1866 . .	215,411	
128		— . . .	348,571	
330		Décembre 1866 .	334,134	
331		Janvier 1867. .	276,474	

NOMBRES des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		du MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
332	Foyer carré, premier modèle (6 roues couplées de 1 ^m .20).	Janvier 1867.	234,313	
333		Février 1867. . .	278,031	
334		— . . .	217,860	
335		— . . .	213,883	
336		Mars 1867 . . .	298,035	
337		— . . .	230,544	
338		Mai 1867 . . .	230,781	
339		— . . .	278,201	
340		Décembre 1866.	329,671	
341		Janvier 1867. . .	318,343	
342		Février 1867. . .	333,327	
343		Juillet 1867 . . .	339,652	
344		Avril 1867. . .	342,132	
345		— . . .	297,400	
346		— . . .	333,940	
347		Mai 1867. . .	310,671	
348		— . . .	326,763	
349		Juin 1867 . . .	358,794	
388		Décembre 1867.	350,710	
394		Février 1868. . .	308,801	
395		— . . .	262,869	
396		Mars 1868. . .	299,407	
397		— . . .	208,821	
4	Petit foyer, 8 roues couplées de 1 ^m .45 (anciennes machines à marchandises transformées).	Août 1860 . . .	670,743	
24		Décembre 1860.	567,909	
27		Juin 1860. . .	613,582	
41		Mars 1860 . . .	612,150	
44		— . . .	639,441	
60		Février 1861. . .	638,830	
70		Janvier 1861. . .	683,042	
73		Mars 1861 . . .	612,249	
77		Mai 1860. . .	516,580	
89		Juin 1860 . . .	481,878	
97		— . . .	622,763	
101		Avril 1860 . . .	629,124	
105		Janvier 1860 . . .	808,000	
121		Juin 1860 . . .	632,277	
136		Novembre 1860.	726,472	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE	PARCOURS TOTAL	Observations.
		de MISE EN SERVICE.	au 1 ^{er} janvier 1881.	
157	Petit foyer, 6 roues couplées de 1 ^m .43 (anciennes machines à marchandises transformées).	Décembre 1860.	617,870	(a) Pour les nos 203 à 212 et 213 à 220 = Parcours à partir de 1860.
171		Janvier 1861 . .	610,855	
(a) 203		Octobre 1855. .	533,242	
206		Novembre 1855.	542,632	(b) Pour les nos 195 à 236 = Parcours à partir de 1870.
207		Octobre 1855. .	502,038	
208		Janvier 1856 . .	624,876	(c) Pour les nos 474 à 532 = Parcours à partir de 1871.
209		Mars 1856 . . .	518,196	
210		Janvier 1856 . .	539,754	
211		Juin 1856 . . .	564,379	
212		Août 1856. . .	614,437	
234		Octobre 1860. .	618,725	
235		Janvier 1861 . .	605,589	
262		Mars 1861 . . .	644,504	
(a) 213		Juin 1856 . . .	572,526	
214		Septembre 1856.	596,519	
215		Décembre 1856.	425,141	
216	Machines-tenders, 4 roues couplées à l'avant de 1 ^m .45.	Février 1856 . .	448,870	
217		Juin 1857 . . .	351,790	
218		— . . .	554,244	
219		Novembre 1857.	482,508	
220		Décembre 1857.	521,086	
972	Foyer carré (Luxembourg), 6 roues couplées de 1 ^m .27.	Novembre 1875.	168,774	
973		— . . .	156,267	
974		— . . .	164,572	
975		Décembre 1875.	166,453	
976		— . . .	128,216	
977		Octobre 1854. .	168,350	
(b) 193		Novembre 1854.	540,285	
196	Hors types, 4 roues couplées de 1 ^m .45 . . .	Avril 1857. . .	554,556	
231	6 roues couplées de 1 ^m .52	— . . .	429,445	
232		Janvier 1856. .	443,868	
234		Février 1856. .	480,010	
255	4 — de 1 ^m .37	— . . .	514,852	
256	— — — — —	Mars 1861. . .	462,781	
(c) 474	6 — de 1 ^m .50 (Soc. Générale).	Janvier 1856. .	435,760	
528	4 — de 1 ^m .25 — . . .	Juin 1857 . . .	153,610	
529	4 — de 1 ^m .27 — . . .	Mai 1857 . . .	206,514	
532	6 — de 1 ^m .22 — . . .	— . . .	374,028	

NOMBRES des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.				DATE du MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 1 ^{er} janvier 1881.	Observations.
(a) 533	Hors type, S. G ^{te} (6 roues couplées de 1 ^m .22).				Mai 1857. . . .	346,031	(a) Pour les nos 533 à 970 == Parcours à partir de 1871.
541	—	—	(6	—	1 ^m .25).	Mars 1863. . .	305,535
542	—	—	(6	—	—).	Juin 1866. . .	431,082
543	—	—	(6	—	—).	— . . .	397,675
544	—	—	(4	—	1 ^m .30).	Septembre 1870.	189,601
546	—	—	(4	—	0 ^m .943).	— 1866.	220,481
547	—	—	(4	—	0 ^m .85).	— .	251,600
548	—	—	(4	—	1 ^m .00).	Juin 1864. . .	257,655
549	—	—	(4	—	—).	Octobre 1861 .	82,898
551	—	—	(4	—	0 ^m .84).	Décembre 1857.	137,522
552	—	—	(6	—	1 ^m .08).	Août 1862. . .	350,459
555	—	—	(6	—	1 ^m .10).	— . . .	344,872
557	—	—	(4	—	1 ^m .035).	Juin 1857. . .	88,500
572	—	—	(6	—	1 ^m .105).	— 1873. . .	109,711
970	—	Lux.	(4	—	1 ^m .51).	Septembre 1854.	506,678
D. Locomotives à petite section du Flénu.							
(b) 558	•				Juin 1855 . . .	252,577	(b) Pour les nos 558 à 561 et 567 == Parcours à partir de 1860.
559	•				Juillet 1856 . .	119,588	
560	•				— 1855 . .	199,674	
561	•				Juin 1858. . .	227,577	
565	•				— 1860. . .	176,118	
(b) 567	•				— 1856. . .	74,215	
685	•				Novembre 1872.	218,278	
684	•				— .	212,036	

N° XXXV. — Traction et transports. — Situation de

ANNÉES.	ENTRÉES.			SORTIES.			INCRÉMENT ou diminution du PARC.	EFFECTIF ou 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement. — Extensions.	RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant exister d'après colonne 2.	Avance.	Arrière.
		MATÉRIEL			MATÉRIEL							
		neuf.	transformé.		démoli.	transformé.						
Locomotives.												
1855 à	265	25	"	288	45	"	45	+ 245	245	265	"	20
1858	"	(1) 15	1	14	7	1	8	+ 6	249	265	"	14
1859	"	(1) 16	1	17	15	1	14	+ 5	252	265	"	11
1860	"	(1) 14	1	15	8	1	6	+ 9	261	265	"	2
1862	1	(1) 7	"	8	12	"	12	+ 4	257	264	"	7
1865	11	(1) 15	4	28	9	4	15	+ 15	272	275	"	5
1864	4	(1) 14	8	26	17	8	25	+ 1	275	279	"	6
1865	25	26	14	65	18	14	52	+ 55	506	504	2	"
1866	11	21	4	56	15	4	19	+ 17	525	515	8	"
1867	45	51	8	82	15	8	21	+ 61	584	558	26	"
1868	"	9	2	11	15	2	17	+ 6	578	558	20	"
1869	"	"	8	8	8	8	13	+ 5	575	558	15	"
1870	"	(1) 1	6	7	5	6	9	+ 2	571	558	15	"
1871	(1) 167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	523	57	"
1872	54	55	7	96	15	7	20	+ 76	658	579	59	"
1873	75	(2) 1	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52	"
1874	86	"	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	"
1875	(4) 205	"	"	205	6	"	6	+ 197	979	945	56	"
1876	78	"	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26	"
1877	26	"	5	29	7	5	10	+ 19	1,066	1,047	19	"
1878	(5) 52	"	23	57	15	25	58	+ 19	1,085	1,079	6	"
1879	(5) 55	24	5	52	15	5	18	+ 64	1,149	1,152	17	"
1880	(7) 151	4	8	145	17	8	25	+ 118	1,267	1,265	4	"
	1,265	282	142	1,687	278	142	420					
		424										

(1) Dans ce chiffre sont comprises les locomotives construites à l'Arsenal de Malines, avec pièces principales fournies par l'industrie, savoir : 6 en 1859; 14 en 1860; 6 en 1861; 4 en 1862; 4 en 1863; 3 en 1864; et 1 en 1870.

(2) Dont 156 reprises à la Société générale d'exploitation.

(3) Provenant de la transformation d'un tender (Sturrock).

(4) Dont 106 venant des lignes du Luxembourg; 50 acquises par l'État

en 1874, pour assurer le service sur ce nouveau réseau; et 2 venant de la Compagnie de Hesbaye-Condrez.

(5) Dont 9 reprises aux lignes des Flandres.

(6) — 8 — — — et 5 reprises au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbevel.

(7) Dont 10 reprises aux lignes des Flandres.

Tenders.

1855 à	235	23	"	276	26	"	26	+ 250	230	235	"	5
1858	"	(1) 5	"	5	9	"	9	+ 6	244	235	"	9
1859	"	(1) 22	"	22	21	"	21	+ 1	245	255	"	8
1860	"	(1) 20	"	20	19	"	19	+ 1	246	255	"	7
1861	"	(1) 16	"	16	20	"	20	+ 4	242	255	"	11
1862	"	(1) 10	"	10	15	"	15	+ 5	259	253	"	14
1863	16	(2) 56	"	52	20	"	20	+ 52	271	269	2	"
1864	17	1	"	18	12	"	12	+ 6	277	286	"	9
1865	50	"	"	50	18	"	18	+ 12	289	516	"	27
1866	"	"	"	"	15	"	15	+ 15	276	516	"	40
1867	"	15	"	15	15	"	15	+ 1	276	516	"	40
1868	"	15	"	15	4	"	4	+ 11	287	516	"	29
1869	"	15	"	15	20	"	20	+ 5	282	516	"	54
1870	"	(1) 112	10	122	15	"	15	+ 107	589	428	"	59
1871	59	15	"	74	22	"	22	+ 52	441	487	"	46
1872	79	"	"	79	20	(5) 1	21	+ 58	499	566	"	67
1873	40	(6) 1	"	41	21	"	21	+ 20	(6) 519	606	"	87
1874	(7) 121	50	"	171	21	"	21	+ 150	669	727	"	88
1875	72	(8) 41	"	115	15	"	15	+ 100	769	799	"	50
1876	28	"	"	28	16	"	16	+ 12	781	827	"	46
1877	(9) 12	"	"	12	11	"	11	+ 1	782	859	"	87
1878	(10) 52	"	"	52	24	"	24	+ 8	780	871	"	81
1879	(11) 49	"	"	49	7	"	7	+ 42	852	920	"	88
1880	920	295	"	1,215	580	1	581					

(1) Ces tenders ont été construits à l'Arsenal de Malines, avec pièces principales fournies par l'industrie.

(2) Dont 16 ont été construits à l'Arsenal de Malines, avec pièces principales fournies par l'industrie.

(3) Provenant de la Société générale d'exploitation.

(4) Tender Sturrock transformé en locomotive de gare.

(5) Provenant de la transformation d'un wagon.

(6) Dont 5 cédés en 1874 au Luxembourg.

(7) Venant des lignes du Grand-Luxembourg.

(8) Dont 1 construit à l'Arsenal, en utilisant la caisse de l'ancien tender Sturrock (voir note (4)).

(9) Dont 3 repris aux lignes des Flandres.

(10) — 5 — — —

(11) — 4 — — —

Voitures à vapeur.

1876	2	"	"	(1) 2	"	"	"	+ 2	2	2	"	"
1877	"	"	"	"	"	"	"	+ 1	15	15	"	"
1878	11	"	"	11	"	"	"	+ 1	15	15	"	"
1879	"	"	"	"	"	"	"	+ 1	14	14	"	"
1880	1	1	"	2	1	"	1	+ 1				
	14	1	"	15	1	"	1					

(1) Construites à l'Arsenal de Malines.

l'effectif du matériel roulant. — Renouvellements et extensions

ANNÉES	ENTRÉES				SORTIES				ACQUISITION ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER Établissement.		RENOUVELLEMENT		TOTAL	A RENOUVELLER		TOTAL		Existant	Devient exist. à d'après colonnes 3 et 7	Avance	Arrière
	Extensions — Matériel nouf	Changement de classification	MATÉRIEL			MATÉRIEL							
			nouf	transformé.		démoli	transformé						

Véhicules pour trains de voyageurs.														
1855	940	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,145	940	205	"
1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1857	68	"	47	"	115	"	12	31	43	+	72	1,215	1,008	207
1858	"	"	4	"	4	"	17	"	17	—	15	1,202	1,008	194
1859	"	"	22	"	22	"	105	(2) 39	144	—	122	1,080	1,008	72
1860	45	"	45	4	92	"	60	(3) 15	75	+	19	1,099	1,053	46
1861	182	"	61	"	245	"	44	6	50	+	193	1,292	1,255	37
1862	179	"	"	"	179	"	75	1	76	+	105	1,597	1,414	"
1863	142	"	45	"	185	"	50	"	50	+	135	1,532	1,556	"
1864	221	"	"	"	221	"	25	"	25	+	198	1,740	1,777	"
1865	416	"	"	(4) 2	118	"	19	"	19	+	99	1,849	1,895	"
1866	"	"	"	"	"	"	10	"	10	—	10	1,859	1,895	"
1867	"	"	1	"	1	"	10	"	10	—	9	1,870	1,895	"
1868	"	"	71	1	86	"	24	12	36	+	50	1,880	1,895	"
1869	"	"	74	5	415	"	55	"	55	+	500	2,240	2,227	15
1870	(5) 554	286	19	"	444	501	45	"	346	+	98	2,538	2,531	"
1871	159	"	5	"	191	229	76	"	505	—	114	2,224	2,510	"
1872	185	"	52	"	215	(6) 1	79	(7) 2	82	+	151	2,535	2,541	14
1873	(8) 291	129	(9) 100	"	(9) 520	"	72	(10) 5	77	+	445	2,798	2,761	(3) 57
1874	65	"	125	"	156	"	84	"	84	+	102	2,901	2,924	76
1875	57	1	45	"	106	"	65	"	65	+	41	2,941	2,881	60
1876	(11) 187	"	157	20	364	"	47	50	67	+	297	3,238	3,069	169
1877	(12) 257	"	31	64	552	(15) 1	62	64	127	+	205	3,445	3,505	178
1878	(13) 266	"	284	152	702	(16) 1	56	152	209	+	493	3,956	3,970	566
	5,652	451	1,512	252	4,737	553	1,006	545	1,944					

1 ^{er} établis	4,105	1,574	1,411
Montant des sor-	938		
ties			
Reste	3,570	Total	1,777

Exécution des entrées sur les
vols au 31 décembre 1880

(1) Dont 6 provenant de la ligne de Mons à Dinant, renseignés au compte rendu de 1859 bien qu'utilisés en 1857

(2) Dont 26 affectés au service du train royal

(3) Dont 1 affecté au service du train royal

(4) Dont 319 repris à la Société générale d'exploitation

(5) Dont 319 repris à la Société générale d'exploitation

(6) Une voiture déduite pour rectification

(7) Transformées en bureaux

(8) Dont 7 repris à la Compagnie de Hesbeye Condroz, + 243 restant des 249 repris

fin 1871 à la Compagnie du Luxembourg, + 39 autres acquis par l'Etat pour assurer le service des lignes du Luxembourg

(9) Non compris 3 voitures construites et livrées en 1850, sur les fonds de l'exercice 1857 et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876

(10) Dont 3 transformées en bureaux

(11) — 45 repris aux lignes des Flandres

(12) — 33 — — — et 3 repris au chemin de fer de Saint-

Gilles à Lillo

(13) Affecté au service du train royal

(14) Dont 38 repris aux lignes des Flandres

Véhicules pour trains de marchandises.

1855	7,556	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	(1) 6,966	7,556	"	575
1856	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1857	26	"	19	51	76	"	71	"	71	+	5	6,966	7,502	"	594
1858	"	"	46	"	46	"	55	"	55	—	9	6,999	7,502	"	405
1859	"	"	529	25	552	"	125	(2) 6	129	+	425	7,558	7,502	20	"
1860	777	"	61	12	850	"	197	4	201	+	649	8,051	8,159	"	108
1861	487	"	2	6	495	"	279	"	279	+	216	8,247	8,626	"	379
1862	626	"	62	1	689	"	525	"	525	+	164	8,411	9,252	"	841
1863	591	"	527	"	1,215	"	422	"	422	+	796	9,207	10,145	"	936
1864	1,070	"	650	"	1,680	"	452	"	452	+	1,245	10,455	11,175	"	718
1865	155	"	4	"	159	"	687	"	687	—	368	9,907	11,508	"	1,601
1866	"	"	489	"	489	"	795	"	795	—	306	9,601	11,508	"	1,707
1867	"	"	1,601	"	1,601	"	440	"	440	+	551	10,152	11,508	"	1,156
1868	476	"	1,210	12	1,698	"	558	1	555	+	1,545	11,497	11,754	"	257
1869	(3) 2,261	"	596	"	9,617	"	257	5	242	+	9,415	20,912	21,045	"	155
1870	(4) 1,025	501	609	"	2,165	286	254	"	540	+	2,025	22,955	22,685	252	"
1871	651	229	1	"	681	5	559	(5) 2	542	+	559	23,274	25,500	"	86
1872	25	"	6	"	29	52	210	"	244	—	215	23,059	25,531	"	292
1873	(6) 1,165	"	(7) 789	2	5,954	129	256	(8) 4	429	+	(9) 525	(10) 28,584	28,584	(11) 199	"
1874	1,159	"	(12) 615	1	1,755	"	601	"	601	+	1,152	29,736	29,524	212	"
1875	525	"	757	1	1,281	(13) 6	565	"	565	+	715	30,451	30,041	415	"
1876	(14) 654	"	210	91	1,555	"	601	91	732	+	585	31,057	31,075	"	58
1877	(15) 986	"	520	156	1,642	(16) 16	447	156	1,009	+	765	31,850	31,845	55	"
1878	(17) 541	"	551	551	5,757	(18) 52	555	551	741	+	5,016	34,996	34,911	"	515
1879	55,403	550	5,559	647	57,555	1,024	8,555	593	9,952						
1880															

fer établis	55,955	5,956	8,928
Montant des sur-	1,024		753
ties			
Reste	37,911	Total 9,501	

Exécution des sorties sur les
vols au 31 décembre 1880

(1) Dont 657 provenant de la ligne de Mons à Dinant, renseignés aux comptes rendus de 1859 et de 1860, bien qu'utilisés en 1857

(2) Affectés au service du train royal

(3) Dont 8,100 repris à la Société générale d'exploitation

(4) — 4 — — —

(5) Transformées en machines

(6) Dont 41 repris à la Compagnie de Hesbeye Condroz, + 3,031 restant des 3,184 repris fin 1877

(7) Dont 11 repris à la Compagnie du Luxembourg, + 2,016 acquis par l'Etat pour assurer le service sur les lignes du Luxembourg, + 12 acquis par le même pour l'entretien

(8) Non compris 467 wagons construits et livrés en 1850, sur les fonds de l'exercice 1856 et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876

(9) Non compris 10 wagons construits et livrés en 1876, sur les fonds de l'exercice 1877 dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1877

(10) Dont 5 pour rectification du nombre de démolis

(11) — 9 — repris aux lignes des Flandres

(12) — 96 — — — et 45 repris au chemin de fer de Saint-

Gilles à Lillo

(13) Constatant 313 wagons pour l'entretien de la route, reportés ci-dessous comme véhicules pour services divers, et 3 wagons caisses portées par erreur comme wagons de secours fermes

(14) Wagons de secours plats supprimés des états de situation de la direction de la traction et du matériel

(15) Dont 166 repris aux lignes des Flandres

Véhicules pour services divers.

1879	"	563	"	"	563	"	12	"	"	—	12	555	535	"	"
1880	(1) 6	"	21	"	86	"	21	"	"	—	65	615	615	"	"

(1) Y compris 10 wagons pour l'entretien de la route, repris au Syndicat des Flandres

N° XXXVI. — Traction et transports. — Crédits

PREMIER

ANNÉES.	ACHAT ET REPRISE DE MATÉRIEL.				CRÉDITS ALLOUÉS		SOMMES PAYÉES, PAR ANNÉES, de 1859 à 1880			
	Locomotives.	Tenders.	VÉHICULES		Dates des lois.	Montant.	Montant total.	DÉTAIL DES DÉPENSES.		
			A voyageurs	A marchandises et divers.				Locomotives et accessoires.	Pièces de rechange.	Voitures, wagons et approvisionnements.
1859	"	"	08	26	—	"	417,772 69	113,900 "	"	420,018 50
1860	"	"	"	"	18 juillet 1860	1,000,000 "	41,854 12	"	"	22,099 04
1861	"	"	"	"	—	"	994,780 13	"	"	939,212 06
1862	1	"	15	777	10 mai 1862	5,579,000 "	1,969,611 15	46,100 "	"	1,813,039 66
1863	11	"	182	487	—	"	2,451,611 05	431,536 50	"	1,000,681 "
1864	4	16	170	626	14 septembre 1864	4,000,000 "	1,540 115 41	288,690 45	"	1,189,487 81
1865	25	17	142	891	30 décembre 1864	1,000,000 "	4,033,874 05	1,129,772 99	"	2,683,077 31
1866	11	30	221	1,040	13 février 1866	9,000,000 "	5,137,817 31	599,647 05	"	4,214,886 30
1867	43	"	116	135	11 mai 1866	130,000 "	"	"	"	"
1868	"	"	"	"	—	"	4,463,917 57	2,791,463 54	3,614 33	1,583,001 32
1869	"	"	"	"	—	"	105,776 18	59,241 42	"	40,625 31
1870	"	"	"	"	—	"	22,244 79	"	"	2,000 "
1870	"	"	476	"	3 juin 1870, § 33	1,500,000 "	919,821 42	29,307 53	"	888,865 50
1871	167	112	331	9,261	21 février 1871, 1 ^{er}	4,150,000 "	3,473,537 24	"	"	3,434,693 51
1871	"	"	"	"	21 juillet 1871	205,000 "	"	"	"	"
1871	"	"	"	"	23 février 1871	13,364,175 50	(1) 13,364,175 50	7,142,260 34	"	19,210,060 "
1871	"	"	"	"	—	13,600,000 "	(2) 13,600,000 "	"	"	"
1871	"	"	"	"	3 juin 1870	35,095 58	(3) 35,095 58	"	"	"
1872	54	59	139	1,623	2 mars 1872, 1 ^{er}	10,780,000 "	9,613,682 86	3,333,585 05	9,723 62	5,026,886 67
1872	"	"	"	"	id. 3 ^e	1,300,000 "	"	"	"	"
1872	"	"	"	"	3 juin 1870	29,136 81	(4) 29,136 81	"	"	"
1873	71	79	185	451	16 août 1873, § 32	9,500,000 "	10,163,919 88	5,375,068 80	107,024 59	3,832 213 40
1873	"	"	"	"	23 février 1871	10,821 80	(4) 10,824 80	"	"	8,503 "
1874	86	40	"	23	—	"	3,212,458 35	2,451,741 83	42,330 "	263,623 54
1874	"	"	"	"	23 février 1871	51,862 50	(1) 51,862 50	"	"	"
1875	203	131	291	5,163	16 août 1873, § 34	17,316,936 01	17,336,936 01	6,266,936 01	"	11,070,000 "
1875	"	"	"	"	9 juillet 1873, §§ 24 et 25	12,700,000 "	225,153 81	79,530 "	"	117,069 "
1875	"	"	"	"	16 août 1873, § 33	13,179,981 "	6,397,264 10	6,071,064 45	"	111,395 51
1876	78	72	63	1,119	27 mai 1876, §§ 23 et 24	8,443,410 99	13,113,702 90	4,497,239 71	138,900 "	8,381,861 52
1877	26	28	57	523	17 juillet 1877, § 19	6,700,000 "	7,799,069 53	4,630,033 42	"	2,559,266 07
1878	32	12	187	1,034	5 juin 1878, § 16	3,000,000 "	5,972,805 47	1,407,512 11	611,761 67	3,207,061 93
1878	"	"	"	"	31 mai 1878	506,440 63	4,750,741 76	1,431,204 "	33,686 59	3,300,925 82
1879	53	32	237	986	4 août 1879	400,000 "	428,855 75	207,611 24	"	291,546 30
1879	"	"	"	"	20 janvier 1879 § 2	4,000,000 "	338,660 31	180,866 60	3,134 55	138 310 01
1879	"	"	"	"	1 ^{er} juillet 1879, § 45	7,300,000 "	6,751,448 47	2,232,960 21	41,005 06	4,345,295 10
1880	121	40	228	3,317	23 mai 1880, § 8	12,000,000 "	17,794,891 23	5,774,136 95	206,949 31	11,261,320 23
1880	10	9	38	166	26 août id. § 7	8,300,000 "	"	"	"	"
1880	"	"	"	"	31 mai 1878	673,440 90	673,440 90	305,173 92	"	359,565 "
1880	"	"	"	"	26 août 1880, § 7	(2) 200,000 "	(10) 200,000 "	(10) 200,000 "	(10) 200,000 "	(10) 200,000 "
Ensemble	1,000	667	2,712	28,131	Ensemble	172,724 183 57	157,638,351 35	57,549,069 54	1,221,279 91	91,001,542 85
1835 à 1838	263	253	940	7,336	1835 à 1858	"	"	"	"	157,638 351 35
Totaux	1,263	920	3,652	35 470	Totaux	"	"	"	"	35,060,218 35
										193,698,569 70

RENOUVEL.

ANNÉES.	MATÉRIEL DÉMOLI				SUR LES FONDS DU BUDGET.								SOMMES			
					MATÉRIEL RENOUELLÉ				MATÉRIEL TRANSFORMÉ							
	Locomotives.	Tenders.	Voitures à vapeur.	VÉHICULES		Locomotives.	Tenders.	Voitures à vapeur.	VÉHICULES		Locomotives.	Tenders.	VÉHICULES		Budget.	Renouvellement
				à voyageurs	à marchandises et divers.				à voyageurs	à marchandises et divers.			à voyageurs	à marchandises et divers.		DATES DES LOIS
1859	7	4	12	71	13	3	47	19	1	»	»	31	974,400	»	»	
1860	13	21	17	36	16	22	4	46	1	»	»	23	882,000	»	»	
1861	5	19	105	113	14	20	22	519	1	»	»	23	882,000	»	»	
1862	12	20	60	197	7	16	43	61	»	»	4	12	882,000	»	»	
1863	13	13	44	279	13	10	61	2	4	»	»	6	882,000	»	26 avril 1864	
1864	17	20	73	525	14	36	»	»	8	»	»	1	882,000	»	30 décembre 1864	
1865	18	12	30	422	26	1	43	327	14	»	»	»	1,075,000	»	15 février 1866	
1866	15	16	23	432	21	»	»	650	4	»	»	»	1,200,000	»	»	
1867	13	14	19	467	31	»	»	4	8	»	2	»	1,570,000	»	»	
1868	15	15	10	795	0	15	»	489	2	»	»	»	1,780,000	»	19 mars 1869	
1869	5	4	10	470	»	15	»	1	1,001	8	»	»	2,330,000	»	»	
1870	3	20	24	318	1	13	71	1,210	6	»	15	12	2,330,000	»	»	
1871	4	15	53	237	28	10	74	395	18	»	5	»	2,997,900	»	»	
1872	13	22	43	256	37	15	18	639	7	»	»	»	3,624,900	»	»	
1873	8	20	76	339	1	»	3	1	9	»	»	»	2,871,240	»	»	
1874	10	21	79	210	»	1	181	6	10	»	»	»	3,071,960	»	»	
1875	6	21	72	206	»	60	(3) 100	(1) 759	»	»	»	2	2,600,000	»	»	
1876	10	11	81	601	»	41	12	(2) 613	2	»	»	1	2,471,400	»	»	
1877	7	16	67	576	»	»	»	757	3	»	»	1	2,471,400	»	»	
1878	13	11	47	661	»	»	»	210	25	»	20	91	2,471,400	»	»	
1879	13	24	62	47	24	»	»	530	5	»	64	136	2,500,000	»	»	
1880	17	7	56	318	4	»	1	284	8	»	152	331	2,615,000	»	»	
Ensemble	233	351	1	1 066	257	270	1	1,312	8,319	142	»	162	647	43,384,600	»	»
1835 à 1858	45	26	»	»	25	23	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	278	380	1	»	282	293	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Balance de renouvellement.	+ 4	- 88	»	+ 366	- 315	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Cette somme a été prélevée sur les amendes appliquées pour retards dans la livraison de matériel

(2) Cette somme a été prélevée sur les articles « Salaires et entretien » des machines employées et été prise sur les approvisionnements acquis au moyen de prélevement.

(3) Non compris 3 voitures livrées et construites en 1875, sur les fonds de l'exercice 1876, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876

(4) 461 wagons

(5) 10 — 1876, — 1877, — — — — — pour 1877

spéciaux et budgétaires affectés au matériel.

ÉTABLISSEMENT.

SOMMIS payés depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre de l'année courante		RÉPARTITION DU MATÉRIEL	Quantités.	SOMMIS PAYÉS de 1839 à 1880		Observations.
Objets divers, petit matériel, outillage				Montant total.	Dépense moyenne par unité	
934 18	76 407 991 03	Locomotives :				(4) Non compris 2 locomotives démolies depuis la reprise des lignes du Luxembourg
10 755 08	36 510,845 15	Repris à la Compagnie des Bassins houillers	156	7,432 269 31	47,642 75	(5) Répartition approximative de la somme de francs 17,310,56 01 (voir p. 86 de la convention du 31 janvier 1873, n° 106 des Recueils législatifs)
55 508 16	37 531 625 17	Repris à la Compagnie de Hesbeye Condroz	2	70,530 "	39 765 "	(6) Les 607 tenders sont compris, pour la dépense, avec les 1000 locomotives
75,471 29	19 504 236 52	Repris à la Compagnie du Luxembourg	(106)	(2) 6,200,956 01	51 122 23	(7) Valeur du matériel inventorié repris à la Compagnie des Bassins houillers et payé au comptant fr. 12,888,834 71 (autres de la dette à 4 1/2 p. 100 de 1871), déduction faite de la valeur du matériel télégraphique repris à la Compagnie des Bassins houillers, soit fr. 23,354 39 reportes au compte de l'Administration des Télégraphes
53 192 55	41,935 849 57	Repris aux chemins de fer dans les Flandres	32	603 591 70	21,674 74	(8) Perte de matériel cédée par des Compagnies concessionnaires dont les lignes ont été reprises par la Compagnie des Bassins houillers, à payer par des annuités, y compris 80,000 francs pour le matériel de la Compagnie de Manège à Wavre
61,937 12	43,489 964 98	Repris au chemin de fer de St-Ghislain à Erbaucourt	5	183,070 95	18,714 19	(9) Petit matériel acheté sur l'avance de fr. 3,000,000 de la Compagnie des Bassins houillers
111 023 75	47 519,839 06	Achévé par l'Etat	699	44,114 431 42	63 110 83	(10) Non compris 11 voitures et 93 wagons démolis depuis la reprise des lignes du Luxembourg
303,283 96	52,637,636 7	Ensemble (1)	1,000	58,770 319 48	58,770 35	(11) Y compris la valeur du matériel de St-Ghislain à Erbaucourt liquidée en 1880
73 808 38	57 116,573 91	Véhicules :				(12) Chiffre approximatif
5,900 45	57 217,150 12	Repris à la Compagnie des Bassins houillers	2 464	19 237 574 "	2 272 87	(13) Non compris la valeur du matériel d'exploitation du chemin de fer de Vinton
20,244 79	57 239 824 91	Repris à la Compagnie de Hesbeye Condroz	48	113 066 "	2,357 42	
31 591 17	58 189 419 33	Repris à la Compagnie du Luxembourg	(7) 3,346	(3) 11,070 100 "	3 311 35	
39 801 73	"	Repris aux chemins de fer dans les Flandres	472	870,975 50	1 815 23	
307,817 25	88 602 247 74	Repris au chemin de fer de St-Ghislain à Erbaucourt	57	178 110 01	2,476 49	
31,095 48	"	Achévé par l'Etat	18,169	62,574 673 34	3,985 09	
143,487 32	93 305 087 42	Ensemble	70,846	94,004 542 65	3 047 54	
29,130 87	"	Petit matériel, objets divers				
649,612 89	108 479,811 90	(Bassins houillers)		357,019 55	"	
2,319 80	"	(Hesbeye-Condroz)		37 563 81	"	
487 760 88	111 774,152 75	(Flandres)		44,170 02	"	
51 602 50	"	(St-Ghislain à Erbaucourt)		71,185 34	"	
32,563 81	148,847,209 62	(Achévé par l'Etat)		4 338,5 0 76	"	
184 604 19	"					
93 633 67	"					
193,780 01	156,326,779 15					
723,419 76	162 399,054 62					
84,925 33	167,856,267 01					
7,263 09	"					
28,184 85	"					
71,685 38	175,229,737 57					
131,286 10	"					
562,484 74	"					
8,701 98	193,699,569 70					
(10)	"					
4,863,459 02	"					
		Ensemble		4 863,459 02	"	
		Total		157,638 351 35	"	

LEMENT.

[illegible]

ments sur les sommes allouées par les articles « *Entretien et renouvellement* ».

N° XXXVII. — Traction

et transports. — Utilisation du matériel roulant et composition des trains de l'Etat en 1880.

Comparaison des années 1880 et 1879.

Locomotives de l'Etat.

	DE VOYAGEURS.		Locomotives ayant remorqué des trains :			Locomotives sans remorque de trains :			TOTAUX GÉNÉRAUX.	Observations.
	Express.	Ordinaires et spéciaux.	ENSEMBLE.	DE MARCHANDISES. Ordinaires et spéciaux.	TOTAUX.	MANŒUVRES ET RÉSERVE.	CIRCULATION A VIDE.	TOTAUX.		
Locomotives à voyageurs.	2,412,754	12,216,181	14,628,885	864,064	15,492,949	1,126,588	485,447	1,610,055	17,102,984	(1) Y compris les parcoures des voitures à vapeur (38,334 kilom.) et celui effectué par les locomotives louées à l'Etat par des compagnies étrangères, soit : 410,511 kilom. pour les voyageurs et 416,570 pour les marchandises.
— à marchandises.	21,645	792,455	814,078	15,497,292	14,511,370	2,545,742	507,940	5,055,682	17,565,082	
— pour fortes rampes.	24,917	555,265	580,182	1,786,059	2,144,241	431,055	177,465	628,498	2,772,759	
— pour embranchements et manœuvres.	707	469,181	469,888	536,200	526,148	4,688,558 (2)	77,990	4,756,528	5,262,676	
Totaux	2,460,001	15,511,052	15,971,055	16,305,675 (2)	52,474,708	8,781,901	1,216,842	10,028,745	42,505,451	
Sur le réseau de l'Etat.	2,447,106	15,596,586	15,843,692	16,528,016	52,171,908	8,779,218	1,240,542	10,020,000	42,197,568	(2) Sur un grand nombre d'embranchements, le service des trains est considéré comme service de manœuvres.
Sur les lignes étrangères.	12,895	114,466	127,341	178,659	505,200	2,685	—	2,685	505,885	
Totaux	2,460,001	15,511,052	15,971,055	16,305,675	52,474,708	8,781,901	1,216,842	10,028,745	42,505,451	
En 1880.	2,107,254	11,755,105	13,862,359	14,049,541	27,899,830	7,581,655	1,119,482	8,701,117	36,305,611	
En 1879.	2,107,254	11,755,105	13,862,359	14,049,541	27,899,830	7,581,655	1,119,482	8,701,117	36,305,611	
Différences pour 1880	+ 582,747	+ 3,755,947	+ 2,108,694	+ 2,256,134	+ 4,594,878	+ 1,200,246	+ 127,360	+ 1,327,628	+ 5,912,484	(3) Y compris les parcoures avec trains de route jusqu'à concurrence de : Locomotives à voyageurs. 51,104 kilom. Id. à marchandises. 446,849 — Id. pour fortes rampes. 77,327 — Id. pour embranchements et manœuvres. 4,560 — Ensemble. 579,640 —
Répartition proportionnelle des locomotives-kilom.	5.788 p. o/o	51.788 p. o/o	57.576 p. o/o	58.829 p. o/o	76.405 p. o/o	20.662 p. o/o	2.955 p. o/o	25.595 p. o/o	100. »	
En 1880.	5.788 p. o/o	51.788 p. o/o	57.576 p. o/o	58.829 p. o/o	76.405 p. o/o	20.662 p. o/o	2.955 p. o/o	25.595 p. o/o	100. »	
En 1879.	5.789 p. o/o	52.066 p. o/o	57.825 p. o/o	58.596 p. o/o	76.221 p. o/o	20.720 p. o/o	5.039 p. o/o	25.779 p. o/o	100. »	

Véhicules de transport. — Trains de l'Etat.

		Véhicules			Composition moyenne des trains de l'État.			Observations.				
		DE VOYAGEURS.		TOTAUX.	DE VOYAGEURS.		DE MARCHANDISES.		DE VOYAGEURS et DE MARCHANDISES.			
		Express.	Ordinaires et spéciaux.		Express.	Ordinaires et spéciaux.						
		ENSEMBLE.	Ordinaires et spéciaux.		ENSEMBLE.							
Voitures à voyageurs.	de l'État.	13,312,009	84,269,292	97,781,501	4,679,857	102,461,158	5.490	6.759	6.554	0.317	5.446	(1) Y compris le parcours des véhicules qui ont circulé, dans les trains de l'État, sur quelques sections de lignes étrangères. — Pour le parcours effectué par les véhicules de l'État, sur les lignes et dans les trains étrangers, voir annexe XXIX.
	de l'étranger.	2,861,251	1,569,222	4,250,435	48,488	4,278,941	1.162	0.110	0.285	0.005	0.144	
	chargés.	4,452,926	24,529,204	28,962,150	18,586,518	47,548,448	1.801	4.962	1.953	1.244	1.592	
	vides (2).		1,614		107,392	109,206				0.007	0.004	
	de l'État.	939,681	579,274	1,518,935	50,868	1,549,825	0.582	0.050	0.088	0.002	0.045	
	de l'étranger.											
	chargés.	1,178,487	1,056,515	2,215,000	186,750,707	188,945,707	0.479	0.084	0.148	12.644	6.534	
	vides.		42,085	42,085	54,714,278	54,756,561		0.005	0.005	5.703	1.842	
	de l'État.	924,514	446,405	1,570,919	45,965,862	45,556,781	0.576	0.056	0.092	2.976	1.825	
	de l'étranger.		5,944		27,174,534	27,178,298				1.840	0.914	
chargés.	41,886	84,426	96,512	382,416	478,728	0.017	0.004	0.006	0.026	0.016		
vides.												
Wagons à marchandises.	de l'État.	19,165,598	109,889,455	129,054,745	210,179,298	539,254,041	7.787	8.788	8.625	14.251	11.409	(2) Trucks pour équipages seulement. (3) Y compris 5,725,631 (4) — 2,980,085 (5) — 6,706,716 (6) — 6,186,688 (7) La répartition du travail des véhicules des lignes fusionnées des Flandres, en par-cours avec charge et en parcours à vide, n'a pas été établie en 1879.
de l'étranger.		45,697		54,821,870	54,865,367		0.004	0.005	5.742	1.845		
ENSEMBLE.		19,165,598	109,955,152	129,098,440	265,001,168	594,099,608	7.787	8,792	8.626	17,945	13,254	
chargés.		4,725,426	2,194,901	6,920,527	44,043,218	50,963,743	1.920	0.176	0.462	2.982	1.714	
vides.			5,944		27,174,334	27,178,298				1.840	0.914	
ENSEMBLE.		4,725,426	2,198,845	6,924,271	71,219,572	78,145,845	1.920	0,176	0,462	4,822	2,628	
chargés.		25,890,754	112,084,556	135,975,070	234,224,516	590,199,586(3)	9.707	8,964	9.086	17,214	13,125	
vides.			47,641		81,996,224	82,045,865(4)		0.004	0.005	5,552	2,759	
Totaux.	En 1880.	25,890,754	112,151,977	136,022,711	356,220,740	472,245,431(5)	9.707	8,968	9.089	22,766	15,882	
En 1879.	(A. R. 21,005,401 L. F. F. ")	21,005,401	96,204,552 (A. R. 95,186,632 L. F. F. 1,023,900)	117,209,952 (A. R. 116,186,633 L. F. F. 1,456,558)	506,653,295 (A. R. 305,198,733 L. F. F. 1,456,558)	425,863,226(6) (A. R. 421,384,768 L. F. F. 2,480,458)	9,928 (A. R. 9,928 L. F. F. ")	9,083 (A. R. 9,133 L. F. F. 5,995)	9,224 (A. R. 9,268 L. F. F. 5,995)	25,975 (A. R. 23,989 L. F. F. 20,840)	16,625 (A. R. 16,682 L. F. F. 10,305)	
Différences pour 1880 . .		+2,885,355	+13,927,445	+18,812,778	+29,565,447	+48,578,225	— 0,221	— 0.115	— 0.153	— 1.207	— 0,741	
Répartition proportionnelle des véhicules-kilomètres . .		En 1880. 5.06 p. o/o En 1879. 4.95 — (A. R. 4.98 p. o/o L. F. F. ")	25.74 p. o/o 22.70 — (A. R. 22.59 p. o/o L. F. F. 41.28 —)	28.80 p. o/o 27.65 — (A. R. 27.57 p. o/o L. F. F. 41.28 —)	71.20 p. o/o 72.53 — (A. R. 72.43 p. o/o L. F. F. 58.72 —)	100. " (A. R. 100. " L. F. F. 100. ")	Parcours kilométrique du matériel étranger sur le réseau de l'Etat. [Non compris les véhicules qui ont circulé dans les trains de l'État (a)]					
Rapport du parcours à vide. . .		En 1880. " au parcours avec charge En 1879. " au parcours total . .	0.04 p. o/o 0.04 p. o/o (A. R. 0.05 p. o/o L. F. F. (7))	0.04 p. o/o 0.04 p. o/o (A. R. 0.04 p. o/o L. F. F. (7))	52.23 p. o/o 24.59 p. o/o (A. R. 32.07 p. o/o L. F. F. (7))	21.05 p. o/o 17.57 p. o/o (A. R. 21.35 p. o/o L. F. F. (7))	Kilomètres. En 1880. En 1879.					
Parcours kilométrique des trains		Sur le réseau de l'État.	2,448,425	12,589,502	14,557,925	14,595,014	29,450,959	Locomotives 277,398 269,176				
de l'État.		Sur les lignes étrangères.	12,893	114,646	127,541	175,659	505,200	Traias { de voyageurs 95,374 } 96,265 121,919 } 124,451 				

N° XXXVIII. — **Traction et transports.** — *Utilisation du matériel à voyageurs et à marchandises, par voie-, par véhicule- et par train-kilomètre.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

				ANNÉES.		Différences pour 1880.	
				1880.	1879. (¹)		
Voitures à voyageurs.							
Parcours des voitures	Kilomètres.			406,740,099	92,727,314	+ 14,012,785	
Places-kilomètre	disponibles	Nombre.		4,226,870,373	3,640,983,812	+ 585,886,561	
	occupées	—		984,410,710	819,261,940	+ 162,148,770	
Places disponibles par voiture	Nombre moyen.			40.12	40.07	+ 0.05	
Voyageurs par voiture-kilomètre	—			9.19	8.84	+ 0.35	
Parcours moyen d'un voyageur	Kilomètres.			22.80	20.20	+ 2.60	
Rapport p. % des places occupées aux places disponibles			1 ^{re} classe	45.39	45.56	— 0.17	
			2 ^e classe	49.14	48.49	+ 0.62	
			3 ^e classe	26.14	25.47	+ 0.94	
			en général	23.32	22.50	+ 0.72	
Trains de voyageurs.							
Longueur moyenne des lignes parcourues par les trains de voyageurs	Kilomètres.			2,560,381	2,330,786	+ 229,595	
Parcours des trains	—			44,965,466	42,536,873	+ 2,428,593	
Voyageurs			embarqués	43,032,882	40,514,047	+ 2,518,835	
			transportés à 1 kilomètre	981,410,710	819,261,940	+ 162,148,770	
			par voie-kilomètre	383,307	354,496	+ 31,811	
			par train-kilomètre	65.58	65.33	+ 0.23	
Wagons à marchandises.							
Parcours des wagons {	chargés	Kilomètres.		234,282,438	209,704,277	+ 24,581,211	
	vides	—		81,934,659	74,017,314	+ 7,917,345	
Rapport du parcours des wagons vides au parcours total	P. %.			25.91	26.09	— 0.18	
Tonnes-kilomètre	disponibles (capacité des wagons). Nombre.			3,437,037,390	2,815,453,311	+ 321,884,076	
	transportées (²)	— (²)		4,358,722,104	4,206,096,715	+ 152,625,389	
Capacité moyenne des wagons	Tonnes			9.99	9.99	•	
Charge moyenne par wagon-kilomètre chargé	— (³)			5.80	5.75	+ 0.05	
Parcours moyen d'une tonne	Kilomètres. (³)			70.48	69.64	— 0.84	
Rapport entre le nombre de tonnes-kilomètre transportées et la capacité des wagons	P. % (³)			43.31	42.84	+ 0.47	
Trains de marchandises.							
Longueur moyenne des lignes parcourues par les trains de marchandises	Kilomètres.			2,702,438	2,477,092	+ 225,046	
Parcours des trains	—			14,768,673	12,721,733	+ 2,046,940	
Tonnes (³)			chargées	19,278,853	17,318,382	+ 1,960,471	
			transportées à 1 kilomètre	— (³)	4,358,722,104	4,206,096,715	+ 152,625,389
			par voie-kilomètre	— (³)	502,832	486,900	+ 15,932
			par train-kilomètre	— (³)	92.00	94.84	— 2.84

(1) Non compris les lignes de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières pour lesquelles les attachements nécessaires n'ont pas été tenus en 1879.

(2) Comportant les articles de messageries (tarif 2) taxés au poids; les grosses marchandises (tarif 3); et les chevaux et bestiaux transportés à petite vitesse.

(3) Résultat approximatif.

N° XXXIX. — Traction et transports. — *Consommations de combustibles et d'huile de graissage par locomotive-train-kilomètre, locomotive-kilomètre, train-kilomètre et véhicule-kilomètre.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

N° XXXIX. — Traction et transports. — *Consommation de combustibles et d'huile de graissage*

Comparaison des années

LOCOMO								
AFFECTÉES au SERVICE des		ALLUMAGE.			CHAUFFAGE.			
		B. ls.	Fagots.	ENSEMBLE.	Charbons galleux.	Charbons menus.	ENSEMBLE.	
Consommations.		Mètres cubes.	Nombre.		Tonnes	Tonnes.	Tonnes.	
Quantités.	En 1880.	voyageurs. .	8 948	84,152	»	22,096	165,015	187,111
		marchandises	14,720	138,444	»	59,978	252,819	312,797
		manœuvres .	5,195	48,863	»	12,482	38,379	50,861
		Ensemble.	28,863	271,459	»	94,556	456,213	550,469
	En 1879.)		28,059	257,853	»	74,273	392,394	466,667
Différences pour 1880			+ 804	+ 43,606	»	+ 49,983	+ 63,819	+ 83,802
Valeurs.	En 1880.	voyageurs. .	Francs 52,215	Francs. 43,296	Francs. 65,511	Francs. 221,799	Francs. 1,267,306	Francs. 1,489,405
		marchandises	85,903	21,874	407,777	602,038	1,944,639	2,546,697
		manœuvres .	30,319	7,720	38,039	122,290	294,749	417,039
		Ensemble.	168,437	42,890	211,327	946,147	3,503,694	4,449,844
	En 1879.)		152,623	39,676	192,299	606,948	2,230,759	2,837,707
Différences pour 1880			+ 15,814	+ 3,214	+ 49,028	+ 339,499	+ 1,272,935	+ 1,612,134

MOYEN

LOCOMO

Consommations raménées :

		PARCOURS.	BOIS ET FAGOTS. — Valeurs.	CHARBONS DE TERRE.	
				Quantités.	Valeurs.
		Kilomètres.	Centimes.	Kilogs.	Centimes.
A la locomotive-kilomètre (°)	avec train { de voyageurs. .	15,971,033	0.0011	41.72	0.0932
	de marchandises	46,503,673	0.0065	48.95	0.4544
	effectuant des manœuvres .	40,028,743	0.0038	5.04	0.0416
	Totaux. . { En 1880 . .	42,503,451	0.0050	42.95	0.4047
	{ En 1879 (°) .	36,590,967	0.0053	42.75	0.0775
Différences pour 1880. .		+ 5,912,484	-0.0003	+ 0.20	+0.0272
Au train-kilomètre (°)	à voyageurs.	44,965,466	0.0044	42.50	0.0995
	à marchandises	44,768,673	0.0073	21.48	0.4722
	Totaux. . { En 1880 . .	29,734,139	0.0074	48.54	0.4497
	{ En 1879 (°) .	25,499,296	0.0075	48.30	0.4143
	Différences pour 1880. .	+ 4,234,843	-0.0004	+ 0.21	+0.0384
Au véhicule-kilomètre (°)	En 1880 . .	472,243,451	0.00045	4.4636	0.0094
	En 1879 (°) .	423,865,226	0.00043	4.1040	0.0067
	Différences pour 1880. .	+ 48,378,225	"	+ 0.0646	+0.0027

par locomotive-train-kilomètre, locomotive-kilomètre, train-kilomètre et véhicule-kilomètre.

1880 et 1879.

TIVES.				VOITURES.			Observations.
GRAISSAGE.			TOTAL.	GRAISSAGE.			
Huile.	Sulf et graisse.	ENSEMBLE.		Huile.	Graisse. (¹)	TOTAL.	
Kilogs.	Kilogs.	Kilogs.	kilogs.	kilogs.	kilogs.	Kilogs.	(1) Y compris les consommations des lignes rachetées dans les Flandres, à l'exception des matières de graissage pour voitures.
234,757	31,374	263,431	"	316,248	894	317,412	
314,422	42,565	356,987	"				
66,971	9,067	76,038	"				
613,450	83,006	696,456	"	316,248	894	317,412	
494,653	81,384	576,037	"	238,447	649	238,796	
+118,497	+ 4,622	+120,419	"	+ 78,401	+ 215	+ 78,316	
Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
462,720	26,376	489,096	4,743,712	217,779	462	218,241	
220,761	35,783	256,544	2,908,018				
47,024	7,622	54,646	509,721				
430,502	69,781	500,283	5,161,451	217,779	462	218,241	
347,542	70,617	418,159	3,448,165	459,075	426	459,501	
+ 82,960	- 836	+ 82,124	+1,743,286	+ 58,704	+ 36	+ 58,740	

NES.

TIVES.			VOITURES.		Observations.
HUILE ET SUIF.		VALEURS TOTALES.	HUILE ET GRAISSE.		
Quantités.	Valeurs.		Quantités.	Valeurs.	
Kilogs.	Centimes.	Centimes.	Kilogs.	Centimes.	(1) Y compris le parcours sur quelques sections de lignes étrangères, et le parcours des voitures à vapeur. (2) Y compris le parcours sur les lignes rachetées dans les Flandres et les consommations de ces lignes, à l'exception des matières de graissage pour voitures. (3) Y compris les véhicules étrangers qui ont circulé dans les trains de l'Etat.
0.0163	0 0119	0 1092	0.0075	0.0051	
0.0216	0.0156	0 1762			
0.0076	0.0034	0.0508			
0.0164	0.0117	0 1214	0.0075	0.0051	
0 0157	0 0114	0.0942	0.0066	0.0044	
+0 0007	+ 0 0003	+0.0272	+ 0.0009	+ 0.0007	
0.0176	0.0126	0.4165	0.0107	0.0073	
0.0242	0.0174	0.4969			
0.0234	0 0168	0.4736	0.0107	0.0073	
0 0226	0.0164	0.4352	0.0095	0.0063	
+0 0008	+0.0004	+0.0384	+ 0 0012	+ 0.0010	
0.0015	0.0014	0 0109	0.00067	0 00046	
0.0044	0.0010	0.0081	0.00056	0.00038	
+0.0001	+0 0001	+0 0028	+ 0.00014	+ 0.00008	

N° XL. — Installations d'éclairage

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Nombre de becs à gaz.							
	Chemin de fer.				Poste et télégraphe.			TOTAL. GÉNÉRAL.
	Votes et travaux.	Traction.	Exploi- tation.	TOTAL.	Poste.	Télé- graphe.	TOTAL.	
Alost	16	38	74	128	"	6	6	134
Anvers (Bassins)	10	114	719	843	"	"	"	843
— (Bourse)	"	"	"	"	"	65	65	65
— (Dam)	"	352	"	352	"	"	"	352
— (Est)	"	54	227	281	13	13	26	307
— (Place-Verte)	"	"	26	26	"	"	"	26
— (Sud)	"	14	105	119	"	"	"	119
Arlon	"	51	51	102	"	8	8	110
Ath	"	11	69	80	9	5	14	94
Baume	"	"	37	37	"	"	"	37
Binche	"	"	62	62	"	"	"	62
Bois-du-Luc	"	"	14	14	"	"	"	14
Boussu	"	"	25	25	"	"	"	25
Bracquegnies	"	"	27	27	"	"	"	27
Braine-le-Comte	"	193	100	293	7	7	14	307
Bruges	"	"	108	108	"	9	9	117
Bruxelles (Allée-Verte)	"	11	374	385	"	"	"	385
— (Astronomie)	"	"	"	"	15	1	16	16
— (Centre)	"	"	"	"	149	"	149	149
— (Chartreux)	"	"	30	30	"	"	"	30
— (Chaussée de Louvain)	"	"	16	16	"	"	"	16
— (Duquesnoy)	"	"	28	28	"	"	"	28
— (Entrepôt)	"	"	25	25	"	"	"	25
— (Est)	"	"	"	"	10	10	20	20
— (Josaphat)	"	"	6	6	"	"	"	6
— (Législatif)	"	"	"	"	"	15	15	15
— (Midi)	14	100	557	671	9	17	26	697
— (Ministère)	"	"	"	"	"	11	11	11
— (Molenbeek)	"	"	"	"	16	2	18	18
— (Nord)	"	170	866	1,036	14	232	246	1,282
— (Ouest)	"	"	89	89	"	"	"	89
— (Quartier-Léopold, station)	"	58	202	260	8	15	23	283
A reporter	40	1,166	3,837	5,043	250	416	666	5,709

au gaz de l'État. — Année 1880.

Quantités de gaz consommées (Mètres cubes).				Observations.	
Chemin de fer.	Poste et télégraphe.				TOTAL GÉNÉRAL.
	Poste.	Télégraphe.	TOTAL.		
37,281	»	580	580	37,861	
223,272	»	»	»	223,272	
»	»	13,321	13,321	13,321	
20,041	»	»	»	20,041	
84,052	5,936	5,875	11,811	96,763	
3,695	»	»	»	3,695	
18,567	»	»	»	18,567	
25,307	»	1,510	1,510	26,817	
28,966	510	580	1,090	30,056	
11,288	»	»	»	11,288	
10,437	»	»	»	10,437	
2,498	»	»	»	2,498	
5,122	»	»	»	5,122	
5,309	»	»	»	5,309	
81,371	661	751	1,412	82,783	
39,276	»	1,711	1,711	40,987	
142,479	»	»	»	142,479	
»	1,858	»	1,858	1,858	
»	49,017	»	49,017	49,017	
5,571	»	»	»	5,571	
2,326	»	»	»	2,326	
6,074	»	»	»	6,074	
3,561	»	»	»	3,561	
»	3,341	»	3,341	3,341	
534	»	»	»	534	
»	»	2,580	2,580	2,580	
190,957	1,209	3,793	5,002	196,049	
»	»	3,635	3,635	3,635	
»	2,529	»	2,529	2,529	
301,825	3,308	53,010	56,318	358,143	
26,199	»	»	»	26,199	
60,916	890	8,689	9,579	70,495	
1,337,814	69,349	96,035	165,384	1,503,198	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Nombre de becs à gaz.							TOTAL GÉNÉRAL.
	Chemin de fer.				Poste et télégraphe.			
	Voies et travaux.	Traction.	Exploi- tation.	TOTAL.	Poste.	Télé- graphe.	TOTAL.	
Report.	40	1,166	3,837	5,043	250	416	666	5,709
Bruxelles (Quartier-Léopold, atelier des voitures)	"	338	"	338	"	"	"	338
— (rue de la Loi)	"	"	56	56	"	"	"	56
— (rue de l'Orangerie)	"	"	35	35	"	"	"	35
— (rue des Palais)	"	"	16	16	"	"	"	16
— (rue Rogier)	"	"	23	23	"	"	"	23
— (Saint-Gilles)	"	"	"	"	9	5	14	14
Calevoet.	"	"	20	20	"	"	"	20
Charleroi	17	90	350	457	19	33	52	509
Châtelineau	"	"	150	150	"	9	9	159
Chénée	"	"	70	70	"	"	"	70
Couillet	"	"	42	42	3	"	3	45
Courtrai.	"	"	211	216	12	13	25	241
Cuesmes (État)	"	"	14	14	"	"	"	14
Cureghem.	"	5	47	47	"	"	"	47
Deynze	"	"	21	21	"	"	"	21
Dour	"	"	18	18	"	"	"	18
Enghien.	"	"	20	20	"	"	"	20
Ensival.	"	"	16	16	"	"	"	16
Flénu (Central).	"	"	24	24	"	"	"	24
— (Produits)	"	"	24	24	"	"	"	24
Gand (Bourse)	"	"	"	"	"	13	13	13
— (Entrepôt)	"	"	13	13	"	"	"	13
— (Palais de Justice).	"	"	15	15	"	"	"	15
— (Station)	11	196	395	602	13	21	34	636
Gilly-Sart-Allet	"	"	29	29	"	"	"	29
Gosselies-Ville.	"	"	35	35	"	"	"	35
Grammont	3	"	35	38	"	2	2	40
Haine-Saint Paul.	"	56	57	113	"	"	"	113
Hal	"	"	14	14	"	"	"	14
Haut-Pré	"	"	47	47	"	"	"	47
Houdeng	"	"	29	29	"	"	"	29
A reporter	71	1,851	5,663	7,583	306	512	818	8,403

Quantités de gaz consommées (mètres cubes)					Observations.
Chemin de fer.	Poste et télégraphe.			TOTAL	
	Poste.	Télégraphe.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	
1,337,814	69,349	96,035	165,384	1,503,198	
36,942	"	"	"	36,942	
6,250	"	"	"	6,250	
4,397	"	"	"	4,397	
599	"	"	"	599	
3,074	"	"	"	3,074	
"	2,728	"	2,728	2,728	
5,003	"	"	"	5,003	
110,255	6,835	9,044	15,879	126,134	
10,466	"	534	534	11,000	
25,620	"	"	"	25,620	
1,953	92	"	92	2,045	
55,852	1,642	1,760	3,402	59,254	
3,475	"	"	"	3,475	
8,497	"	"	"	8,497	
5,235	"	"	"	5,235	
3,730	"	"	"	3,730	
6,397	"	"	"	6,397	
4,770	"	"	"	4,770	
8,133	"	"	"	8,133	
6,632	"	"	"	6,632	
"	"	1,750	1,750	1,750	
2,688	"	"	"	2,688	
2,181	"	"	"	2,181	
144,718	7,169	5,692	12,861	157,579	
1,878	"	"	"	1,878	
1,891	"	"	"	1,891	
9,014	"	313	313	9,327	
50,069	"	"	"	50,069	
3,520	"	"	"	3,520	
14,355	"	"	"	14,355	
9,124	"	"	"	9,124	
1,884,532	87,815	115,128	202,943	2,087,475	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Nombre de bees à gaz.							
	Chemin de fer.				Poste et télégrapho.			TOTAL GÉNÉRAL.
	Votes et travaux.	Traction.	Exploi- tation.	TOTAL.	Poste.	Télé- graphe.	TOTAL.	
Report.	71	1,851	5,863	7,585	306	512	818	8,403
Jemappes	"	"	65	65	"	"	"	65
Jette-Saint-Pierre.	"	"	10	10	"	"	"	10
Jumet-Brûlotte.	"	"	32	32	3	"	3	35
Koekelberg	"	"	72	72	"	"	"	72
La Croyère	"	"	10	10	"	"	"	10
Laeken	"	"	80	80	"	"	"	80
La Louvière.	"	21	77	98	4	6	10	108
La Paix.	"	"	6	6	"	"	"	6
Lessines	"	"	25	25	"	"	"	25
Leuze.	10	"	43	53	7	4	11	64
Liège (Guillemins).	"	124	386	510	7	22	29	539
— (Palais).	"	"	33	33	"	"	"	33
— (Sirène).	"	"	14	14	"	"	"	14
Lierre.	"	"	54	54	"	3	3	57
Lokeren.	"	"	32	32	"	"	"	32
Louvain.	"	"	475	475	14	15	29	504
Luxembourg.	"	"	3	3	"	"	"	3
Malines (Arsenal).	"	3,153	"	3,153	"	"	"	3,153
— (Station).	"	18	211	229	5	11	16	245
— (Timbre).	"	"	70	70	"	"	"	70
Marchiennes.	"	"	96	96	"	6	6	102
Mariemont.	"	"	23	23	"	"	"	23
Mons	15	312	271	598	12	19	31	629
Monsville	"	"	31	31	"	"	"	31
Montigny	"	"	84	84	"	"	"	84
Morlanwelz	"	"	26	26	"	"	"	26
Mouscron	"	"	58	58	"	6	6	64
Namur	2	146	308	456	17	15	32	488
Ninove	"	"	35	35	"	"	"	35
Nivelles (Est)	"	"	34	34	"	4	4	38
— (Nord)	"	"	22	22	"	"	"	22
Ostende (Quai).	"	"	81	81	"	"	"	81
A reporter.	98	5,625	8,430	14,153	373	623	998	15,151

Quantités de gaz consommées (Mètres cubes).				Observations.	
Chemin de fer.	Poste et télégraphe.				TOTAL GÉNÉRAL.
	Poste.	Télégraphe.	TOTAL.		
1,884,532	87,815	115,128	202,943	2,087,475	
20,611	"	"	"	20,611	
3,655	"	"	"	3,655	
2,171	95	"	95	2,266	
3,545	"	"	"	3,545	
538	"	"	"	538	
7,944	"	"	"	7,944	
29,671	651	2,294	2,945	32,616	
925	"	"	"	925	
5,234	"	"	"	5,234	
18,450	780	700	1,480	19,930	
135,900	3,055	7,740	10,795	146,695	
5,900	"	"	"	5,900	
1,470	"	"	"	1,470	
12,797	"	498	498	13,295	
5,669	"	"	"	5,669	
175,615	2,975	5,757	8,732	184,347	
1,104	"	"	"	1,104	
139,540	"	"	"	139,540	
19,992	1,940	2,592	4,532	24,524	
4,165	"	"	"	4,165	
4,545	"	188	188	4,733	
4,468	"	"	"	4,468	
138,321	3,822	2,963	6,785	145,106	
6,290	"	"	"	6,290	
2,178	"	"	"	2,178	
6,239	"	"	"	6,239	
10,998	"	1,142	1,142	12,140	
101,557	7,623	7,159	14,782	116,339	
8,032	"	"	"	8,032	
8,941	"	"	"	8,941	
6,522	"	798	798	7,320	
7,940	"	"	"	7,940	
2,785,459	108,756	146,959	255,715	3,041,174	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Nombre de bees à gaz.						
	Chemin de fer.				Poste et télégraphe.		TOTAL GÉNÉRAL.
	Voies et travaux.	Traction.	Exploi- tation.	TOTAL.	Poste.	Télé- graphe.	
Report . . .	98	5,625	8,430	14,153	375	623	908
Ostende (Station)	"	"	86	86	"	17	17
Pâturages	"	"	18	18	"	"	"
Quaregnon (Central)	15	50	27	92	"	"	"
Quiévrain	"	"	53	53	"	"	"
Renaix	"	"	54	54	"	"	"
Saint-Ghislain	"	39	57	96	7	6	13
Schaerbeek	"	"	43	43	"	"	"
Solignies	"	"	26	26	"	"	"
Spa	"	"	102	102	"	"	"
Termonde	"	"	53	53	"	3	3
Tirlemont	"	10	61	71	"	7	7
Tournai	32	92	370	494	13	16	29
Verviers	"	24	236	260	18	15	33
Vilvorde	"	"	29	29	"	"	"
Uccle	"	"	20	20	"	"	"
Warquignies	4	18	51	73	"	"	"
Totaux	149	5,858	9,716	15,723	413	687	1,100

Quantités de gaz consommées (Mètres cubes).					Observations.
Chemin de fer.	Poste et télégraphe.			TOTAL	
	Poste.	Télégraphe.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	
2,785,459	108,756	146,959	255,715	3,041,174	
19,232	"	1,250	1,250	20,482	
3,307	"	"	"	3,307	
18,388	"	"	"	18,388	
11,390	"	"	"	11,390	
4,519	"	"	"	4,519	
39,002	1,570	3,059	4,629	43,631	
17,407	"	"	"	17,407	
8,989	"	"	"	8,989	
12,628	"	"	"	12,628	
27,231	"	264	264	27,495	
45,414	"	491	491	45,905	
92,264	2,325	4,418	6,743	99,007	
110,899	2,808	2,649	5,457	116,356	
9,097	"	"	"	9,097	
3,361	"	"	"	3,361	
20,815	"	"	"	20,815	
3,229,422	115,469	159,090	274,559	3,503,981	

N° XLI. — *Matières de graissage.* —

Période de

Années.	HUILE.			SUIF ET GRAISSE.			ENSEMBLE.		
	QUANTITÉS	VALEURS		QUANTITÉS.	VALEURS		QUANTITÉS.	VALEURS	
		moyennes par kilog.	TOTALES.		moyennes par kilog.	TOTALES.		moyennes par kilog.	TOTALES.
Kilog.	Fr. c.	Fr. c.	Kilog.	Fr. c.	Fr. c.	Kilog.	Fr. c.	Fr. c.	
1865	208,606	1.080	225,294 18	8,617	1 040	8,962 20	217,223	4.078	234,256 68
1866	259,448	1.480	306,148 64	9,583	4.200	41,499 60	269,034	4.184	317,648 24
1867	270,718	0.980	265,303 64	12,812	1 140	14,639 88	283,560	0.987	279,943 52
1868	201,232	0.900	183,808 80	11,107	4.100	42,217 70	215,339	0 913	196,026 50
1869	167,344	0 800	133,872 80	11,718	4.160	43,593 46	179,039	0.823	147,466 26
1870	182,994	0.910	172,014 36	11,676	1.080	12,610 08	191,670	0.918	184,624 44
(1) 1871	290,721	1.020	296,535 42	21,465	1 100	31,312 05	319,186	1.027	327,847 47
1872	335,808	0.980	348,686 "	36,117	1 100	40,039 "	392,225	0 991	388,715 "
1873	430,508	0.900	387,176 "	46,405	4.080	50,417 "	476,913	0 917	437,593 "
1874	416,067	0.780	324,532 "	51,201	0.976	50,003 "	467,268	0.802	374,535 "
(2) 1875	613,655	0 708	431,468 "	99,965	0 963	96,276 "	713,620	0.743	530,744 "
1876	513,512	0 712	382,679 "	78,035	0.997	77,821 "	693,547	0.775	460,500 "
1877	436,588	0.816	356,536 "	79,700	4 027	81,821 "	516,288	0.840	438,367 "
(3) 1878	433,476	0.836	361,933 "	86,020	0.979	84,222 "	519,205	0 850	446,155 "
(4) 1879	491,653	0.703	347,512 "	81,384	0.868	70,617 "	576,037	0 726	418,129 "
1880	613,150	0.702	430,502 "	83,006	0 841	69,781 "	696,156	0.719	500,283 "

Consommations des locomotives.

1865 à 1880.

PARCOURS KILOMETRIQUE		CONSUMMATION MOYENNE				Observations
DES locomotives.	DES véhicules.	par locomotive-kilomètre.		par véhicule-kilomètre.		
		QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.	
Locomotives-kilom.	Véhicules-kilom.	Kilog.	Fr. c.	kilog.	Fr. c.	
41,495,084	152,311,664	0.018	0.020	0.0014	0.0015	(1) Y compris, à partir de cette année, les lignes reprises à la Société des Bassins- Houillers du Hainaut. (2) Y compris, à partir de cette année, les lignes rachetées à la Cie du Grand Luxem- bourg. (3) Non compris les lignes rachetées dans les Flandres. (4) Y compris, à partir de cette année, les lignes rachetées dans les Flandres.
42,462,261	175,218,686	0.024	0.025	0.0015	0.0018	
42,236,199	179,959,849	0.023	0.022	0.0015	0.0015	
41,901,307	178,907,246	0.018	0.016	0.0012	0.0014	
42,353,644	181,033,740	0.014	0.014	0.0009	0.0008	
42,845,322	181,363,326	0.015	0.013	0.0011	0.0010	
48,325,888	227,166,531	0.017	0.018	0.0014	0.0014	
21,381,764	261,773,679	0.017	0.018	0.0015	0.0015	
21,064,273	290,834,662	0.019	0.018	0.0016	0.0015	
23,930,314	295,482,301	0.019	0.016	0.0016	0.0013	
30,499,389	369,456,212 (4)	0.023	0.017	0.0019	0.0014	
30,918,848	375,153,707	0.019	0.015	0.0016	0.0012	
31,660,652	380,400,109	0.016	0.014	0.0014	0.0012	
32,980,178	399,001,298	0.015	0.014	0.0013	0.0011	
36,500,967	423,865,226	0.016	0.011	0.0013	0.0010	
42,503,451	472,213,451	0.016	0.012	0.0015	0.0011	

N° XLII. — *Matières de graissage.* —

Période de

Années	HUILE (b)			SUII			GRAISSI		
	QUANTITÉS	VALEURS		QUANTITÉS	VALEURS		QUANTITÉS	VALEURS	
		moyennes par kilog	TOTALS		moyennes par kilog	TOTALS		moyennes par kilog	TOTALS
	kil g	Fr. c	Fr. s	Kilog	Fr. c	Fr. s	Kilog	Fr. c.	Fr. s
1865	80 165	1 08	9 301 95	1,120	1 04	1,164 28	81,801	0 52	41,096 52
1866	140,822	1 15	160,160 96	171	1 20	205 20	73,304	0 56	42,510 32
1867	163,107	0 98	159,844 86	262	1 14	298 11	82 214	0 58	30,331 32
1868	137,176	0 90	123 451 95	22	1 10	24 20	40,476	0 56	22,666 56
1869	418 377	0 80	94,701 60	45	1 16	52 20	31,094	0 62	49 218 28
1870	119,101	0 94	111,954 94	60	1 08	64 26	27 632	0 56	45,483 42
(1) 1871	119,016	1.02	172,426 11	297	1 10	326 70	43 556	0 55	25,436 48
1872	202,903	0.98	198,842 "	118	1 10	129 80	39 450	0 55	22,581 "
(2) 1873	308,010	0 84	258,728 40	332	1 "	332 "	49,439	0 53	26,202 67
(3) 1874	305,993	0 78	238 674 54	222	0 97	214 86	56,305	0 49	27,889 45
(4) 1875	211,095	0 69	144,737 73	"	"	"	72,020	0 50	36,010 "
(5) 1876	256 216	0 72	206 17 "	"	"	"	58,461	0.52	30,466 "
1877	231,205	0 80	185,496	"	"	"	24,745	0 52	12,793 "
(6) 1878	231,198	0 76	177,296 62	603	0 98	590 34	3,497	0 52	1,807 96
(7) 1879	235,147	0 67	159,05 "	504	0.86	433 "	649	0 66	426 "
1880	316 245	0 69	211,778 64	435	0 84	365 "	594	0 52	462 20

a) Les chiffres de ce tableau ont été extraits des comptes rendus annuels sauf en ce qui concerne les années 1875 à 1876, pour lesquelles

(b) De 1875 à 1877, les quantités d'huile consommées présentent, toutes proportions gardées, une aggravation notable relativement aux années antérieures. On reconnaît que toute l'économie désirable n'a été pas apportée à l'utilisation de cette matière, par les agents subalternes auxquels elle était destinée. Les besoins de la lubrification des divers véhicules, ont fait rentrer les consommations dans les limites normales.

L'augmentation constatée en 1876 par rapport à 1875 est due aux fortes quantités d'huile utilisées sur les lignes du Luxembourg. D'après les assurances données, tant pour le service de jour que pour le service de nuit, qui remplissaient complètement les boîtes des véhicules de lignes. L'application aux dites lignes des mesures restrictives mentionnées plus haut, a eu pour effet d'amener une forte réduction dans la consommation.

Pour éviter non seulement le dépense provenant des avaries aux pièces de roulement et les débordements des chargements, mais aussi la lubrification plus complète. — Les résultats ont commencé d'apparaître en 1880 — ils s'accroissent et se consolident en 1881.

Consommations des voitures et des wagons.

1865 à 1880 (a).

ENSEMBLE.			PARCOURS kilométrique des véhicules.	Consommation moyenne par véhicule-kilomètre.		Observations
QUANTITÉS.	VALEURS			Quantité.	Dépense.	
	Moyennes par kilog.	Totales.				
Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Véhicules-kilom. et.	Kilog.	Fr. c.	
175,089	0.81	141,562 78	152,311,664	0.00145	0.00093	(1) Y compris, à partir de cette année, les lignes reprises à la Société des Bassins-Houillers du Hainaut.
214,597	0.98	209,251 48	475,248,686	0.00122	0.00119	(2) Non compris les lignes du Grand Luxembourg, pour lesquelles les attachements relatifs aux consommations des voitures et des wagons n'ont pas été tenus avant leur fusion avec le réseau de l'Etat.
215,613	0.38	490,444 49	479,959,849	0.00120	0.00106	(1) Y compris, à partir de cette année, les lignes rachetées à la Société du Grand Luxembourg.
477,674	0.82	446,148 71	178,907,246	0.00099	0.00082	(4) Non compris, les lignes rachetées dans les Flandres.
449,516	0.76	414,031 08	481,033,740	0.00033	0.00063	(5) Y compris, à partir de cette année, les lignes rachetées dans les Flandres.
446,813	0.87	427,504 32	181,363,326	0.00081	0.00070	
243,499	0.93	498,489 59	227,466,331	0.00094	0.00087	
242,468	0.91	221,852 80	261,773,679	0.00093	0.00085	
357,781	0.80	285,263 07	290,834,662	0.00123	0.00098	
362,520	0.74	266,478 85	295,482,301	0.00123	0.00090	
283,418	0.64	180,747 23	304,844,333	0.00093	0.00059	
344,677	0.69	236,443 »	375,453,707	0.00092	0.00063	
255,950	0.77	493,289 »	380,400,409	0.00067	0.00052	
237,208	0.76	179,694 92	399,001,298	0.00089	0.00045	
239,300	0.67	459,934 »	423,865,226	0.00086	0.00038	
317,577	0.69	218,605 83	472,243,451	0.00067	0.00046	

les renseignements ont dû être puisés dans la comptabilité justificative des matières.

consommations des exercices antérieurs. La direction de la Traction ayant fait porter ses investigations sur les causes de cet accroissement, délivrée pour le graissage du matériel. Des mesures prescrites en vue d'en restreindre l'emploi, aux quantités strictement nécessaires pour

les errements de la Compagnie, suivis jusqu'en novembre 1876, il y avait, dans les stations de Bruxelles, de Jemelle et d'Arlon, des tous les trains en portance. Ces ouvriers agissaient selon les besoins du service, et leur consommation n'était pas réglée par des allocations consommation ; mais elle semble avoir eu pour résultat d'augmenter les échauffements de boîtes. de sérieuses difficultés dans le service intérieur et dans nos relations avec les Compagnies, l'Administration a été amenée à revenir à une

N° XLIII. — *Relevé, par catégorie, des ateliers.*

Travail effectué

A. — Ateliers généraux

Locomotives et maté-

NOMENCLATURE.	NOMBRE D'OUVRIERS EMPLOYÉS.	NOMBRE de JOURNÉES DE TRAVAIL au MATÉRIEL.
Bruxelles (Quartier-Léopold) { Locomotives Voitures	451	105,459
Luttre	654	199,227 1/4
Malines (Arsenal) { Division des locomotives — des voitures	2,574	849,992 1/2

(Réparation et entretien du matériel roulant.)

en 1880.

(grosses réparations).

riel de transport

DÉPENSES.			NOMBRE DE RÉPARATIONS EFFECTUÉES.
MATIÈRES.	MAIN-D'OEUVRE.	FRAIS GÉNÉRAUX.	
449,252 »	556,247 »	191,441 »	51 locomotives. . } Réparations moyennes 58 tenders. . . . } comprises. 598 wagons en grandes réparations (au moins 5 journées de travail) 5,484 wagons en petites réparations (deux jour- nées de travail et moins).
939,518 41	591,168 05	439,178 74	98 locomotives. 44 tenders.
5,557,451 57	2,795,130 25	2,010,728 86	105 locomotives. 49 tenders. 2,026 véhicules pour trains de voyageurs. 755 wagons à marchandises. 7,665 bâches.

B. — Ateliers**1^{re} Réparations du matériel de**

NOMENCLATURE.	RÉPARATIONS.						
	NOMBRE MOYEN D'AGENTS pendant l'exercice.			NOMBRE de journées employées		DÉPENSES RÉSULTANT :	
	Personnel dirigeant, chefs d'ateliers, contremaîtres, briquetiers.	Hommes de métier, forgerons, ajusteurs, etc.	Manœuvres attachés à la réparation.	aux réparations moyennes.	aux petites réparations.	des réparations moyennes.	des petites réparations.
<i>Ateliers de station chargés d'un service de traction et affectés</i>							
Premier							
Aux	"	"	"	"	"	"	"
Herbesthal	"	4	2	"	1,018	"	{ a 6,295 84 b 8,689 " c 2,214 56
Landen	"	"	"	"	"	"	"
Pepinster	1	11	4	435	1,340	{ a 15,672 16 b 8,281 40 c 1,510 "	{ 16,415 20 50,247 20 1,290 "
Liège	5	65	13	11,148	3,506	{ a 88,607 98 b 159,259 99 c 7,220 "	{ 14,675 42 97,292 98 7,180 "
Statte	"	"	"	"	"	"	"
Verviers	"	"	"	"	"	"	"
Deuxième							
Anvers	5	58	12	5,076	9,774	{ a 11,579 22 b 15,456 46 c 1,520 "	{ 18,235 56 50,115 57 2,754 70

de station.

traction (locomotives et tenders).

TOTAL		NOMBRE		ENTRETIEN ET VISITE.			NOMBRE MOYEN	DÉPENSE	Observations.
des	DÉPENSES	de locomotives réparées.	de	de	DÉPENSES	DÉPENSE			
do	do	Moyennes réparations.	Petites réparations.	de	do	do	de locomotives en service chaque jour, y compris le lavage.	TOTALE	
RÉPARATION.			Visites et aides pour la	de	de	GLOBALE.		par	
			ville journalière et ma-	JOURNÉES	VISITE			ATELIER.	
			inotres employés au ser-	à la	et				
			vices, non compris	à la	D'ENTRETIEN.				
			la voiture	visite					
				et à					
				l'entretien.					

aux moyennes et aux petites réparations, ainsi qu'à l'allumage et à la visite.

district.

					a	53,313 67																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
--	--	--	--	--	---	-----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

district.

79,459 11	54	94	46	15,806	a 40,387 81	90,400 31	56	169,839 62
					b 44,734 "			
					c 5,078 "			

NOMENCLATURE.	RÉPARATIONS.						
	NOMBRE MOYEN D'AGENTS pendant l'exercice			NOMBRE de journées employées		DÉPENSES RÉSULTANT :	
	Personnel dirigeant, chefs d'atelier, contre-maîtres, brigadiers,	Hommes de métier, forgerons, ajusteurs, etc.	Manœuvres attachés à la réparation	aux réparations moyennes	aux petites réparations.	des réparations moyennes.	des petites réparations.
Bruxelles (Nord)	4	59	14	5,324	10,383	a 13,898 97 b 20,807 76 c 2,481 40	12,387 17 15,046 77 1,507 21
M. Jines	1	"	"	"	"	"	"
Tulle	1	"	"	"	"	"	"
Troisième							
Braint-le-Comte	1	12	3	"	5,600	a 14,677 90 b 18,720 " c 4,960 "	
Bruxelles (Midi)	5	48	7	4,859	3,298	a 36,761 37 b 53,470 " c 28,667 "	11,860 51 18,490 " 10,080 "
Charleroi	5	42	11	9,244	5,025	a 12,073 60 b 47,805 " c 16,687 60	9,072 49 15,835 " 5,736 15
Luttre	1	"	"	"	"	"	"
Monceau	1	51	10	7,784	2,701	a 14,807 02 b 53,590 " c 4,920 12	861 93 11,150 " 2,780 "
Quatrième							
Ath	"	"	"	"	"	"	"
Blaton	"	"	"	"	"	"	"
Courtrai	"	"	"	"	"	"	"

			ENTRETIEN ET VISITE.				NOMBRE MOYEN de locomotives en service chaque jour, y compris le levage.	DÉPENSE TOTALE par ATELIER.	Observations.
TOTAL des DÉPENSES de RÉPARATION.	NOMBRE de locomotives réparées.		NOMBRE moyen d'agents Tauxiers et aides pour la visite journalière et ma- nœuvres employées au ser- vice courant, non compris la nuitée.	NOMBRE de JOURNÉES à la VISITE et à l'entretien.	DÉPENSES de VISITE et D'ENTRETIEN.	DÉPENSE GLOBALE.			
	Moyennes réparations.	Petites réparations.							
77,529 28	26	74	64	18,957	a 69,274 83 b 52,536 32 c 4,617 80	126,248 97	53	203,778 23	Note. — Les dé- penses sont subdivi- sées en : a Matières. b Main-d'œuvre. c Frais généraux.
"	"	"	10	2,551	a 1,541 59 b 6,991 93 c 1,897 60	10,150 94	7	10,150 94	
"	"	"	18	5,415	a 4,034 80 b 16,480 50 c 1,840 12	22,584 51	14	22,584 51	

district.

58,537 90	"	27	6	4,560	a 4,250 0 b 7,080 0 c 4,000 0	15,530 0	17	55,687 90
161,529 08	51	58	18	1,855	a 14,503 92 b 16,560 0 c 15,802 0	46,565 77	44	203,695 85
106,951 84	27	51	14	12,516	a 19,344 78 b 15,440 0 c 17,215 81	50,000 59	58	156,952 45
"	"	"	5	4,158	a 10,590 59 b 8,540 0 c 4,510 0	25,040 59	15	25,040 59
67,859 09	11	53	14	8,516	a 10,022 14 b 15,440 0 c 5,539 50	28,821 64	42	76,680 75

district.

"	"	"	4	752	4,117 61	4,117 61	1	4,117 61
"	"	"	1	"	890 64	890 64	"	890 64
"	"	"	2	363	2,060 80	2,060 80	2	2,060 80

NOMENCLATURE.	RÉPARATIONS.						
	NOMBRE MOYEN D'AGENTS pendant l'exercice.			NOMBRE de journées employées		DÉPENSES RÉSULTANT :	
	Personnel dirigeant, chefs d'ateliers, contre-maîtres, br- gadiers.	Hommes de métier, forgerons, ajusteurs, etc.	Manœuvres attachés à la réparation.	aux réparations moyennes.	aux petites réparations.	des	des
						réparations moyennes.	petites réparations.
Haine-Saint-Paul	3	18	4	3,539	1,561 $\frac{1}{2}$	a 10,036 67 b 12,779 36 c 6,745 17	4,100 63 5,993 13 4,533 69
Manège	"	"	"	"	"	"	"
Mons.	4	53	6	6,149	3,185	a 20,373 " b 21,109 " c 18,146 "	17,561 " 10,942 " 8,740 "
Mouscron	"	"	"	"	"	"	"
Quaregnon	2	14	3	2,925 $\frac{1}{2}$	897 $\frac{1}{2}$	a 2,427 " b 12,019 90 c 9,720 04	5,412 21 3,692 53 2,978 80
Quiévrain	"	"	"	"	"	"	"
Saint-Ghislain	2	12	2	5,234 $\frac{1}{2}$	500	a 4,977 76 b 10,988 08 c 10,086 23	3,720 10 1,018 80 1,028 23
Tournai	3	23	6	4,614	2,407	a 29,433 90 b 20,563 63 c 13,979 25	21,054 13 11,837 57 6,788 02
Cinquième							
Bruxelles (Quartier-Léopold) [Remise]	3	12	3	"	72	a 1,170 97 b 232 " c 547 64	
Montigny	1	14	2	"	472	a 10,540 30 b 1,820 63 c 1,820 63	
Namur	8	63	6	8,016	1,780	a 19,534 74 b 18,480 27 c 21,494 10	5,722 04 6,254 09 7,280 21

			ENTRETIEN ET VISITE.					NOMBRE MOYEN de locomotives en service chaque jour, y compris le lavage.	DÉPENSE TOTALE par ATELIER.	Observations.
TOTAL des DÉPENSES de RÉPARATION.	NOMBRE des locomotives réparées.		NOMBRE moyen d'agents Voitures et aides pour la toute locomotive et ma- nœuvre complètes de ser- vice courant, quo compris le nettoyage.	NOMBRE de JOURNÉES à la VISITE et à l'entretien.	DÉPEN-SES de VISITE et D'ENTRETIEN.	DÉPENSE GLOBALE.				
	Moyennes réparations.	Petites réparations								
44,181 47	25	50	15	2,767½	a 7,854 66 b 10,510 38 c 10,150 84	28,295 88	35	72,484 38	Note. — Les dé- penses sont subdivi- sées en : a Matières. b Main-d'œuvre. c Frais généraux.	
"	"	"	4	720	4,084 65	4,084 65	"	4,084 65		
105,071 "	59	76	42	11,881	a 15,886 " b 42,217 " c 37,591 "	95,164 "	65	196,258 "		
"	"	"	2	"	1,750 78	1,750 78	2	1,750 78		
56,230 50	9	13	15	2,507½	a 2,966 61 b 9,579 51 c 7,745 41	20,289 55	14	36,540 05		
"	"	"	5	690	2,950 16	2,950 16	2	2,950 16		
51,816 21	16	6	15	4,007	a 11,278 19 b 14,437 55 c 14,591 97	40,527 71	26	72,145 92		
103,668 50	40	67	24	6,067	a 16,549 55 b 15,144 95 c 14,084 50	45,578 76	46	151,247 26		

district.

1,770 61	"	5	6	5,884 1/2	a 15,780 99 b 19,416 75 c 26,662 53	59,860 07	37	61,650 68
13,981 60	"	25	44	5,641	a 19,873 57 b 27,957 74 c 427,937 74	75,788 85	25	89,770 45
78,463 43	44	54	17	18,894	a 8,558 57 b 47,701 09 c 58,254 92	151,514 58	68	229,780 03

NOMENCLATURE.	RÉPARATIONS.							
	NOMBRE MOYEN D'AGENTS pendant l'exercice.			NOMBRE de journées employées		DÉPENSES RÉSULTANT :		
	Personnel dirigeant, chefs d'ateliers, contre-maîtres, bri- quiers.	Hommes de métier, forgerons, ajusteurs, etc.	Manœuvres attachés à la réparation	aux réparations. moyennes.	aux petites réparations.	des réparations moyennes.	des petites réparations.	
Sixième								
Alost.	2	5	1	"	637	"	a 1,160 90 b 2,100 06 c 1,194 96	
Blankenberghe	1	1	1	"	451	"	a 1,454 76 b 1,510 76 c 2,563 93	
Gand	5	60	12	9,419	12,232	a 45,703 58 b 52,967 10 c 17,944 41	69,959 44 42,881 55 26,240 19	
Ostende	2	22	2	1,757	1,670	a 6,415 62 b 5,754 07 c 9,704 65	4,057 51 5,512 77 7,742 25	
Septième								
Arlon	6	37	6	546	1,810	a 5,888 77 b 6,526 43 c 4,525 94	1,550 03 11,214 52 8,025 78	
Jemelle.	6	115	15	55,877	1,597	a 89,217 82 b 76,782 70 c 54,950 54	27,727 35 3,194 35 2,285 24	

TOTAL des DÉPENSES de RÉPARATION.		ENTRETIEN ET VISITE.				NOMBRE MOYEN de locomotives en service chaque jour, y compris le lavage.	DÉPENSE TOTAL par ATELIER.	Observations.
		NOMBRE de locomotives réparées.		NOMBRE moyen d'agents.	NOMBRE de JOURNÉES à la VISITE et à l'entretien.	DÉPENSES de VISITE et D'ENTRETIEN.	DÉPENSE GLOBALE.	
		Moyennes réparations.	Petites réparations.	Conducteurs et aides pour la visite journalière et ma- nœuvres employées au ser- vice courant, non compris le nettoyage.				

district.

4,435 92	a	10	13	5,604	a 10,830 62 b 25,885 72 c 12,847 47	47,865 81	16	52,010 73	Note. — Les dépenses sont subdivisées en : a Matières. b Main-d'œuvre. c Frais généraux.
5,511 47	a	4	5	1,479	a 3,491 90 b 5,664 88 c 7,485 87	16,642 55	4	21,953 82	
255,676 03	29	71	30	21,671	a 44,977 45 b 99,730 11 c 56,486 95	181,194 51	74	414,870 56	
59,144 67	6	50	12	6,287	a 10,422 41 b 20,015 70 c 23,564 81	56,000 62	15	93,141 29	

district.

53,510 51	4	52	15	4,661	a 30,360 51 b 29,437 90 c 21,079 52	80,897 75	44	116,208 24
254,137 78	44	40	28	8,920	a 25,295 72 b 46,708 05 c 53,417 95	105,421 70	62	57,536 48

2° Réparation du matériel de transport.

A. — Ateliers de grandes et de petites réparations.

NOMENCLATURE.	NOMBRE D'OUVRIERS.	NOMBRE de réparations effectuées.		DÉPENSES du réparation.	DÉPENSES pour l'entretien sur PLACE.	Dépense totale par ATELIER.
		Grandes réparations comptant plus de deux jours de travail.	Petites réparations comptant deux jours ou moins de travail et au- dessous.			
Angleur	96	112	14,367	174,142 »	20,553 »	194,495 »
Ans	248	1,830	7,032	454,070 »	40,957 »	495,607 »
Auvers (Dane)	529	2,679	19,448	451,244 »	29,173 »	480,417 »
Braine-le-Comte	227	1,095	12,242	470,069 »	51,765 »	501,854 »
Jemelle	168	1,589	1,046	482,690 »	114,115 »	566,805 »
Mons	264	2,588	11,391	511,994 »	65,209 »	577,205 »

B. — Ateliers de levage, de petites réparations et d'entretien.

C. — Stations où s'effectue le petit entretien sur place seulement.

NOMENCLATURE.	Nombre d'ouvriers.	NOMBRE de RÉPARATIONS EFFECTUÉES.	DÉPENSES pour petites réparations et LEVAGE.	DÉPENSES pour ENTRETIEN sur PLACE.	STATIONS	Nombre d'ouvriers.	STATIONS.	Nombre d'ouvriers.	STATIONS.	Nombre d'ouvriers.	STATIONS.	Nombre d'ouvriers.
Alost	12	99,824 »	1,275,555 »	880,604 »	Aye	2	Bruxelles (Ouest) . .	10	Landen	2	Ottignies	4
Anvers (Est)	56				Angleur (station) . .	5	Châtelineau	8	Liège	18	Péruwelz	1
Arlon	55				Ath	4	Chénée	3	Louvain	4	Piéton	4
Bruxelles (Allée-Verte) .	23				Athus	9	Courcelles (Embrant) .	1	Luxembourg	4	Saint-Ghislain . . .	3
— (Midi)	50				Bascoup-Chapelle . .	2	Courtrai	5	Malines	4	Spa	2
Charleroi	43				Bastogne	1	Dunkerque	1	Manage	2	Statte	2
Etquelinnes	13				Bauleys	2	Flénu-Central	7	Marbehan	4	Tamines	1
Gand (Meirelbeke compris) .	82				Baume	1	Fleurus	1	Marchiennes	7	Termonde	1
Herbesthal	4				Berzée	1	Gand (Champ des man.) .	2	Marloie	1	Thourout	1
La Louvière	57				Blandain	1	Gembloix	2	Monsville	1	Tirlemont	5
Lichterfelde	10				Bleyberg	4	Gilly-Sart-Allet . . .	1	Montigny	14	Trois-Vierges . . .	5
Lokeren	8				Bruges	1	Haine-Saint-Paul . .	9	Mouscron	5		
Luttre	49				Bruxelles (Nord) . .	2	J. mappes	11	Ostende	5		
Monceau	21											
Namur	61											
Pepin ter	2											
Quiévrain	11											
Schaerbeek	53											
Tournai	44											
Verviers	25											
Warquignies	22											

N° XLIV. — *Examen des dépenses faites dans les ateliers principaux. —*
Année 1880.

A. ARSENAL DE MALINES.

Personnel-ouvrier. Le personnel-ouvrier payé par mois, comprend 105 agents, ayant travaillé chacun, en moyenne, 565 $\frac{1}{2}$ journées, au salaire moyen de 1,794 francs par an, soit fr. 4-935 par journée.

Le personnel-ouvrier payé à la journée, se compose de 2,469 agents. La moyenne annuelle du travail d'un agent est de 528 $\frac{3}{4}$ journées. Le salaire moyen est de 945 francs par an ou de fr. 2-868 par journée.

En comprenant les bénéfices réalisés par le travail à la tâche, la moyenne de salaire par journée devient fr. 5-2085.

Dépenses de travaux. Le montant des dépenses pour travaux exécutés, en 1880, se répartit comme il suit :

1° Service de la traction	fr.	1,942,155 31
2° — du matériel de transport.		2,916,595 55
3° — du chauffage et de l'éclairage		128,904 15
4° — des voies et travaux		28,525 75
5° Exploitation générale, poste, télégraphe, frais généraux, dépenses de fabrication et d'approvisionnement		5,125,315 92
Ensemble.	fr.	10,141,290 68

Ce chiffre se décompose de la manière suivante :

Matières	fr.	5,357,431 57
Main-d'œuvre		2,793,150 25
Frais généraux.		2,010,728 86
Total, chiffre égal.	fr.	10,141,290 68

La somme de fr. 5,125,315-92, donnée au 5° ci-dessus, peut se détailler comme il suit :

Travaux pour l'exploitation générale	fr.	240,855 54
— la poste.		20,931 65
— le télégraphe		68 22
— compte de premier établissement		291,957 22
— compte de tiers		12,625 60
— compte des frais généraux et dépenses afférentes aux agents en service général.		1,372,717 78
— l'approvisionnement du dépôt de l'arsenal		1,161,537 17
— compte de fabrication du fer, acier, couleurs, vernis, etc.		521,105 98
A reporter.	fr.	5,421,577 14

	Report. fr.	3,421,577 .4
Travaux pour compte de confection de pièces neuves en fer . . .		584,790 45
— — — — — en cuivre, bronze,		
laiton, etc.		858,679 71
— compte de confection de pièces en fonte		137,036 14
— — — — — de bâches en toile		234,214 15
— — — — — de rebandage de roues des locomotives		
et voitures		13,302 25
Entretien et nettoyage pour remploi de tubes à fumée		75,494 12
Total, chiffre égal fr.		5,125,313 92

Pendant l'année 1880, l'Arsenal a réparé 105 locomotives, 49 tenders, 2,026 véhicules pour trains de voyageurs, 733 wagons à marchandises et 7,665 bâches.

Les frais généraux représentent 71.98 p. % du montant de la main-d'œuvre, et 19.82 p. % du montant total des travaux exécutés.

Le tableau ci-dessous donne le mouvement de l'Arsenal de Malines, en 1880.

Désignation du matériel.	SITUATION au 1 ^{er} janvier.	QUANTITÉS		SITUATION au 31 décembre.	Observations.
		Entrées.	Sorties.		
Locomotives.	64	109	105 ⁽¹⁾	52	(1) Plus 16 démolies.
Tenders.	24	46	49 ⁽²⁾	16	(2) Plus 5 démolis.
Voitures à voyageurs et fourgons.	395	2,571	2,244 ⁽³⁾	657	(3) Plus 65 démolis.
Wagons.	117	673	544 ⁽⁴⁾	65	(4) Plus 186 démolis. Non compris 165 démolis par les ateliers des lignes.
Bâches	228	11,087	7,665 ⁽⁵⁾	1,579	(5) Plus 2,075 démolies. Non compris 426 bâches disparues ou mises hors d'usage.

B. ATELIER DE LUTTRE.

Personnel. — Le personnel-ouvrier au salaire mensuel comporte 14 agents, ayant travaillé 377 journées chacun, pour un salaire moyen de fr. 1,659-52 par an, soit fr. 4-54 par journée.

Les ouvriers payés à la journée sont au nombre de 620, travaillant, en moyenne, chacun 312 journées, pour un salaire moyen de fr. 916-02 par an ou de fr. 3-03 par jour.

Dépenses des travaux. — L'atelier de Luttre a exécuté des travaux pour une somme de fr. 1,969,865-20, qui se décompose comme il suit :

Matières fr.	939,518 41
Main-d'œuvre	591,168 05
Frais généraux	439,178 74
Total, chiffre égal. fr.	1,969,865 20

Les travaux exécutés peuvent se répartir de la façon suivante :

1° Service de la traction	fr.	1,194,046 12
2° -- du matériel de transport		150,076 12
3° -- des voies et travaux		19 52
4° Exploitation générale, poste, télégraphe, dépenses de premier établissement, pour compte de tiers, frais généraux des ateliers, dépenses de fabrication et d'approvisionnement	fr.	625,725 44
Total	fr.	1,969,865 20

Pendant l'année 1880, l'atelier de Luttre a réparé 98 locomotives et 44 tenders.

Les frais généraux de l'atelier de Luttre ont été de 74.29 p. % de la main-d'œuvre, et de 22.28 p. % du montant total des travaux exécutés.

La somme de fr. 625,725-44, montant des travaux divers exécutés, peut se détailler comme ci-après :

Travaux pour l'exploitation générale	fr.	5,390 07
— le compte de premier établissement		10,535 97
— le compte de tiers		182 62
— compte des frais généraux et dépenses afférentes aux agents en service général		295,497 04
— l'approvisionnement du dépôt de Luttre		23,419 25
— le rebandage des roues de locomotives et voitures		294,898 49
Total, chiffre égal	fr.	625,725 44

Voici le tableau du mouvement de l'atelier de Luttre, en 1880 :

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	SITUATION AU 1 ^{er} janvier.	QUANTITÉS		SITUATION AU 31 décembre.	Observations.
		Entrées.	Sorties.		
Locomotives	27	94	98 (*)	22	(*) Plus 1 démolie.
Tenders	22	40	45 (*)	15	(*) Plus 2 démolis.



(XLV)

N° XLV. — *Valeur du matériel en service existant dans les ateliers.*
Situation au 31 décembre 1880.

N° XLV. — Valeur du matériel existant dans

DÉSIGNATION des ATELIERS.	Mobilier.	Outils et ustensiles.	Machines.	Matériel d'incendie.	Matériel roulant.	TOTAL.	
Traction. (Locomotives et tenders.)							
Alost	"	16,238 "	5,123 "	4,150 97	600 "	26,113 97	
Ans.	6,551 34	62,792 23	53,783 50	6,874 "	5,800 "	135,603 07	
Anvers (Stuyvenberg).	13,004 32	127,983 91	97,569 91	14,161 18	8,500 "	263,219 32	
Arlon.	4,783 02	60,833 58	66,637 78	3,468 78	3,500 "	141,243 16	
Berzée	530 "	"	473 "	"	600 "	1,423 "	
Braine-le-Comte	5,430 33	66,160 10	80,719 "	4,150 80	300 "	136,780 43	
Bruxelles (Midi)	4,998 50	103,213 43	61,300 "	9,640 63	900 "	183,254 60	
— (Nord)	8,778 58	99,987 33	107,236 "	4,333 78	885 "	221,220 71	
— (Quartier-Léopold)	22,118 09	120,937 98	264,606 30	2,000 33	27,429 74	437,112 66	
	2,683 51	45,919 11	800 "	"	"	40,403 62	
Charleroy	6,980 "	60,100 10	53,300 "	7,510 "	6,400 "	134,490 10	
Gand	8,510 50	126,150 18	86,100 40	7,925 90	1,070 "	229,736 78	
Haine-Saint-Paul.	3,450 "	43,230 43	50,313 10	"	600 "	99,613 33	
Herbesthal.	"	13,300 50	14,030 "	"	300 "	27,630 30	
Jemelle	7,683 81	124,628 34	146,951 81	6,020 "	13,300 "	300,794 96	
Liège	7,824 08	118,111 29	100,113 "	10,100 "	"	236,150 37	
Luttre	31,491 36	181,391 05	431,240 09	8,150 97	63,590 "	716,063 43	
Malines.	1 ^{re} section	12 802 "	49,233 30	380,129 18	"	120 "	442,286 48
	Arsenal: 2 ^e —	6,197 "	106,326 40	33,464 10	"	81,169 "	229,156 30
	1 ^{re} division. 3 ^e —	993 13	82,431 30	150,113 43	"	180 "	233,719 90
	4 ^e —	5,200 13	21,923 60	278,760 "	"	6,970 "	312,853 73
	5 ^e —	6,814 11	76,229 20	67,793 "	"	5,490 "	136,328 31
Station	"	11,030 30	6,710 "	"	6,090 "	23,830 30	
Monceau	2,883 21	56,143 99	26,700 "	"	300 "	86,027 20	
Mons	5,183 10	78,903 81	87,348 50	5,777 78	600 "	178,013 19	
Montigny	4,969 "	50,726 63	10,290 "	"	"	45,983 63	
Namur	8,680 70	63,660 "	59,380 "	8,648 18	3,750 "	144,118 88	
Pepinster	3,306 27	41,682 92	24,363 "	3,766 30	300 "	73,910 49	
A reporter . . . fr.	193,780 15	1,993,533 27	2,748,204 32	106,688 64	242,943 74	3 283,150 12	

les ateliers. — Situation au 31 décembre 1880.

DÉSIGNATION des ATELIERS.	Mobilier.	Outils et ustensiles.	Machines.	Matériel d'incendie.	Matériel roulant.	TOTAL.
Report. . . fr.	193,780 13	1,993,533 27	2,748,204 32	106,688 64	242,943 74	5,285,130 12
Quaregnon.	3,141 77	36 317 57	26,632 »	1,640 »	625 »	68,536 34
Quiévrain	»	3,700 »	10,150 »	3,433 60	»	17,503 60
Saint-Ghislain	2,707 83	23 931 43	23,249 »	3,931 70	»	57,839 98
Stalle	733 43	14,684 51	»	50 »	»	15,487 96
Tournai.	4,114 32	65,892 86	37,646 »	4,445 25	323 »	132,423 33
Verviers.	»	4 602 23	3,943 »	1,877 23	10,800 »	21,224 30
Totaux . . . fr.	204 497 44	2,144,681 89	2,871,826 32	123,106 44	254,693 74	5,597,803 85
Transports. (Voitures et wagons.)						
Angleur.	2,825 46	27,033 32	3,580 »	2,727 50	»	38,168 28
Anvers (Dam)	7,932 33	38,970 04	176,863 »	19,294 18	21,020 »	284,079 33
Berzée	»	8,430 48	»	»	300 »	8,730 48
Lichtervelde	233 10	5,631 49	300 »	»	2,700 »	6,884 59
Malines. 1 ^{re} section	1,825 73	60,229 12	18,030 »	»	300 »	80,384 87
Atelier.	24 219 25	80,089 17	73,403 »	»	35,380 »	215,090 40
2 ^e — { Bureau.	26,827 03	5,989 96	»	»	»	30,816 31
Arsenal: { Laboratoire.	1,546 18	4 828 34	»	»	»	6 374 32
3 ^e —	7,536 31	14,812 20	3 930 »	333 »	2,900 »	29,331 31
4 ^e —	8,624 16	6,227 »	14,597 50	941 20	»	30,389 86
5 ^e —	4,699 99	49,211 39	181,705 »	»	120 »	233,736 38
6 ^e — { Lampisterie.	2,789 96	11,623 23	2,499 26	»	»	16,912 47
{ Service d'incendie.	»	»	»	46 624 23	»	46,624 23
Manage	1,739 90	4 566 63	870 »	6 »	»	7,182 33
Mons	3,862 33	42 434 20	83,933 »	1 096 09	»	133,347 64
Ostende	2,989 98	27 826 34	18,040 »	4,484 01	600 »	53,940 33
Totaux. . . fr	99 631 75	403,964 43	381,771 76	75,506 23	65 320 »	1,224,214 19
TOTAUX GÉNÉRAUX. . . fr.	304 149 19	2,548,646 34	3,433,598 08	197,612 67	318,013 74	6,822,020 02

N° XLVI. — *Magasins et dépôts.*

(Ce relevé ne comprend point

MAGASINS ET DÉPÔTS.	VALEUR		
	des approvisionnements restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.
Aus	74,613 29	1,163,880 54	1,238,493 83
Anvers (Dam)	156,740 78	928,872 61	1,065,613 39
Arsenal de Malines	1,856,903 38	50,905,712 95	32,742,616 51
Braine-le-Comte	140,448 82	4,045,790 15	4,184,238 93
Bruxelles-Midi	53,488 18	649,565 11	703,051 29
Bruxelles-Nord. — Eclairage	25,251 81	122,146 55	143,598 54
— — Gravures	14,067 65	60,146 77	74,214 40
— — Traction	101,438 77	953,872 98	1,057,361 75
Bruxelles-Quartier-Léopold.	500,752 62	1,811,702 85	2,512,453 45
Charleroi.	48,116 08	706,968 08	755,084 16
Gand	154,790 75	1,142,505 76	1,277,296 51
Jemelle	245,441 05	1,491,599 20	1,757,040 25
Liège	105,254 04	1,105,652 76	1,210,866 80
Luttre	546,512 04	5,154,454 50	5,480,766 54
Magasin Central de Malines. { Approvisionnements, ma- { teriel, papiers et uten- { siles de bureau.	800,280 56	4,621,655 95	5,221,914 51
Mens	187,555 40	4,155,607 40	4,521,145 .
TOTAUX.	4,749,445 20	(1) 56,778,090 08	61,527,555 28

(a) L'annexe XXVII donne le mouvement, en quantités, des dépôts de rails, longrines, billes et traverses, pendant l'année 1890.

— *Mouvement en valeurs par dépôt. — Année 1880.*

les matériaux de la voie) (a).

		DIFFÉRENCES POUR MODIFICATIONS AU TARIF le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR CONVENTIONNELLE des MATIÈRES dont les COMPTABLES DES DÉPÔTS demeurent reliquatiers.	Observations.
des quantités sorties pendant l'année.	des approvisionnements restant au 31 décembre.	En plus. (à ajouter).	En moins. (à déduire).		
1,121,871 41	116,922 42	15,553 39	"	130,285 81	(1) Ces indications d'entrées et de sorties, données au point de vue de l'importance des différents magasins et dépôts, ne correspondent pas à la dépense réelle en fait de matières. En effet, une même valeur en matériel ou en matières, trouve-on in-cription répétée dans les comptes, soit qu'elle passe d'un magasin principal dans un dépôt secondaire, soit qu'elle figure d'abord comme matière première, puis comme objet fabriqué ou parachevé. Il en est de même des matériaux et des métaux qui proviennent du travail des ateliers, et qui rentrent en magasin, en attendant qu'ils soient réutilisés. Enfin, les comptes des dépôts mentionnent le matériel, le mobilier et l'outillage, préalablement à leur mise en service et à leur inscription dans les inventaires.
897,615 51	167,998 08	16,184 16	"	184,182 24	
29,640,657 55	5,101,938 76	59,928 85	"	5,141,887 59	
4,051,778 58	132,460 37	5,905 89	"	136,566 46	
631,981 69	51,069 60	5,695 53	"	54,763 13	
122,779 74	22,618 60	"	"	22,618 60	
52,345 62	21,870 78	28 56	"	21,899 54	
883,868 80	173,492 93	11,466 11	"	184,959 06	
1,821,632 67	490,782 78	42,607 41	"	555,590 19	
686,654 27	68,449 89	5,902 25	"	74,552 14	
1,116,995 75	160,502 78	18,610 86	"	178,915 64	
1,495,945 65	245,096 60	19,917 99	"	265,014 59	
1,095,286 05	117,580 77	6,147 75	"	125,728 50	
3,081,596 57	429,169 77	8,707 24	"	457,877 01	
4,440,418 41	781,496 10	"	4,545 85	776,952 25	
4,148,778 90	172,367 10	14,141 56	"	186,508 46	
(1) 53,235,897 73	6,271,657 53	204,877 53	4,545 85	6,471,671 05	
		+ 200,055 48			

N° XLVII. — Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs,

(Ce relevé ne comprend pas

A. Mouvement

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionnements restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	278.005 42	1,245,127 89	1,523,221 31	1,225,408 82
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	73,188 28	125,942 24	201,150 52	148,185 78
Bois de chêne	342,809 02	1,175,416 70	1,516,225 72	1,035,792 60
— de sapin	103,044 27	345,032 58	450,076 85	533,339 48
— d'essences diverses.	40,126 50	183,550 18	228,456 48	176,719 03
Boîtes à l'huile en fonte.	51,749 07	348,922 39	400,671 46	563,750 "
Boulons divers.	67,045 25	516,279 05	583,322 30	509,141 12
Chaînes de sûreté pour voitures	22,373 80	163,069 20	185,443 "	161,642 20
Coussinets de frottement en bronze	192,729 45	1,701,524 16	1,894,053 59	1,660,515 68
Cuivres divers.	215,776 53	901,057 62	1,116,835 94	958,345 02
Essieux pour locomotives, tenders et voitures.	52,368 57	466,120 79	498,489 56	477 581 46
Fers divers	348,390 94	1,402,750 51	1,751 121 45	1,500,063 42
Fontes diverses.	60,703 61	164,527 78	225,255 59	144,866 04
Roues montées pour locomotives	11,485 "	215,159 "	226,624 "	210,559 "
— — tenders et voitures	"	1,495,649 "	1,495,649 "	1,459,794 "
Tendeurs pour voitures	66,922 10	582,061 20	648,985 50	622,245 80
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	286.620 28	1,140,725 46	1,427,545 74	1,119,498 72
Totauxfr.	1,925,552 24	10,722,925 86	12,648,258 10	10,705,824 44
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf	5,985 67	117,569 85	123,555 52	107,710 48
— — vieux.	11,610 46	80,067 71	91,678 17	74,222 45
Charbons de terre	58,695 61	2,946,921 16	2,985,616 77	2,891,555 71
Coke	708 06	70,026 57	70,754 45	68,585 55
Fagots	8,510 18	44,814 "	55,524 18	47,066 74
Totauxfr.	65,507 98	3,259,199 09	3,524,707 07	3,188,756 89
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	67,748 67	1,522,166 13	1,589,914 80	1,546,249 67
— — (minérale et diverses)	58,663 51	151,050 44	209,713 95	160,465 65
Suif et graisses.	5,077 61	156,479 41	161,557 02	157,598 59
Totauxfr.	151,489 79	1,829,695 98	1,961,185 77	1,864,111 69
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée	62,421 15	620,552 53	682,755 50	597,227 89
— minérale (pétrole).	25,471 50	487,102 60	510,274 10	504,155 62
Torches (falots).	2,502 20	15,825 72	18,128 92	17,680 60
Totauxfr.	87,894 85	1,125,258 67	1,211,155 52	1,119,012 11
F. Matières diverses en magasin non-dénombrées ci-dessusfr.	2,261,125 92	58,597 882 59	40,859,009 51	57,152,773 78
Totaux générauxfr.	4,749,445 20	56,778,090 08	61,527,555 28	55,255,897 73

(a) L'annexe XXVII donne le mouvement, en quantités, des dépôts de rails, longrines, billes et traverses, pendant l'année 1880.

par espèce d'approvisionnements. — Année 1880.

les matériaux de la voie.) (a)

général.

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliquatiers.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
297,812 40	"	4,383 05	295,429 44	
52,944 74	1,093 02	"	54,037 76	
460,453 03	37,893 83	"	498,328 86	
93,337 37	"	16,990 36	78,338 01	
31,737 45	"	4,016 84	47,720 81	
31,941 46	3,384 59	"	38,526 05	
74,181 18	"	"	74,181 18	
23,500 80	"	"	23,800 80	
233,737 91	"	"	233,737 91	
178,283 92	"	203 90	178,080 02	
20,907 90	1,384 20	"	22,292 10	
231,036 03	"	"	231,036 03	
80,367 53	"	"	80,367 53	
16,263 "	"	"	16,263 "	
53,835 "	"	"	53,835 "	
26,737 50	"	"	26,737 50	
307,845 02	19,462 24	"	327,307 26	
1,942,433 66	63,419 88	21,221 90	1,984,651 64	
13,643 04	1,676 03	"	17,319 07	
17,433 74	"	"	17,433 74	
94,263 06	61,476 04	"	155,739 10	
2,530 90	14 92	"	2,565 82	
6,237 44	"	"	6,237 44	
133,970 18	63,166 99	"	199,137 17	
43,663 13	"	"	43,663 13	
49,230 32	"	1,628 11	47,622 21	
4,158 63	37 94	"	4,196 37	
97,074 08	37 94	1,628 11	95,483 91	
83,525 61	"	"	83,525 61	
6,140 48	"	"	6,140 48	
445 32	49 48	"	494 80	
92,111 41	49 48	"	92,160 89	
3,706,233 73	100,892 23	"	3,806,827 98	
6,271,637 53	227,266 54	27,233 06	6,471,671 03	
	+ 200,033 48			

B. Dépôt

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement) fr.	°	°	°	°
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	507 45	526 22	923 07	841 81
Bois de chêne	25,416 48	140,838 84	164,238 32	114,771 91
— de sapin	4,547 04	46,135 87	50,502 91	30,510 16
— d'essences diverses.	695 34	601 92	1,297 26	1,087 20
Boîtes à l'huile en fonte.	3,151 02	19,808 54	22,959 36	19,511 27
Boulons divers.	1,129 79	11,555 09	12,684 88	10,905 58
Chaines de sûreté pour voitures	°	5,713 »	5,713 »	5,543 80
Coussinets de frottement en bronze	5,447 99	28,575 28	34,021 27	29,056 47
Cuivres divers	34 16	45 55	79 51	50 84
Essieux pour locomotives, tenders et voitures	°	°	°	°
Fers divers	2,634 55	79,785 51	82,419 86	76,506 67
Fontes diverses	777 68	531 69	1,509 37	805 95
Roues montées pour locomotives	°	°	°	°
— — tenders et voitures.	°	18,240 »	18,240 »	18,240 »
Tendeurs pour voitures.	°	29,787 65	29,787 65	26,745 40
Tubes à fumée en laiton pour locomotives.	°	1,162 77	1,162 77	997 47
Totaux fr.	42,251 50	581,125 53	423,558 85	342,572 55
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf.	°	399 »	399 »	399 »
— — vieux	859 41	5,550 89	4,190 »	5,549 57
Charbons de terre	1,465 13	479,035 92	480,519 05	478,935 65
Coke	°	156 »	156 »	156 »
Fagots	91 84	700 »	791 84	544 52
Totaux fr.	2,416 08	485,639 81	486,055 89	485,584 54
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée).	196 67	59,675 58	59,870 05	36,609 02
— — (minérale et diverses)	2,794 54	761 29	5,555 85	5,261 55
Suif et graisses	152 80	1,907 20	2,040 »	2,040 »
Totaux fr.	5,124 01	42,541 87	45,465 88	41,910 55
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée.	1,966 92	9,506 04	11,472 96	9,819 06
— minérale (pétrole).	125 69	11,487 02	11,610 71	11,412 54
Torches (falots)	9 72	45 20	52 92	52 92
Totaux fr.	2,100 55	21,038 26	25,135 59	21,284 52
F. Matières diverses en magasin non-dénommées ci-dessus	24,741 37	255,757 27	280,478 64	252,619 67
Totaux généraux fr.	74,615 29	1,165,880 54	1,258,495 85	1,121,571 41

d'Ans.

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliquaires.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
"	"	"	"	
81 86	5 41	"	87 27	
49,485 41	10,004 90	"	59,488 31	
10,992 75	"	12 51	10,980 24	
210 06	"	17 50	192 56	
3,048 09	305 91	"	3,354 0	
1,779 50	"	"	1,779 50	
169 20	"	"	169 20	
4,964 80	"	"	4,964 80	
28 67	"	"	28 67	
"	"	"	"	
5,913 19	"	"	5,913 19	
505 42	"	"	505 42	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
3,042 25	"	"	3,042 25	
165 50	"	"	165 50	
80,984 50	10 516 22	50 01	91,270 71	
"	"	"	"	
840 65	"	"	840 65	
1,583 40	1,152 11	"	2,735 51	
"	"	"	"	
247 52	"	"	247 52	
2,671 85	1,152 11	"	3,823 66	
5,261 05	"	"	5,261 05	
294 50	"	"	294 50	
"	"	"	"	
3,555 35	"	"	3,555 35	
1,653 90	"	"	1,653 90	
198 17	"	"	198 17	
"	"	"	"	
1,852 07	"	"	1,852 07	
27,858 97	1,895 07	"	29,754 04	
116,922 42	13,365 40	50 01	130,235 81	
	+ 15,555 59			

C. Dépôt

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionnements restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	»	»	»	»
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	1,633 77	985 50	2,639 27	1,262 03
Bois de chêne	30,338 43	105,011 55	141,369 98	109,881 62
— de sapin	11,794 88	38,112 49	49,907 37	16,267 69
— d'essences diverses.	1,660 84	7,452 11	9,092 95	7,064 66
Boîtes à l'huile en fonte	3,330 10	17,204 87	20,534 97	19,283 58
Boulons divers.	3,010 82	12,732 63	15,763 45	10,538 22
Chaines de sûreté pour voitures.	238 50	5,489 60	5,748 10	5,748 10
Coussinets de frottement en bronze	8,114 58	24,198 37	32,313 15	25,630 50
Cuivres divers	6,927 21	5,467 67	12,394 88	5,889 85
Essieux pour locomotives, tenders et voitures.	»	»	»	»
Fers divers	3,836 14	22,947 65	26,803 79	19,473 38
Fontes diverses.	4,427 65	889 46	5,317 11	2,714 36
Roues montées pour locomotives	»	»	»	»
— — tenders et voitures	»	9 500 »	9,500 »	9,500 »
Tendeurs pour voitures	»	28,994 90	28,994 90	27,903 33
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	5,091 90	9,821 43	14,913 33	12,092 24
Totauxfr.	86,484 82	288,808 43	375,295 27	275,293 58
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf.	4 77	7,933 84	7,938 61	7,098 61
— — vieux.	273 95	6,615 36	6,891 31	6,349 13
Charbons de terre	3,638 79	205,021 67	208,680 46	192,685 23
Coke	239 46	1,168 82	1,408 28	739 20
Fagots	138 48	2,302 44	2,460 92	1,996 12
Totauxfr.	4,337 43	223,042 33	227,579 78	208,868 29
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée).	1,429 94	34,628 11	36,038 05	30,985 81
— — (minérale et diverses).	719 50	1,619 33	2,338 83	1,923 67
Suif et graisses.	228 18	3,841 82	4,070 »	3,768 40
Totauxfr.	2,377 62	60,089 26	62,466 88	56,677 88
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée.	2,725 20	9,050 94	11,774 14	11,226 34
— minérale (pétrole).	36 58	12,512 68	12,579 26	11,448 43
Torches (falots)	50 40	108 »	138 40	133 72
Totauxfr.	2,810 18	21,501 62	24,311 80	22,810 71
F. Matières diverses en magasin non-dénomées ci-dessus.	40,730 71	335,430 95	376,161 66	335,964 83
Totaux générauxfr.	136,740 78	928,872 61	1,063,613 59	897,615 51

d'Anvers (Dam).

des approvisionne- ments restant au 31 décembre	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent religieuses.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
»	»	»	»	
1 377 24	50 09	»	1,407 33	
51,488 36	3 409 90	»	56,898 36	
35,659 68	»	12,844 65	20,795 03	
2,028 29	»	52 84	1,975 45	
1,249 59	79 01	»	1,328 40	
5,205 25	»	»	5,205 25	
»	»	»	»	
6,662 65	»	»	6,662 65	
6,505 03	»	205 90	6,299 13	
»	»	»	»	
7,550 41	»	»	7,550 41	
2 602 75	»	»	2,602 75	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
1,089 55	»	»	1,089 55	
2,821 11	525 55	»	3,346 66	
104,999 69	5,842 64	15,105 57	94,738 96	
840 »	90 »	»	950 »	
512 58	»	»	512 58	
15,995 25	9,907 24	»	25,902 47	
669 08	»	22 51	646 77	
464 89	»	»	464 89	
18,511 49	9,997 24	22 51	28,486 42	
5,072 24	»	»	5,072 24	
415 16	»	»	415 16	
501 60	11 51	»	512 91	
5,789 »	11 51	»	5,800 51	
547 60	»	»	547 60	
950 81	»	»	950 81	
22 68	2 52	»	25 20	
1,501 09	2 52	»	1,503 61	
40 196 81	15,456 15	»	55,652 94	
167,995 08	20,509 84	15,125 68	184,182 24	
	+ 16,184 16			

D. Dépôt de l'Ar

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	V A L E U R			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	"	"	"	"
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	49,711 86	55,610 51	105,322 37	83,475 65
Bois de chêne	142,422 10	596,407 84	538,829 94	551,697 90
— de sapin	41,468 04	98,220 53	159,688 59	159,688 59
— d'essences diverses	52,862 80	155,493 97	186,556 77	146,692 19
Boîtes à l'huile en fonte	8,808 29	149,565 96	158,174 25	145,145 81
Boulons divers	55,015 26	180,080 09	215,105 35	179,581 37
Chaines de sûreté pour voitures	11,247 10	48,548 90	59,596 "	59,596 "
Coussinets de frottement en bronze	22,947 89	1,121,437 44	1,144,405 55	1,084,645 75
Cuivres divers	49,186 89	640,662 45	689,249 51	649,298 58
Essieux pour locomotives, tenders et voitures . . .	1,891 90	515 218 51	517,110 21	544,952 45
Fers divers	87,147 04	1,041,795 13	1,151,942 19	1,021,136 10
Fontes diverses	26,577 59	115,015 50	141,590 89	94,505 61
Roues montées pour locomotives	"	171,879 "	171,879 "	161,274 "
— — tenders et voitures	"	1,258,818 "	1,258,818 "	1,208,058 "
Tendeurs pour voitures	4 292 "	276,551 80	280,825 80	274,484 30
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	146,890 77	687,991 76	854 882 55	655,275 65
Totaux . . .fr.	660,267 55	6,725,505 05	7,385,572 56	6,562,085 95
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf	"	5,559 01	5,559 01	5 559 01
— — vieux	"	5,246 "	5,246 "	5,246 "
Charbons de terre	4,157 04	87,558 64	91 675 68	87,221 29
Coke	250 01	8,502 "	8,752 01	8,660 25
Fagots	"	"	"	"
Totaux . . .fr.	4 567 65	102,845 65	107,212 70	102,686 55
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	1,670 45	41,651 62	45,522 07	37,267 19
— — (minérale et diverses)	961 15	1 227 44	2,491 59	1,609 69
Suif et graisses	155 02	2 748 50	2,901 52	2,532 60
Totaux . . .fr.	2,787 62	45,627 56	48,414 98	41,429 48
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée	1,448 18	7,255 48	8,701 66	6,652 60
— minérale (pétrole)	"	"	"	"
Torches (falots)	61 20	216 "	277 20	277 20
Totaux . . .fr.	1,509 58	7,469 48	8,978 86	6,929 80
F. Matières diverses en magasin non-dénombrées ci-dessusfr.	1,167,971 80	21,026,465 41	25,194,457 21	22,927,527 79
Totaux généraux . . .fr.	1,856,905 58	50,905,712 95	52,742 616 51	29,640,657 55

scnal de Malines.

	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent religieuses.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
des approvisionne- ments restant au 31 décembre.				
»	»	»	»	
19,846 72	1,214 71	»	21,061 43	
204,132 04	6,339 76	»	210,491 80	
»	»	»	»	
39,064 58	»	5,353 60	36,508 98	
13,030 44	677 71	»	13,708 15	
33,721 98	»	»	33,721 98	
»	»	»	»	
59,739 58	»	»	59,739 58	
39,930 76	»	»	39,930 76	
2,137 76	232 19	»	2,369 95	
110,806 09	»	»	110,806 09	
47,083 28	»	»	47,083 28	
10,603 »	»	»	10,603 »	
50,780 »	»	»	50,780 »	
6,339 50	»	»	6,339 50	
201,608 90	9,141 78	»	210,750 68	
821,488 65	17,626 13	5,353 60	833,739 18	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
4,434 39	2,500 70	»	6,935 09	
71 76	1 61	»	73 37	
»	»	»	»	
4,326 15	2,502 51	»	7,028 46	
6,034 88	»	»	6,034 88	
381 90	»	»	381 90	
348 72	6 11	»	354 83	
6,985 50	6 11	»	6,991 61	
2,049 06	»	»	2,049 06	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
2,049 06	»	»	2 049 06	
2,266 909 42	23,149 86	»	2,290,059 28	
5,101,938 76	43,284 45	5,353 60	5,141,887 59	
	+ 59,828 83			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionnements restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	"	"	"	"
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	176 22	2,325 93	2 502 15	1,337 40
Bois de chêne	46,462 33	156 396 82	183,059 15	121,096 01
— de sapin	6,001 28	29 933 90	35,957 18	20,547 02
— d'essences diverses.	993 58	1,620 28	2,615 86	2,430 62
Boîtes à l'huile en fonte.	3,938 21	23,471 07	27,409 28	26,510 37
Boulons divers.	3,611 90	12,604 75	16,216 63	11,750 25
Chaînes de sûreté pour voitures	415 60	5,837 40	6,251 "	5,893 80
Coussinets de frottement en bronze	22,404 63	39,516 "	61,720 63	49,538 83
Cuivres divers	2,152 33	2,759 82	4,872 13	2 519 47
Essieux pour locomotives, tenders et voitures.	"	"	"	"
Fers divers	3,516 69	10,262 87	13,779 36	10,008 43
Fontes diverses.	1,127 19	1,448 88	2,576 07	1,355 43
Roues montées pour locomotives	4,543 "	"	4,543 "	4,543 "
— — tenders et voitures	"	3,800 "	3,800 "	2,280 "
Tendeurs pour voitures	1,839 50	28,326 90	30,166 40	29,174 40
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	"	6,883 23	6,883 23	3,334 46
Totauxfr.	97,164 48	503,191 83	402,336 31	292,202 11
C. Combustibles.				
Bois d'allumage neuf	"	210 "	210 "	210 "
— — vieux.	1,000 32	6,031 44	7,031 76	3,862 50
Charbons de terre	2,475 08	52,782 17	53,257 23	52,511 62
Coke	"	1,700 40	1,700 40	1,542 61
Fagots	2,783 76	2,209 62	4,993 38	4,443 88
Totauxfr.	6,259 16	62,933 63	69,192 79	64,370 61
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	547 03	23,413 75	23,960 80	24,416 55
— — (minérale et diverses)	1,072 29	13,354 41	14,406 61	12,289 36
Suif et graisses.	47 60	1,237 60	1,285 20	1,148 "
Totauxfr.	1,666 83	39,985 76	41,652 61	37,853 91
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée.	204 98	10,450 30	10,633 28	8,362 54
— minérale (pétrole).	26 98	8,689 84	8,716 82	8,522 64
Forches (falots).	87 48	226 80	314 28	314 28
Totauxfr.	319 44	19,366 94	19,664 38	17,399 46
F. Matières diverses en magasin non-dénombrées ci-dessusfr.	33,038 89	3,616,331 97	3,631,370 86	3,619,732 29
Totaux générauxfr.	140,148 82	4,043,790 15	4,134,238 93	4,031,778 38

Braine-le-Comte.

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires.	Observations
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
"	"	"	"	
1,144 75	"	"	1,144 75	
61,962 54	1,700 78	"	63,762 52	
13,610 16	"	1,890 02	15,720 14	
163 24	"	15 77	151 47	
898 91	112 09	"	1,011 "	
4,466 58	"	"	4,466 58	
337 20	"	"	337 20	
12,161 82	"	"	12,161 82	
2,332 68	"	"	2,332 68	
"	"	"	"	
5,771 13	"	"	5,771 13	
1,220 62	"	"	1,220 62	
"	"	"	"	
1,520 "	"	"	1,520 "	
992 "	"	"	992 "	
5,550 77	404 80	"	5,955 57	
110,154 20	2,316 67	1,905 79	110,567 08	
"	"	"	"	
1,169 26	"	"	1,169 26	
2,745 65	1,855 06	"	4,578 69	
137 79	5 54	"	161 55	
549 50	"	"	549 50	
4,622 18	1,856 60	"	6,458 78	
1,544 25	"	"	1,544 25	
2,417 25	"	"	2,417 25	
137 20	5 14	"	142 54	
5,708 70	5 14	"	5,805 84	
2,072 74	"	"	2,072 74	
194 18	"	"	194 18	
"	"	"	"	
2,266 92	"	"	2,266 92	
31,618 57	1,631 27	"	35,269 84	
152,460 57	5,809 68	1,905 79	156,569 46	
	+ 5,905 80			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	V A L E U R			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	"	"	"	"
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	1,101 50	950 69	2,052 19	1,595 18
Bois de chêne	105 53	2,480 04	2,585 59	2,188 01
— de sapin	220 88	1,652 76	1,873 64	1,575 52
— d'essences diverses	99 50	745 09	842 59	518 95
Boîtes à l'huile en fonte	1,456 23	4,889 05	6,345 26	5,151 60
Boulons divers	517 64	857 18	1,374 82	1,027 69
Chaines de sûreté pour voitures	70 50	2,782 40	2,852 90	2,796 50
Coussinets de frottement en bronze	5,654 27	20,219 80	25,884 07	18,582 04
Cuivres divers	5,458 97	7,767 54	11,206 51	8,215 01
Essieux pour locomotives, tenders et voitures	"	"	"	"
Fers divers	2,582 69	7,125 77	9,508 46	7,155 49
Fontes diverses	1,088 51	5,012 72	4,101 05	2,717 10
Roues montées pour locomotives	"	8,850 "	8,850 "	8,850 "
— — tenders et voitures	"	11,400 "	11 400 "	11,400 "
Tendeurs pour voitures	1,415 "	8 819 65	10,251 65	9,811 35
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	5,456 51	12,197 53	15,655 84	15,635 84
Totauxfr.	20,787 15	95 717 80	114,504 95	96,974 06
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf	280 60	15,489 "	15,769 60	12,481 60
— — vieux	"	1,816 50	1,856 50	1,060 "
Charbons de terre	2,086 70	125,052 70	125,159 40	122,155 25
Coke	"	5,978 "	5,978 "	5,822 "
Fagots	151 52	2,270 94	2,402 26	1,755 52
Totauxfr.	2,498 62	144,607 14	147,105 76	141,254 17
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	1,577 47	21,104 75	22,482 22	20,919 09
— — (minérale et diverses)	1,688 80	25,475 84	25,162 64	24,267 22
Suif et graisses	552 40	2,566 "	2,898 40	2,894 80
Totauxfr.	5,598 67	47,144 59	50,545 26	48,081 11
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée	1,515 52	16,970 42	18,485 94	15,978 08
— minérale (pétrole)	215 27	8,760 71	8,975 98	8,729 74
Torches (falots)	"	480 96	480 96	464 40
Totauxfr.	1,750 79	26,212 09	27,942 88	25,172 22
F. Matières diverses en magasin non-dénombrées ci-dessus	25,072 95	557,881 49	562,954 44	540,500 15
Totaux générauxfr.	53,488 18	649,565 11	705,051 29	651,981 09

Bruxelles-Midi.

	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent religieuses.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
des approvisionne- ments restant au 31 décembre.				
"	"	"	"	
437 01	5 37	"	440 38	
507 38	71 34	"	468 72	
500 52	"	37 54	262 78	
523 46	"	2 19	521 27	
1,215 66	207 90	"	1,421 65	
127 13	"	"	127 13	
56 40	"	"	56 40	
7,502 05	"	"	7,502 05	
2,993 50	"	"	2,993 50	
"	"	"	"	
2,572 97	"	"	2,572 97	
1,583 93	"	"	1,583 93	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
423 30	"	"	423 30	
"	"	"	"	
17,530 89	282 70	59 73	17,773 86	
1,288 "	158 "	"	1,426 "	
736 50	"	"	736 "	
3,004 15	2,041 76	"	5,045 91	
136 "	5 "	"	130 "	
616 94	"	"	616 94	
5,831 50	2 182 76	"	8,034 55	
1,583 13	"	"	1,583 13	
895 42	"	"	895 42	
5 60	0 14	"	5 74	
2 462 15	0 14	"	2,462 29	
2,507 86	"	"	2,507 86	
246 24	"	"	246 24	
16 56	1 84	"	18 40	
2,770 66	1 84	"	2,772 50	
22,434 31	1,267 84	"	23,722 15	
51,069 60	5,755 28	59 73	54,765 15	
	+ 3,695 55			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. <i>Matériel, outils, meubles et ustensiles</i> (Magasin central seulement) fr.	"	"	"	"
B. <i>Matières spéciales au service des voitures et de la traction :</i>				
Aciers divers	"	"	"	"
Bois de chêne	"	102 54	102 54	102 54
— de sapin	"	517 36	517 36	517 36
— d'essences diverses.	"	"	"	"
Boîtes à l'huile en fonte	"	"	"	"
Boulons divers	"	37 01	37 01	37 01
Chaines de sûreté pour voitures.	"	"	"	"
Coussinets de frottement en bronze	"	"	"	"
Cuivres divers	"	"	"	"
Essieux pour locomotives, tenders et voitures.	"	"	"	"
Fers divers	"	555 68	555 68	541 53
Fontes diverses.	"	400 "	400 "	391 68
Roues montées pour locomotives	"	"	"	"
— — tenders et voitures	"	"	"	"
Tendeurs pour voitures	"	"	"	"
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	"	"	"	"
Totaux . . . fr.	"	1,470 59	1,470 59	1,450 12
C. <i>Combustibles :</i>				
Bois d'allumage neuf.	"	"	"	"
— — vieux.	"	"	"	"
Charbons de terre	"	"	"	"
Coke	"	"	"	"
Fagots	"	"	"	"
Totaux . . . fr.	"	"	"	"
D. <i>Matières pour le graissage :</i>				
Huile de graissage (colza non épurée).	"	"	"	"
— — (minérale et diverses).	"	452 24	452 24	542 24
Suif et graisses.	"	" 40	" 40	" 40
Totaux . . . fr.	"	452 64	452 64	542 64
E. <i>Matières pour l'éclairage :</i>				
Huile épurée.	"	37 "	37 "	37 "
— minérale (pétrole).	"	175 45	175 45	175 45
Torches (falots)	"	"	"	"
Totaux . . . fr.	"	212 45	212 45	212 45
F. <i>Matières diverses en magasin non-dénombrées ci-dessus.</i>	25,251 81	120,010 85	145,262 66	120,774 55
Totaux généraux . . . fr.	25,251 81	122,146 53	145,598 54	122,779 74

Bruxelles-Nord (Éclairage).

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 4 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent religieuses.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
12 15			12 15	
8 32			8 52	
20 47			20 47	
110 "			110 "	
110 "			110 "	
22,488 15			22,488 15	
22,618 60			22,618 60	

II. Dépôt de Bruxelles-Nord

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	V A L E U R			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	total des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. <i>Matériel, outils, meubles et ustensiles</i> (Magasin central seulement) fr.	"	"	"	"
B. <i>Matières spéciales au service des voitures et de la traction :</i>				
Aciers divers	"	"	"	"
Bois de chêne	"	"	"	"
— de sapin	"	"	"	"
— d'essences diverses.	"	"	"	"
Boîtes à l'huile en fonte.	"	"	"	"
Boulons divers.	"	"	"	"
Chaines de sûreté pour voitures	"	"	"	"
Coussinets de frottement en bronze	"	"	"	"
Cuivres divers	"	"	"	"
Essieux pour locomotives, tenders et voitures	"	"	"	"
Fers divers	"	"	"	"
Fontes diverses	"	"	"	"
Roues montées pour locomotives.	"	"	"	"
— — tenders et voitures.	"	"	"	"
Tendeurs pour voitures.	"	"	"	"
Tubes à fumée en laiton pour locomotives.	"	"	"	"
Totaux fr.	"	"	"	"
C. <i>Combustibles :</i>				
Bois d'allumage neuf.	"	"	"	"
— — vieux	"	"	"	"
Charbons de terre	"	"	"	"
Coke	"	"	"	"
Fagots	"	"	"	"
Totaux fr.	"	"	"	"
D. <i>Matières pour le graissage :</i>				
Huile de graissage (colza non épurée).	"	"	"	"
— — (minérale et diverses)	"	"	"	"
Suif et graisses	"	"	"	"
Totaux fr.	"	"	"	"
E. <i>Matières pour l'éclairage :</i>				
Huile épurée.	"	"	"	"
— minérale (pétrole).	"	"	"	"
Torches (falots)	"	"	"	"
Totaux fr.	"	"	"	"
F. <i>Matières diverses en magasin non-dénommées ci-dessus :</i>				
Gravures	9,569 42	46,931 33	56,300 77	43,016 79
Secours aux blessés.	4,098 24	13,215 42	17,915 65	7,326 83
Totaux fr.	14,067 65	60,146 77	74,214 40	52,343 62
Totaux généraux fr.	14,067 65	60,146 77	74,214 40	52,343 62

(Gravures et secours aux blessés).

	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent religieuses.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
des approvisionne- ments restant au 31 décembre.				
1	10	10	10	
2	10	10	10	
3	10	10	10	
4	10	10	10	
5	10	10	10	
6	10	10	10	
7	10	10	10	
8	10	10	10	
9	10	10	10	
10	10	10	10	
11	10	10	10	
12	10	10	10	
13	10	10	10	
14	10	10	10	
15	10	10	10	
16	10	10	10	
17	10	10	10	
18	10	10	10	
19	10	10	10	
20	10	10	10	
21	10	10	10	
22	10	10	10	
23	10	10	10	
24	10	10	10	
25	10	10	10	
26	10	10	10	
27	10	10	10	
28	10	10	10	
29	10	10	10	
30	10	10	10	
31	10	10	10	
32	10	10	10	
33	10	10	10	
34	10	10	10	
35	10	10	10	
36	10	10	10	
37	10	10	10	
38	10	10	10	
39	10	10	10	
40	10	10	10	
41	10	10	10	
42	10	10	10	
43	10	10	10	
44	10	10	10	
45	10	10	10	
46	10	10	10	
47	10	10	10	
48	10	10	10	
49	10	10	10	
50	10	10	10	
51	10	10	10	
52	10	10	10	
53	10	10	10	
54	10	10	10	
55	10	10	10	
56	10	10	10	
57	10	10	10	
58	10	10	10	
59	10	10	10	
60	10	10	10	
61	10	10	10	
62	10	10	10	
63	10	10	10	
64	10	10	10	
65	10	10	10	
66	10	10	10	
67	10	10	10	
68	10	10	10	
69	10	10	10	
70	10	10	10	
71	10	10	10	
72	10	10	10	
73	10	10	10	
74	10	10	10	
75	10	10	10	
76	10	10	10	
77	10	10	10	
78	10	10	10	
79	10	10	10	
80	10	10	10	
81	10	10	10	
82	10	10	10	
83	10	10	10	
84	10	10	10	
85	10	10	10	
86	10	10	10	
87	10	10	10	
88	10	10	10	
89	10	10	10	
90	10	10	10	
91	10	10	10	
92	10	10	10	
93	10	10	10	
94	10	10	10	
95	10	10	10	
96	10	10	10	
97	10	10	10	
98	10	10	10	
99	10	10	10	
100	10	10	10	
101	10	10	10	
102	10	10	10	
103	10	10	10	
104	10	10	10	
105	10	10	10	
106	10	10	10	
107	10	10	10	
108	10	10	10	
109	10	10	10	
110	10	10	10	
111	10	10	10	
112	10	10	10	
113	10	10	10	
114	10	10	10	
115	10	10	10	
116	10	10	10	
117	10	10	10	
118	10	10	10	
119	10	10	10	
120	10	10	10	
121	10	10	10	
122	10	10	10	
123	10	10	10	
124	10	10	10	
125	10	10	10	
126	10	10	10	
127	10	10	10	
128	10	10	10	
129	10	10	10	
130	10	10	10	
131	10	10	10	
132	10	10	10	
133	10	10	10	
134	10	10	10	
135	10	10	10	
136	10	10	10	
137	10	10	10	
138	10	10	10	
139	10	10	10	
140	10	10	10	
141	10	10	10	
142	10	10	10	
143	10	10	10	
144	10	10	10	
145	10	10	10	
146	10	10	10	
147	10	10	10	
148	10	10	10	
149	10	10	10	
150	10	10	10	
151	10	10	10	
152	10	10	10	
153	10	10	10	
154	10	10	10	
155	10	10	10	
156	10	10	10	
157	10	10	10	
158	10	10	10	
159	10	10	10	
160	10	10	10	
161	10	10	10	
162	10	10	10	
163	10	10	10	
164	10	10	10	
165	10	10	10	
166	10	10	10	
167	10	10	10	
168	10	10	10	
169	10	10	10	
170	10	10	10	
171	10	10	10	
172	10	10	10	
173	10	10	10	
174	10	10	10	
175	10	10	10	
176	10	10	10	
177	10	10	10	
178	10	10	10	
179	10	10	10	
180	10	10	10	
181	10	10	10	
182	10	10	10	
183	10	10	10	
184	10	10	10	
185	10	10	10	
186	10	10	10	
187	10	10	10	
188	10	10	10	
189	10	10	10	
190	10	10	10	
191	10	10	10	
192	10	10	10	
193	10	10	10	
194	10	10	10	
195	10	10	10	
196	10	10	10	
197	10	10	10	
198	10	10	10	
199	10	10	10	
200	10	10	10	
201	10	10	10	
202	10	10	10	
203	10	10	10	
204	10	10	10	
205	10	10	10	
206	10	10	10	
207	10	10	10	
208	10	10	10	
209	10	10	10	
210	10	10	10	
211	10	10	10	
212	10	10	10	
213	10	10	10	
214	10	10	10	
215	10	10	10	
216	10	10	10	
217	10	10	10	
218	10	10	10	
219	10	10	10	
220	10	10	10	
221	10	10	10	
222	10	10	10	
223	10	10	10	
224	10	10	10	
225	10	10	10	
226	10	10	10	
227	10	10	10	
228	10	10	10	
229	10	10	10	
230	10	10	10	
231	10	10	10	
232	10	10	10	
233	10	10	10	
234	10	10	10	
235	10	10	10	
236	10	10	10	
237	10	10	10	
238	10	10	10	
239	10	10	10	
240	10	10	10	
241	10	10	10	
242	10	10	10	
243	10	10	10	
244	10	10	10	
245	10	10	10	
246	10	10	10	
247	10	10	10	
248	10	10	10	
249	10	10	10	
250	10	10	10	
251	10	10	10	
252	10	10	10	
253	10	10	10	
254	10	10	10	
255	10	10	10	
256	10	10	10	
257	10	10	10	
258	10	10	10	
259	10	10	10	
260	10	10	10	
261	10	10	10	
262	10	10	10	
263	10	10	10	
264	10	10	10	
265	10	10	10	
266	10	10	10	
267	10	10	10	
268	10	10	10	
269	10	10	10	
270	10	10	10	
271	10	10	10	
272	10	10	10	
273	10	10	10	
274	10	10	10	
275	10	10	10	
276	10	10	10	
277	10	10	10	
278	10	10	10	
279	10	10	10	
280	10	10	10	
281	10	10	10	
282	10	10	10	
283	10	10	10	
284	10	10	10	
285	10	10	10	
286	10	10	10	
287	10	10	10	
288	10	10	10	
289	10	10	10	
290	10	10	10	
291	10	10	10	
292	10	10	10	
293	10	10	10	
294	10	10	10	
295	10	10	10	
296	10	10	10	
297	10	10	10	
298	10	10	10	
299	10	10	10	
300	10	10	10	
301	10	10	10	
302	10	10	10	
303	10	10	10	
304	10	10	10	
305	10	10	10	
306	10	10	10	
307	10	10	10	
308	10	10	10	
309	10	10	10	
310	10	10	10	
311				

I. Dépôt de Bruxelles-

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	"	"	"	"
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	579 57	1,357 03	1,936 60	1,391 87
Bois de chêne	601 50	4,663 69	5,265 19	2,641 53
— de sapin	"	1,347 61	1,347 61	1,036 49
— d'essences diverses	155 08	828 57	981 65	551 90
Boîtes à l'huile en fonte	1,840 71	6,252 79	8,095 50	5,764 97
Boulons divers	909 40	4,760 29	5,669 69	4,538 21
Chaines de sûreté pour voitures	244 40	4,131 10	4,575 50	3,835 "
Coussinets de frottement en bronze	8,687 57	12,418 95	21,106 50	13,035 52
Cuivres divers	8,496 80	15,674 06	24,170 86	14,709 47
Essieux pour locomotives, tenders et voitures	"	"	"	"
Fers divers	7,021 21	18,229 54	25,230 75	11,460 12
Fontes diverses	1,825 41	5,180 44	7,005 85	4,925 04
Roues montées pour locomotives	"	5,660 "	5,660 "	"
— — tenders et voitures	"	17,860 "	17,860 "	17,400 "
Tendeurs pour voitures	882 50	15,118 70	16,001 "	11,640 15
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	11,641 46	26,741 50	58,382 96	16,560 28
Totauxfr.	42,885 41	140,224 25	183,107 66	108,968 55
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf	"	16,661 22	16,661 22	16,137 22
— — vieux	2 50	5,216 56	5,218 86	5,150 65
Charbons de terre	494 29	217,062 04	217,536 53	207,400 27
Coke	"	22,454 52	22,454 52	22,278 52
Fagots	744 94	4,832 24	5,577 18	5,006 26
Totauxfr.	1,241 73	266,206 18	267,447 91	255,782 70
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	1,221 65	58,469 14	59,690 77	55,277 34
— — (minérale et diverses)	14,972 28	41,556 11	56,528 59	52,221 26
Suif et graisses	856 "	11,928 80	12,784 80	10,017 10
Totauxfr.	17,049 91	111,754 05	128,805 96	115,515 70
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée	128 59	55,016 42	55,144 81	29,097 55
— minérale (pétrole)	475 19	24,221 34	24,696 55	23,600 80
Torches (falots)	58 68	225 56	282 24	282 24
Totauxfr.	662 26	59,461 52	60,125 58	52,980 57
F. Matières diverses en magasin non-dénommées ci-dessusfr.	59 631 46	578,227 18	417,878 64	550,621 28
Totaux générauxfr.	101,488 77	955,872 98	1,057,561 75	885,868 80

Nord (traction).

	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent religieuses.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire		
des approvisionne- ments restant au 31 décembre.				
»	»	»	»	
544 75	18 24	»	562 97	
2,025 06	289 46	»	2,915 42	
511 42	»	52 05	279 07	
449 75	»	15 15	436 60	
2,528 53	312 52	»	2,641 03	
1,531 48	»	»	1,531 48	
540 50	»	»	540 50	
8,070 98	»	»	8,070 98	
9,461 59	»	»	9,461 59	
»	»	»	»	
13,790 65	»	»	13,790 65	
2,082 81	»	»	2,082 81	
5,660 »	»	»	5,660 »	
760 »	»	»	760 »	
4,560 83	»	»	4,560 83	
21,822 68	1,685 19	»	25,503 87	
74,159 11	2,503 41	45 20	76,597 52	
304 »	54 »	»	358 »	
68 25	»	»	68 25	
10,566 06	6,524 56	»	16,890 42	
156 »	5 50	»	159 50	
570 92	»	»	570 92	
11,663 21	6,581 86	»	18,247 07	
6,415 45	»	»	6,415 45	
4,107 15	»	1,628 11	2,479 02	
2,767 70	7 06	»	2,774 76	
15,288 26	7 06	1,628 11	11,667 21	
6,047 28	»	»	6,047 28	
1,093 75	»	»	1 093 75	
»	»	»	»	
7,143 01	»	»	7,143 01	
67,237 56	4,247 09	»	71,504 45	
175,492 95	13,159 42	1,675 31	184,939 06	
	+ 11,466 11			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionnements restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	tonne des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. <i>Matériel, outils, meubles et ustensiles</i> (Magasin central seulement) fr.	"	"	"	"
B. <i>Matières spéciales au service des voitures et de la traction :</i>				
Aciers divers	2,187 74	59,262 60	41,450 34	24,185 50
Bois de chêne	20,077 94	46,427 07	66,505 61	40,814 57
— de sapin	16,455 68	12,657 52	29,075 20	18,956 08
— d'essences diverses.	5,895 55	5,066 52	11,559 85	4,546 71
Boîtes à l'huile en fonte	10,878 "	24,026 45	34,004 45	32,778 10
Boulons divers	7,965 09	12,055 71	19,998 80	12,058 11
Chaînes de sûreté pour voitures.	6,422 "	44,244 "	50,666 "	50,789 70
Coussinets de frottement en bronze	25,855 65	161,857 46	185,715 11	153,488 78
Cuivres divers	45,115 77	64,810 25	107 924 "	81,496 17
Essieux pour locomotives, tenders et voitures.	28,668 71	40,779 80	69,448 51	51,429 87
Fers divers	52,590 02	52,152 48	104,545 10	54,888 31
Fontes diverses.	10,898 01	11,955 81	22,851 82	15,585 81
Roues montées pour locomotives	"	"	"	"
— — tenders et voitures	"	17,060 "	17,060 "	17,060 "
Tendeurs pour voitures	46,718 "	27,045 03	75,761 65	70,025 55
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	25,505 52	90,470 44	115,775 96	105,777 09
Totaux fr.	298,808 26	650,425 54	949,255 80	711,456 55
C. <i>Combustibles :</i>				
Bois d'allumage neuf.	"	5,010 "	5,040 "	5,040 "
— — vieux.	"	4,271 59	4,271 59	3,958 30
Charbons de terre	2,640 85	148,114 09	150,754 94	147,105 20
Coke	156 "	5,831 36	5,987 56	5,987 56
Fagots	191 52	1,776 46	1,967 98	1,605 10
Totaux fr.	2,988 57	165,055 50	166,021 87	161,674 16
D. <i>Matières pour le graissage :</i>				
Huile de graissage (colza non épurée).	501 04	79,007 58	79,508 42	79,508 42
— — (minérale et diverses).	897 07	5,487 82	4,584 89	4,062 99
Suif et graisses.	364 "	9,501 60	9,665 60	9,665 60
Totaux fr.	1,562 11	91,796 80	95,558 91	93,037 01
E. <i>Matières pour l'éclairage :</i>				
Huile épurée.	481 "	58,748 62	59,229 62	58,586 02
— minérale (pétrole).	45 51	22,298 97	22,542 48	22,276 17
Torches (falots)	19 44	972 "	991 44	935 64
Totaux fr.	545 95	62,019 59	62,565 54	61,597 85
F. <i>Matières diverses en magasin non-dénomées ci-dessus.</i>	196,829 95	844,427 40	1 041,257 55	795,887 52
Totaux généraux fr.	500,752 62	1,811,702 85	2,512,455 45	1,821,652 67

Bruxelles-Quartier-Léopold.

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 4 ^{er} janvier 1884 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptables des dépôts demeurent religieuses.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
"	"	"	"	
17,265 04	"	307 40	16,897 64	
25,691 01	3,627 64	"	29,318 68	
10,117 12	"	1,130 91	8,986 21	
7,213 14	"	427 08	6,786 06	
2,126 55	221 75	"	2,348 10	
7,960 69	"	"	7,960 69	
19,876 30	"	"	19,876 30	
32,224 55	"	"	32,224 55	
26,427 85	"	"	26,427 85	
18,018 64	1,052 26	"	19,070 90	
49,654 59	"	"	49,654 59	
9,468 01	"	"	9,468 01	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
5,757 50	"	"	5,757 50	
7,996 87	916 84	"	8 915 71	
257,777 45	5,818 49	1,925 39	241,070 55	
"	"	"	"	
553 09	"	"	553 09	
5,651 74	2,358 29	"	6,010 03	
"	"	"	"	
562 88	"	"	562 88	
4,547 71	2,358 29	"	6,706 "	
"	"	"	"	
321 90	"	"	321 90	
"	"	"	"	
321 90	"	"	321 90	
845 60	"	"	845 60	
66 51	"	"	66 51	
53 80	6 20	"	62 "	
965 71	6 20	"	971 91	
247,570 01	56,549 82	"	285,719 85	
490,782 78	44,552 80	1,925 59	535,390 19	
	+ 42,607 41			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement) fr.	"	"	"	"
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	1,212 38	2,016 24	4,128 82	3,386 46
Bois de chêne	474 39	1,947 76	2,422 15	1,945 30
— de sapin	438 48	4 312 81	4,801 29	4,494 01
— d'essences diverses.	103 00	274 "	379 60	229 38
Boîtes à l'huile en fonte.	772 75	8,544 01	9,116 76	8,382 14
Boulons divers.	620 46	5,411 14	6,031 60	4,296 64
Chaines de sûreté pour voitures	159 80	6,462 30	6,622 30	6,318 00
Coussinets de frottement en bronze	10,798 08	14,516 32	25,314 40	19,348 72
Cuivres divers.	5,635 83	11,395 84	17,021 66	8,118 47
Essieux pour locomotives, tenders et voitures.	"	"	"	"
Fers divers	1,229 07	8,590 45	9,828 30	7,027 08
Fontes diverses.	1,154 79	503 88	1,638 67	678 06
Roues montées pour locomotives	"	"	"	"
— — tenders et voitures	"	5,800 "	5,800 "	3,800 "
Tendeurs pour voitures	"	15,953 60	15,953 60	15,164 30
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	2,605 42	17,132 54	19,737 96	15,579 35
Totaux fr.	25,197 24	101,620 07	126,817 51	99,169 21
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf	1,680 90	17,551 80	19,015 70	16,628 70
— — vieux.	"	750 "	750 "	"
Charbons de terre	1,659 90	530,915 96	532,573 86	549,465 25
Coke	"	1,170 "	1,170 "	1,170 "
Fagots	80 08	4,026 54	4,106 62	5,731 36
Totaux fr.	5,420 88	574,195 30	577,616 18	570,993 31
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	1,181 64	58,095 77	59,277 41	57,927 41
— — (minérale et diverses)	512 42	6,238 60	6,771 02	5,552 89
Suif et graisses	194 80	7,144 60	7,559 40	7,559 40
Totaux fr.	1,888 86	51,498 97	55,387 83	50,619 70
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée	885 41	14,038 36	15,845 77	14,194 68
— minérale (pétrole).	80 57	9,454 17	9,514 54	9,260 70
Forches (falots).	45 20	468 "	511 20	459 20
Totaux fr.	1,008 98	24,860 53	25,869 51	25,894 58
F. Matières diverses en magasin non-dénombrées ci-dessus fr.	16,600 12	154,795 21	171,595 55	141,957 27
Totaux généraux fr.	48,116 08	706,968 08	755,084 16	686,654 27

Charleroi.

	Différences pour modifications apportées au tarif le 4 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
des approvisionne- ments restant au 31 décembre.				
»	»	»	»	
542 36	24 64	»	567 »	
476 05	45 55	»	522 »	
507 28	»	1 60	505 68	
150 22	»	6 90	143 32	
754 62	98 78	»	853 40	
1,751 96	»	»	1,751 96	
103 40	»	»	103 40	
5,965 68	»	»	5,965 68	
8,903 19	»	»	8,903 19	
»	»	»	»	
2,801 42	»	»	2,801 42	
960 61	»	»	960 61	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
789 50	»	»	789 50	
4,178 41	409 61	»	4,588 02	
27,648 10	578 58	8 50	28,217 98	
2,587 »	255 75	»	2,642 75	
750 »	»	»	750 »	
3,110 61	2 221 55	»	3,552 14	
»	»	»	»	
375 06	»	»	375 06	
6,622 67	2,477 28	»	9,099 95	
1,550 »	»	»	1,550 »	
1,418 15	»	»	1,418 15	
»	»	»	»	
2,768 15	»	»	2,768 15	
1,649 09	»	»	1,649 09	
255 84	»	»	255 84	
72 »	8 »	»	80 »	
1,974 95	8 »	»	1,982 95	
29 456 06	2,847 09	»	52,285 15	
68,449 89	5,910 75	8 50	71 552 14	
	+ 5,902 25			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement) fr.	»	»	»	»
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	2 546 21	2,845 65	5,391 86	4,555 58
Bois de chêne	1,022 66	29,058 42	30,080 08	26,086 56
— de sapin	728,80	15,553 95	14,262 75	15,901 95
— d'essences diverses	721 47	2,218 64	2,940 11	2,602 71
Boîtes à l'huile en fonte	2,415 44	15,761 64	18,177 08	15,910 68
Boulons divers	4,173 06	9,677 38	13,850 44	9,960 16
Chaines de sûreté pour voitures	18 80	5,546 »	5,564 80	5,527 20
Coussinets de frottement en bronze	16,154 88	54,183 14	50,558 02	55,595 50
Cuivres divers	18,559 41	16,596 11	54,755 52	18,644 64
Essieux pour locomotives, tenders et voitures . . .	»	»	»	»
Fers divers	6,943 46	18,667 68	25,611 14	15,445 »
Fontes diverses	2,405 44	2,298 91	4,704 55	2,817 49
Roues montées pour locomotives	»	12,505 »	12,505 »	12,505 »
— — tenders et voitures	»	795 »	795 »	»
Tendeurs pour voitures	254 70	50,147 45	50,402 15	50,119 20
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	10,204 08	59,287 37	49,491 45	29,675 65
Totaux fr.	65,928 41	252,900 52	298,828 75	225,145 16
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf	212 05	490 »	702 05	702 05
— — vieux	5,448 28	22,884 58	26,552 86	24,594 50
Charbons de terre	5,252 19	262,225 87	265,456 06	247,686 74
Coke	4 59	5,089 81	5,094 40	2,789 98
Fagots	5,122 70	5,278 70	8,401 40	8,008 28
Totaux fr.	10 019 79	295,986 96	305,986 75	285,781 55
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	5,949 68	62,462 54	66,412 02	63,669 50
— — (minérale et diverses)	1,089 67	6,994 55	8,084 02	6,725 49
Suif et graisses	1,658 41	5,672 65	7,511 06	7,221 01
Totaux fr.	6,677 76	75,129 54	81,807 10	77,614 »
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée	2,750 93	58,210 27	40,961 22	56,856 09
— minérale (pétrole)	551 66	26,512 79	27,044 45	26,297 94
Torches (falots)	164 16	502 92	667 08	652 88
Totaux fr.	3,466 77	65,225 98	68,672 75	65,766 91
F. Matières diverses en magasin non-dénommées ci-dessus fr.	48,718 02	475,285 16	524,001 18	468,686 15
Totaux généraux fr.	154,790 75	1,142,505 76	1,277,296 51	1,116,995 75

de Gand.

	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
des approvisionne- ments restant au 31 décembre.				
"	"	"	"	
856 28	5 73	"	842 01	
5,972 52	627 06	"	4,599 58	
360 80	"	20 14	340 66	
337 40	"	28 51	308 89	
2,266 43	343 71	"	2,610 20	
3,890 28	"	"	3,890 28	
37 60	"	"	37 60	
14,944 63	"	"	14,944 63	
16,090 88	"	"	16,090 88	
"	"	"	"	
10,166 14	"	"	10,166 14	
1,886 86	"	"	1,886 86	
"	"	"	"	
795 "	"	"	795 00	
282 93	"	"	282 93	
19,815 80	2,039 19	"	21,874 99	
75,683 57	3,033 73	48 63	78,670 67	
"	"	"	"	
1,738 56	"	"	1,738 56	
17,769 52	12,158 48	"	29,907 80	
304 42	6 83	"	311 25	
395 12	"	"	395 12	
20,205 22	12,145 51	"	32,350 35	
2,742 52	"	"	2,742 52	
1,560 53	"	"	1,560 53	
90 03	" 52	"	90 37	
4,193 10	" 52	"	4,193 42	
4,123 13	"	"	4,123 13	
746 51	"	"	746 51	
34 20	3 80	"	38 "	
4,903 84	3 80	"	4,909 64	
33,313 03	3,474 53	"	38,789 38	
160,302 78	18,639 51	48 65	178,915 64	
	+ 18,610 86			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	V A L E U R			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	"	"	"	"
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	1,553 80	10,132 92	11,686 78	6,807 90
Bois de chêne	32,339 80	80,764 12	113,103 92	89,719 23
— de sapin	13,845 20	41,160 47	55,005 67	38,979 03
— d'essences diverses.	2,026 71	4,795 81	6,822 52	6,538 58
Boîtes à l'huile en fonte	4,712 93	25,526 40	30,239 33	27,206 81
Boulons divers	3,980 94	22,536 06	26,517 "	20,154 26
Chaines de sûreté pour voitures.	1,019 90	15,460 80	14,480 70	12,892 10
Coussinets de frottement en bronze	34,749 93	71,979 15	106,729 10	75,062 20
Cuivres divers	18,581 75	30,411 07	48,992 80	28,225 80
Essieux pour locomotives, tenders et voitures. . . .	"	962 50	962 50	231 "
Fers divers	15,080 74	28,521 80	43,602 54	31,681 20
Fontes diverses.	5,535 31	5,225 85	8,581 16	6,193 66
Roues montées pour locomotives	"	5,660 "	5,660 "	5,660 "
— — tenders et voitures	"	48,090 "	48,090 "	48,000 "
Tendeurs pour voitures	6,911 20	21,886 50	28,797 70	25,479 70
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	12,545 09	55,236 23	47,801 52	42,152 15
Totauxfr.	130,705 58	446,569 68	597,073 06	462,995 68
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf.	"	14,000 "	14,000 "	13,489 "
— — vieux.	2,410 "	1,610 "	4,050 "	4,025 73
Charbons de terre	8,535 59	417,559 77	425,915 36	411,871 52
Coke	"	2,184 "	2,184 "	2,152 80
Fagots	552 10	7,189 "	7,541 10	6,035 30
Totauxfr.	11,517 69	442,572 77	455,690 46	457,570 17
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée).	2,000 75	97,549 74	100,150 47	99,895 45
— — (minérale et diverses).	155 04	12,122 "	12,277 04	10,530 55
Suif et graisses.	17 20	4,480 "	4,497 20	4,497 20
Totauxfr.	2,772 97	114,151 74	116,924 71	114,920 08
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée.	1,129 98	17,256 80	18,386 78	17,995 52
— minérale (pétrole).	517 50	8,440 94	8,738 24	8,361 52
Torches (falots)	134 44	651 80	786 24	786 24
Totauxfr.	1,601 72	26,329 54	27,931 26	27,145 08
F. Matières diverses en magasin non-dénommées ci-dessus.fr.	79,015 29	462,375 47	541,420 76	451,315 74
Totaux générauxfr.	245,441 05	1,491,599 20	1,757,040 25	1,495,945 65

de Jemelle.

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
"	"	"	"	
4,818 82	5 28	"	4,824 10	
25,384 09	4,209 55	"	27,654 22	
16,026 64	"	279 88	15,746 76	
485 94	"	44 49	459 45	
2,972 54	429 06	"	5,401 60	
6,562 74	"	"	6,562 74	
1,588 60	"	"	1,588 60	
55,666 90	"	"	55,666 90	
20,769 "	"	"	20,769 "	
751 50	99 75	"	851 25	
11,921 54	"	"	11,921 54	
2,585 50	"	"	2,585 50	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
5,518 "	"	"	5,518 "	
5,649 17	647 68	"	6,296 85	
154,079 58	5,451 50	524 57	159,206 51	
511 "	54 75	"	565 75	
26 25	"	"	26 25	
14,044 04	8,905 27	"	22,947 51	
51 20	" 70	"	51 90	
1,507 80	"	"	1,507 80	
16,120 29	8,958 72	"	25,079 01	
257 02	"	"	257 02	
1,746 21	"	"	1,746 21	
"	"	"	"	
2,005 75	"	"	2,005 75	
591 46	"	"	591 46	
596 72	"	"	596 72	
"	"	"	"	
788 18	"	"	788 18	
90,105 02	5,852 54	"	95,957 56	
245,096 60	20,242 56	524 57	265,014 59	
	+ 19,917 99			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	"	"	"	"
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	848 57	5,587 51	4,252 88	2,456 75
Bois de chêne	117 46	50,451 84	50,569 30	50,450 76
— de sapin	225 12	7,190 48	7,415 60	7,415 60
— d'essences diverses.	197 54	2,181 56	2,579 10	2,222 80
Boîtes à l'huile en fonte.	959 40	9,151 78	10,071 18	8,988 04
Boulons divers.	591 48	7,800 02	8,191 50	7,890 65
Chaînes de sûreté pour voitures	255 "	5,905 70	4,140 70	4,065 50
Coussinets de frottement en bronze	14,428 76	57,057 82	51,466 58	27,686 60
Cuivres divers.	12,551 55	28,495 55	40,827 08	21,181 41
Essieux pour locomotives, tenders et voitures.	"	"	"	"
Fers divers	6,868 70	28,891 14	55,759 84	25,795 65
Fontes diverses.	2,859 50	6,558 48	9,417 98	5,004 79
Roues montées pour locomotives	6,940 "	"	6,940 "	6,940 "
— — tenders et voitures	"	126 "	126 "	126 "
Tendeurs pour voitures	564 40	20,958 15	21,522 55	21,045 50
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	21,789 49	18,269 88	40,059 57	57,156 59
Totauxfr.	68,555 97	204,585 69	272,919 66	207,504 24
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf	5,668 "	15,750 "	19,418 "	16,415 "
— — vieux.	1,550 59	5,546 72	4,877 11	2,540 "
Charbons de terre	6,182 65	560,556 20	566,758 85	560,105 54
Coke	78 "	17,206 85	17,284 85	16,955 85
Fagots	112 "	5,898 02	4,010 02	5,495 42
Totauxfr.	11,571 04	400,757 79	412,528 85	599,287 81
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	"	98,229 21	98,229 21	88,651 51
— — (minérale et diverses)	"	772 68	772 68	652 68
Suif et graisses.	69 60	5,709 60	5,779 20	5,779 20
Totauxfr.	69 60	102,711 49	102,781 09	95,065 19
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée.	1,596 85	54,017 80	55,614 85	52,495 55
— minérale (pétrole).	1,676 47	21,186 52	22,862 99	22,821 85
Torches (falots).	59 60	1,715 60	1,755 20	1,741 68
Totauxfr.	5,512 92	56,917 92	60,250 84	57,058 86
F. Matières diverses en magasin non-dénombrées ci-dessusfr.	21,746 51	540,859 87	562,606 58	556,575 95
Totaux générauxfr.	105,254 04	1,105,652 76	1,210,866 80	1,095,286 05

Liège.

	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
des approvisionne- ments restant au 31 décembre.				
»	»	»	»	
1,776 13	38 09	»	1,814 82	
118 54	13 04	»	131 58	
»	»	»	»	
156 30	»	7 81	148 49	
1,083 14	211 86	»	1,293 »	
500 83	»	»	500 83	
73 20	»	»	73 20	
23,779 98	»	»	23,779 98	
19,645 67	»	»	19,645 67	
»	»	»	»	
11,966 19	»	»	11,966 19	
5,513 19	»	»	5,513 19	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
277 25	»	»	277 25	
2,922 98	28 80	»	2 951 78	
63,615 42	292 39	7 81	63,900 .	
3,005 »	321 73	»	3,324 73	
2,537 11	»	»	2,537 11	
6,633 31	4,610 10	»	11,243 41	
351 »	7 88	»	358 88	
516 60	»	»	516 60	
13,041 02	4,939 73	»	17,980 75	
9,577 90	»	»	9,577 90	
140 »	»	»	140 »	
»	»	»	»	
9,717 90	»	»	9,717 90	
3,121 32	»	»	3,121 32	
41 14	»	»	41 14	
11 52	1 28	»	12 80	
3,173 98	1 28	»	3 175 26	
26,052 45	922 14	»	26,954 59	
117,580 77	6,133 34	7 81	123,728 50	
	+ 6,147 75			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	V A L E U R			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes, et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. <i>Matériel, outils, meubles et ustensiles</i> (Magasin central seulement) fr.	"	"	"	"
B. <i>Matières spéciales au service des voitures et de la traction :</i>				
Aciers divers	9,850 28	373 22	10,423 50	7,801 37
Bois de chêne	1,450 20	41,045 40	43,075 69	24,461 75
— de sapin	627 59	21,504 26	22,131 85	14,709 95
— d'essences diverses.	744 31	250 67	965 18	892 69
Boîtes à l'huile en fonte.	1,920 90	13,023 95	14,044 85	13,275 53
Boulons divers.	2,429 71	15,070 90	17,500 61	11,617 04
Chaînes de sûreté pour voitures	65 80	5,045 60	5,111 40	2,937 50
Coussinets de frottement en bronze.	1,854 59	76,675 59	78,510 18	70,256 22
Cuivres divers.	55,485 "	67,298 64	102,783 64	85,589 59
Essieux pour locomotives, tenders et voitures	1,807 96	78,116 28	79,924 24	79,924 24
Fers divers	130,210 52	35,085 82	205,524 54	192,511 80
Fontes diverses	1,277 46	4,555 84	5,815 30	4,245 46
Roues montées pour locomotives.	"	"	"	"
— — tenders et voitures.	"	95,000 "	95,000 "	95,000 "
Tendeurs pour voitures.	"	10,497 25	10,497 25	9,499 75
Tubes à fumée en laiton pour locomotives.	29,410 81	131,027 20	161,038 01	131,739 17
Totaux fr.	237,095 42	611,918 62	849,044 04	745,458 04
C. <i>Combustibles :</i>				
Bois d'allumage neuf.	157 57	2,559 01	2,496 58	1,778 88
— — vieux	650 "	7,595 68	8,045 68	4,488 05
Charbons de terre	422 21	77,085 54	77,505 75	75,295 75
Coke	"	2,752 81	2,752 81	2,418 "
Fagots	"	1,106 98	1,106 98	661 78
Totaux fr.	1,209 58	90,678 02	91,887 60	82,640 44
D. <i>Matières pour le graissage :</i>				
Huile de graissage (colza non épurée).	2,219 11	20,607 75	22,826 86	22,695 86
— — (minérale et diverses)	704 "	954 54	1,658 54	958 60
Suif et graisses	"	1,998 70	1,998 70	1,802 54
Totaux fr.	2,923 11	25,540 99	26,484 10	25,457 "
E. <i>Matières pour l'éclairage :</i>				
Huile épurée.	145 19	11,299 06	11,442 25	9,414 32
— minérale (pétrole).	"	9,585 12	9,585 12	8,810 49
Torches (falots)	"	2,229 84	2,229 84	2,016 "
Totaux fr.	145 19	25,114 02	25,257 21	20,237 81
F. <i>Matières diverses en magasin non-dénommées ci-dessus.</i> fr.	104,940 74	2,385,172 65	2,490,415 39	2,477,805 28
Totaux généraux fr.	346,512 04	5,154,454 50	5,480,766 54	5,031,596 57

Luttre.

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent religieuses.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
»	»	»	»	
2,622 13	27 24	»	2,649 37	
18,613 96	1,479 12	»	20,093 08	
7,421 90	»	746 61	6,675 29	
72 49	»	6 59	65 90	
1,671 32	316 68	»	1,988 »	
2,885 57	»	»	2,885 57	
175 90	»	»	175 90	
8,253 96	»	»	8,253 96	
17,194 03	»	»	17,194 03	
»	»	»	»	
12,812 54	»	»	12,812 54	
1,569 84	»	»	1,569 84	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
997 50	»	»	997 50	
29,298 84	2,925 68	»	32,224 52	
103,586 »	4,748 72	735 20	107,581 52	
717 50	76 87	»	794 37	
5,557 65	»	»	5,557 65	
4,212 02	2,630 51	»	6,862 53	
514 81	7 06	»	521 87	
445 20	»	»	445 20	
9,247 16	2,754 44	»	11,981 60	
151 »	»	»	151 »	
679 94	»	»	679 94	
196 16	7 55	»	203 51	
1,007 10	7 55	»	1,014 45	
2,030 93	»	»	2,030 93	
774 63	»	»	774 63	
215 84	25 76	»	237 60	
5,019 40	25 76	»	5 045 16	
512,510 11	1,946 17	»	514,256 28	
429,169 77	9,460 44	735 20	437,877 01	
	+ 8,707 24			

P. — Dépôt du magasin

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. Matériel, outils, meubles et ustensiles (Magasin central seulement)fr.	278,093 42	1,245,127 89	1,523,221 31	1,225,408 82
B. Matières spéciales au service des voitures et de la traction :				
Aciers divers	"	4 96	4 96	4 96
Bois de chêne	"	"	"	"
— de sapin	"	"	"	"
— d'essences diverses.	"	"	"	"
Boîtes à l'huile en fonte.	"	"	"	"
Boulons divers.	"	6 65	6 65	"
Chaines de sûreté pour voitures	"	"	"	"
Coussinets de frottement en bronze	"	"	"	"
Cuivres divers	"	"	"	"
Essieux pour locomotives, tenders et voitures.	"	"	"	"
Fers divers	"	"	"	"
Fontes diverses.	"	2,355 84	2,355 84	1 17
Roues montées pour locomotives	"	"	"	"
— — tenders et voitures	"	"	"	"
Tendeurs pour voitures	"	"	"	"
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	"	"	"	"
Totauxfr.	"	2,265 45	2,265 45	6 15
C. Combustibles :				
Bois d'allumage neuf	"	"	"	"
— — vieux.	"	"	"	"
Charbons de terre	"	"	"	"
Coke	"	"	"	"
Fagots	"	"	"	"
Totauxfr.	"	"	"	"
D. Matières pour le graissage :				
Huile de graissage (colza non épurée)	50,468 95	782,599 87	832,868 80	827,733 60
— — (minérale et diverses)	31,800 67	26,751 17	58,251 84	24,410 87
Suif et graisses	14 40	82,644 24	82,658 64	82,558 64
Totauxfr.	81,984 00	891,775 28	975,759 28	954,503 11
E. Matières pour l'éclairage :				
Huile épurée.	46,807 96	325,628 84	372,456 80	318,558 40
— minérale (pétrole).	19,567 55	228,284 67	507,852 20	307,108 20
Forches (falots).	1,555 76	7,452 64	9,006 40	9,006 40
Totauxfr.	67,929 25	621,566 15	689,205 40	654,673 "
F. Matières diverses en magasin non-dénommées ci-dessus :				
Papier	19,155 28	92,895 22	112,028 50	99,507 45
Autres matières	553,140 61	1,568,203 96	1,921,544 57	1,546,319 90
Totauxfr.	572,273 89	1,661,099 18	2,035,373 07	1,645,827 55
Totaux générauxfr.	800,280 56	4,421,635 93	5,221,914 51	4,440,418 41

central de Matines.

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 4 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliquataires.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
207,812 40	"	4,383 05	203,429 41	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
6 65	"	"	6 65	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
2,252 67	"	"	2,252 67	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
2,250 52	"	"	2,250 52	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
5,135 20	"	"	5,135 20	
53,820 97	"	"	53,820 97	
500 "	"	"	500 "	
59,256 17	"	"	59,256 17	
53,878 40	"	"	53,878 40	
744 "	"	"	744 "	
"	"	"	"	
54,622 40	"	"	54,622 40	
"	"	"	"	
12,521 05	"	"	12 521 05	
575,024 67	"	160 80	574,863 87	
587,545 72	"	160 80	587,584 92	
781,496 10	"	4,545 85	776,952 25	
	— 4,345 85			

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	V A L E U R			
	des approvisionne- ments restant au 1 ^{er} janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.	des quantités sorties pendant l'année.
A. <i>Matériel, outils, meubles et ustensiles</i> (Magasin central seulement)fr.	"	"	"	"
B. <i>Matières spéciales au service des voitures et de la traction :</i>				
Aciers divers	5,171 67	5,283 46	8,455 13	6,803 46
Bois de chêne	37,080 29	136,982 17	194,062 46	156,874 22
— de sapin	8,891 28	29,500 57	38,191 85	37,942 25
— d'essences diverses.	"	2,223 24	2,223 24	1,740 66
Boîtes à l'huile en fonte.	7,585 07	32,116 10	39,701 17	37,983 15
Boulons divers.	3,489 70	21,106 17	24,595 87	22,186 15
Chaines de sûreté pour voitures	2,218 40	16,102 20	18,320 60	17,498 10
Coussinets de frottement en bronze.	17,670 57	58,860 66	76,531 23	60,750 66
Cuivres divers	12,082 68	10,495 31	22,576 19	14,612 72
Essieux pour locomotives, tenders et voitures	"	1,043 90	1,043 90	1,043 90
Fers divers	9,079 31	27,314 19	36,393 70	28,636 46
Fontes diverses	5,131 27	4,720 68	7,871 95	4,430 41
Roues montées pour locomotives.	"	10,605 "	10,605 "	10,605 "
— — tenders et voitures.	"	31,160 "	31,160 "	31,160 "
Tendeurs pour voitures.	4,245 "	67,995 60	72,240 60	71,133 03
Tubes à fumée en laiton pour locomotives.	19,681 23	65,859 76	85,540 99	75,506 80
Totauxfr.	129,246 67	559,167 21	668,415 88	578,946 95
C. <i>Combustibles :</i>				
Bois d'allumage neuf.	"	20,145 97	20,145 97	13,751 45
— — vieux	1,433 91	15,522 39	14,956 50	9,820 "
Charbons de terre	1,685 19	166,158 59	167,843 78	161,130 62
Coke	"	1,872 "	1,872 "	1,753 16
Fagots	741 44	9,223 06	9,964 50	9,787 40
Totauxfr.	5,860 54	210,920 01	214,780 53	196,242 61
D. <i>Matières pour le graissage :</i>				
Huile de graissage (colza non épurée).	584 33	102,873 52	103,457 65	102,895 12
— — (minérale et diverses)	1,893 17	11,524 62	13,117 79	11,876 81
Suif et graisses	1,029 20	17,297 90	18,527 10	18,313 50
Totauxfr.	5,206 70	131,695 84	134,902 54	135,085 43
E. <i>Matières pour l'éclairage :</i>				
Huile épurée.	658 62	51,948 "	52,586 62	47,979 38
— minérale (pétrole).	76 95	33,682 38	35,759 33	35,507 15
Torches (falots)	60 12	534 40	614 52	595 80
Totauxfr.	775 69	88,184 78	88,960 47	83,882 31
F. <i>Matières diverses en magasin non-dénom-mées ci-dessus.</i>fr.	50,445 80	3,165,659 76	5,214,083 36	5,156,618 60
Totaux générauxfr.	187,555 40	4,155,607 60	4,521,145 "	4,148,775 90

de Mons.

des approvisionne- ments restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 1 ^{er} janvier 1881 :		VALEUR conventionnelle des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires.	Observations.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
»	»	»	»	
1,631 67	87 02	»	1,758 69	
58,088 24	3,898 86	»	41,987 10	
249 60	»	3 47	246 15	
482 58	»	40 21	442 57	
1,718 04	267 46	»	1,985 80	
2,409 74	»	»	2,409 74	
822 50	»	»	822 50	
15,780 57	»	»	15,780 57	
7,963 47	»	»	7,963 47	
»	»	»	»	
7,757 24	»	»	7,757 24	
3,441 54	»	»	3,441 54	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
1,087 55	»	»	1,087 55	
8,054 10	921 12	»	8,955 51	
89,466 95	5,174 46	45 68	94,597 71	
6,592 54	684 91	»	7,077 45	
5,156 50	»	»	5,156 50	
6,695 16	4,654 63	»	11,327 79	
158 84	3 11	»	144 95	
177 10	»	»	177 10	
18,557 94	5,522 65	»	25,860 59	
562 55	»	»	562 55	
1,240 98	»	»	1,240 98	
15 60	» 51	»	14 11	
1,817 11	» 51	»	1,817 62	
4,607 24	»	»	4,607 24	
452 20	»	»	452 20	
18 72	2 08	»	20 80	
5 078 16	2 08	»	5,080 24	
57 466 96	5,685 51	»	61,152 50	
172,567 10	14,185 04	45 68	186 508 46	
	+ 14,141 56			

NATURE DES TRANSPORTS.			TRAFFIC GÉNÉRAL		LIGNES CON					
			de		Tournai à Jurbise.		Ila à Ath et Tournai à la frontière française.			
			l'exploitation par l'État (*).							
1			Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
			2	3	4	5	6	7		
Voyageurs.	Trains ordinaires.	1 ^{re} classe Nombre.	309,746	Fr. c. 2,476,811 76	28,522	Fr. c. 31,970 33	28,165	Fr. c. 33,175 04		
		Billets simples. 2 ^e —	622,504	2,000,709 73	26,174	23,410 37	27,903	25,211 63		
		3 ^e —	602,500	1,274,024 27	25,897	14,993 76	30,787	18,344 03		
		1 ^{re} classe	(*) 272,400	1,075,498 02	14,218	15,490 03	14,320	13,181 45		
		Billets d'aller et retour. 2 ^e —	(*) 464,140	1,186,072 31	20,312	16,650 03	22,182	16,053 93		
		3 ^e —	(*) 907,872	1,239,329 18	28,384	15,464 57	32,532	15,628 75		
		1 ^{re} classe	497,178	1,400,406 03	12,427	10,428 42	14,164	13,178 49		
		Billets simples. 2 ^e —	1,679,364	2,718,306 96	37,490	23,164 03	40,459	28,855 25		
		3 ^e —	11,426,401	9,413,996 73	330,138	115,364 10	277,603	138,872 36		
		1 ^{re} classe	(*) 760,236	1,202,194 14	9,816	7,972 18	14,790	11,084 08		
		Billets d'aller et retour. 2 ^e —	(*) 2,518,052	2,310,957 92	39,562	20,598 91	49,102	27,801 94		
		3 ^e —	(*) 16,023,822	8,501,179 03	297,002	81,273 82	313,694	117,944 02		
		Transports d'enfants et de militaires (réduction de 50 p. c.)	614,954	688,634 19	6,933	3,307 04	27,562	8,976 03		
		— militaires en corps.	137,424	304,372 60	22,788	6,538 19	"	"		
		Coupons de sociétaires.	(*) 645,071	675,635 96	9,782	2,841 25	45,680	5,201 57		
		— extraordinaires. — d'abonnements	(*) 3,712,726	1,190,184 41	"	"	113,082	8,860 13		
		Billets circulaires.	(*) 8,400	69,729 12	34	20 57	"	"		
Ensemble.			(*) 43,032,882	31,767,012 38	930,058	392,488 37	1,252,545	482,465 92		
Bagages.	Expéditions.	taxées au minimum Nombre.	186,420	95,684 53	5,662	704 93	4,249	633 59		
		— au poids Quintaux.	185,684	806,367 75	8,834	6,963 14	7,363	8,903 04		
		Ensemble.	"	902,272 28	"	7,728 07	"	9,586 63		
Petites marchandises.	Expéditions par expresse (Services intérieur et mixtes)	Colis avec timbres d'affranchi-ment. (nomb. 293,371) Kil.	(*) 293,371	216,613 60	14,837	1,920 73	12,004	1,441 39		
		De 6 à 10 kil. inclus (— 307,896). —	(*) 2,153,272	291,993 75	95,151	2,040 79	87,164	1,915 37		
		Au-dessus de 10 kil. (— 67,381) —	(*) 1,347,620	74,850 20	36,860	333 42	39,260	404 65		
		Taxées au poids.	6,343,010	378,933 96	299,716	1,407 41	221,244	1,412 93		
		Jusqu'à 2 kil. inclus (nomb. 185,261). —	(*) 165,261	46,971 58	3,833	131 10	6,086	307 74		
		De 3 à 5 — (— 277,337). —	(*) 372,011	108,478 51	32,490	402 27	43,620	561 12		
		De 6 à 10 — (— 109,746). —	(*) 1,167,222	135,054 10	140,651	1,114 57	195,572	1,545 98		
		Taxées au poids.	1,293,857	113,465 46	47,062	1,231 58	49,580	1,676 93		
		Jusqu'à 5 kil. inclus (nomb. 212,949) —	(*) 631,847	45,281 67	34,962	501 85	31,020	408 51		
		Colis avec timbres d'affranchi-ment. (— 317,406). —	(*) 1,551,200	232,505 41	70,791	1,562 47	66,237	1,362 08		
		De 6 à 10 kil. inclus (— 892,629) —	(*) 6,248,403	469,303 34	303,065	3,647 94	251,769	3,040 38		
		Au-dessus de 10 kil. (— 1,328,097) —	(*) 26,561,040	799,882 65	1,178,049	5,207 31	901,400	3,890 31		
		Taxées au poids.	222,670,609	3,915,144 77	9,645,048	24,765 83	8,237,641	29,030 20		
		Ensemble.	271,471,623	6,842,603 25	11,904,006	44,237 31	10,142,606	47,055 62		
Grosses marchandises.	Expéditions taxées au minimum. Tonnes.	à la 1 ^{re} classe	(*) 77,069	736,908 74	3,450	5,515 19	2,977	5,771 56		
		— à la 2 ^e —	841,200	6,083,168 04	35,725	40,408 25	27,530	40,964 32		
		— à la 3 ^e —	789,901	4,536,907 13	35,652	29,369 60	29,160	29,909 03		
		— à la 4 ^e —	2,372,365	10,438,108 66	111,937	81,273 03	100,652	81,101 72		
		Articles de roulage. — aux tarifs spéciaux. —	8,046,548	21,326,558 12	343,177	111,812 41	144,673	78,162 25		
		— à prix réduits (*). —	6,046,925	17,749,910 15	221,089	103,573 12	245,661	87,785 65		
		— par abonnement. —	510,955	1,020,773 52	11,040	992 02	3,219	1,140 03		
		Frais accessoires.	85,048	218,183 28	3,823	837 70	10	10 47		
		Chargement, déchargement, camionnage, bulletins, provisions et avis d'arrivée (*).	"	2,314,017 78	"	11,520 13	"	6,658 81		
		Ensemble. Tonnes.	18,812,311	64,424,595 72	763,905	385,282 45	513,882	331,503 84		
Finances.	Tarif n° 4. Articles de valeur. du 1,000 francs et au-dessous Groups.	253,642	136,800 15	11,367	1,007 14	9,552	851 75			
		de plus de 1,000 francs.	414,022	91,700 38	20,031	809 58	21,440	953 33		
		Ensemble.	669,664	228,500 53	32,321	1,816 72	30,992	1,809 08		
Équipages. Tarif n° 5. Voitures.			855	38,311 69	384	1,672 55	312	2,158 79		
Chevaux et bestiaux.	Tarif n° 6. Grande vitesse. Expédit.	1 ^{re} catégorie.	3,795	119,073 46	235	1,282 59	198	1,637 31		
		2 ^e —	7,162	67,024 13	337	529 75	230	478 96		
		Petite vitesse 2 ^e —	7,137	102,655 08	192	450 50	162	531 14		
		3 ^e —	33,494	892,541 11	1,120	3,067 47	639	3,002 80		
		Ensemble.	56,588	1,181,293 78	1,884	5,330 71	1,229	5,650 21		
Produits extraordinaires (*).			"	2,400,698 78	"	2,263 19	"	5,153 57		
Totaux généraux des recettes.			"	113,785,288 40	"	(*) 810,839 40	"	(**) 885,428 66		
Régularisations opérées en vertu des conventions et arrangements de juin 1880			"	"	"	+231,363 77	"	+141,924 46		
Ensemble ou Reste.			"	113,785,288 40	"	1,115,192 17	"	1,027,348 12		
Ajouter : pour transports gratuits ou à prix réduits (pour mémoire). (Voir annexe I.XXIV).			"	5,051,712 42	"	"	"	"		
TOTALS.			"	118,837,000 82	"	"	"	"		

CEDES EXPLORÉES PAR L'ETAT
MOUVEMENTS — PRODUITS

CEDES EXPLORÉES PAR L'ETAT MOUVEMENTS — PRODUITS								TOTAL des pêchements (Col 5 7 9 11 13 et 15)	RESTE ou JALSON — Différences entre les col 3 et 16	PROPORTION pour état à la recette (col 3)		Observations.
Braine le Comte à Gand		Junction belgo-prussienne		Plateaux de Herre		Liègeux Namurois (Herbaye Landroz)				de chaque tarif.	totale	
Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette			18	19	20
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
1 846	1,511 93	10 766	5,886 06	54	31 03	59	37 74	7,642 15	2 401,169 61	6 56	2 18	(1) Les deux colonnes
3,362	2,096 72	13,413	5,187 58	57	25 06	29	14 06	56,116 32	1,944,561 41	5 30	1 76	compréhendent le mou-
9,978	4 167 79	17,170	4,910 88	53	9 51	23	8 56	42 433 47	1,231,658 80	3 47	1 12	vement général et la
1,160	768 58	5,018	2,197 06	21	10 96	12	17 10	41,668 05	1,043 829 1	2 65	0 45	recette totale des lignes
2,468	1,243 42	13,039	4,293 92	56	18 96	3,018	1,148 17	39,405 41	1,146 661 88	3 14	1 01	exploitées par l'Etat, y
11,616	3,870 41	41,316	9,560 31	616	146 11	600	152 10	41,822 60	1,194 506 38	3 28	1 69	compris les chemins de
4,266	2,851 62	1,536	750 23	6,890	3,324 16	10,989	5,548 92	36,087 84	1 364 318 13	3 71	1 21	fer de Tournai à Jurbise,
23,227	11,563 03	7 171	2,552 44	37,071	13,340 81	27,048	11,143 81	90,639 40	2,627,667 51	7 19	2 49	de Mal à Ath et de Tour-
232,810	78 973 50	56 321	12,639 77	219,814	52,618 61	216,578	59,662 33	458,119 93	8 985,876 80	25 01	8 30	nais à la frontière fran-
7 504	3,955 60	728	262 43	11,566	4,521 91	5,655	2,492 43	30,290 07	1 171,901 01	3 18	1 06	çaise de Braine le Comte
42,232	17,022 41	3,490	992 57	49,444	14,235 06	22,676	7,446 15	88 192 54	2 211,763 38	6 14	2 01	à Gand, de la Junction
418,998	112 047 44	37,706	6,564 12	230,628	44,037 33	268,614	58,859 40	420,726 13	8,050 452 91	22 51	7 47	belgo-prussienne, des
15,752	2,897 83	2,930	359 57	4,408	568 10	7,481	1,133 42	17,267 99	671 066 20	1 82	0 60	Plataux de Herre et du
31,000	1,199 32	38,276	122 90	29 876	365 29	31,144	704 59	10,434 92	61,211 01	1 79	0 59	région Namurois (Her-
281,186	4,923 31	205,610	725 53	228,562	2,581 14	280,918	4,020 80	21,110 91	1,169,073 50	3 15	1 03	baye Landroz)
1,087,414	249,141 91	507,509	57,211 42	519,662	136,855 39	874,195	152,369 08	1,459,562 11	36 297 460 27	100 "	33 19	(*) On a compté le poids
3,640	450 81	635	63 31	2,499	330 24	2,710	523 33	2 8 8 81	93,015 72	10 63	0 09	moyen à 7 kil par colis
2,245	2,147 55	2,171	1 446 33	8 557	497 71	1 501	1,066 63	21,024 66	785 3 3 03	63 17	0 71	(*) On a compté le poids
"	2 598 36	"	1,332 26	"	627 99	"	1,501 16	21 863 47	6 5 408 81	100 "	0 80	moyen à 20 kil par expé-
7,227	1,016 21	483	63 31	1,831	266 64	4,115	951 94	5,692 26	210,921 32	3 17	0 19	dition
56,567	1,494 82	3,583	79 03	12 375	315 56	40,971	1,707 38	7,522 97	288 350 74	4 33	0 26	(*) On a compté le poids
48,483	477 85	1,480	21 30	9,300	82 07	18,300	321 39	1 722 68	73,127 52	1 09	0 07	moyen à 260 kil par ex-
181,707	1,198 34	9,911	38 31	45,670	218 42	137,440	2,132 90	6,118 36	3 2,497 60	5 54	0 33	édition
391	7 12	12	58	132	13 06	95	7 70	497 60	33,473 95	0 61	0 03	(*) On a compté le poids
901	27 70	183	26 70	1,054	36 63	669	17 34	1,071 77	107,406 75	1 58	0 10	moyen à 3 kil par colis
1,604	41 89	392	157 45	511	10 70	532	11 23	2,881 53	132 152 20	1 97	0 12	(*) On a compté le poids
1,227	48 06	290	173 86	759	12 02	347	10 26	3,112 71	110 322 75	1 56	0 10	moyen à 260 kil par ex-
4,693	116 89	3	10	12	30	21	1 11	1,028 99	44,232 65	0 66	0 04	pédition
25,821	672 43	2,214	58 93	14 995	165 27	27 594	1,292 33	5 764 51	227 140 93	3 40	0 20	(*) On a compté le poids
123,109	1 976 15	38 157	439 18	48,573	711 17	101,405	2 751 12	12 538 16	4,66,967 15	6 86	0 41	moyen à 3 kil par colis
730 120	4,005 57	52,200	229 55	275,940	1,076 92	473 640	5,096 34	19,368 8	750,314 88	11 69	0 70	(*) On a compté le poids
6,153,121	22,897 73	3,649,226	7 637 24	1,769 320	5,043 56	2,977,760	12,488 34	101,322 92	3 163 821 85	57 22	3 44	moyen à 20 kil par expé-
6,335,053	33,554 00	3,758,185	8,943 62	2,129,372	8,186 14	3,785,289	26,789 59	168 792 60	6 673 810 44	100 "	6 01	dition
2,566	7,670 37	2 014	1,346 90	691	1,099 60	1,457	3,046 88	24,650 50	712,538 24	1 13	0 63	(*) On a compté le poids
25,931	59,914 44	21,120	18,067 32	6,365	6,817 83	20,316	27,388 43	193 560 57	5,889,607 46	9 44	5 33	moyen à 3 kil par colis
20 367	34,878 76	33,975	23,026 44	9,122	8,009 91	15,416	16,997 91	142,182 71	4,394,724 47	7 04	3 99	(*) On a compté le poids
78 204	99,205 45	63,398	35,397 81	29,371	21,589 4	66,764	56 344 65	375,312 18	10,062,796 48	16 20	9 17	moyen à 20 kil par expé-
563 639	534,014 87	124,790	61,229 31	242,105	155,419 62	225,054	161,858 46	1,102,516 92	20,224,041 50	33 10	18 74	dition
174,010	100,825 20	322,811	113,061 51	14,030	4,663 54	51,091	26 442 13	436 351 17	17,313 583 98	27 55	15 60	(*) On a compté le poids
6,657	7,215 93	425	308 85	11,105	1,076 29	4,953	4,326 96	15,060 10	1,05,713 42	1 59	0 90	moyen à 3 kil par colis
8,020	10,932 80	528	335 31	50	43 25	111	63 33	12,232 86	205,950 42	0 34	0 19	moyen à 20 kil par expé-
"	10,311 78	"	1,714 87	"	3,557 08	"	10,790 18	46 552 85	2 267,494 13	3 59	2 03	dition
879 401	865,189 60	359,100	254,688 38	313 046	204,006 53	488,157	307 459 03	2,318 419 88	61 076,175 81	100 "	56 62	(*) On a compté le poids
7 829	865 06	689	72 95	1,736	187 51	3,658	530 78	3 519 20	133,780 95	59 89	0 12	moyen à 3 kil par colis
5,803	37 17	1,712	111 96	835	41 98	2,018	203 05	2,413 11	59,257 27	40 11	0 08	moyen à 20 kil par expé-
13,632	1,158 23	2,401	184 97	2,571	219 49	6,206	733 87	5 962 1	212,538 2	100 "	0 20	dition
51	561 45	141	290 51	8	60 62	27	22 42	4,966 34	31,145 15	100 "	0 03	(*) On a compté le poids
101	742 80	85	388 78	5	15 95	42	169 09	4,436 92	114,636 34	10 06	0 15	moyen à 3 kil par colis
273	700 65	13	22 92	10	18 62	86	215 98	1,966 91	65,057 22	5 71	0 06	moyen à 20 kil par expé-
215	983 95	33	106 27	16	63 81	95	372 21	2,407 91	100,247 17	8 79	0 09	dition
814	5,017 06	5 932	19,959 61	113	425 97	238	1,441 20	32,914 11	859,627	75 44	0 74	(*) On a compté le poids
1,403	7,344 5	6 063	20,477 58	144	524 35	461	2,398 48	41,725 85	1,139,567 93	100 "	1 04	moyen à 3 kil par colis
"	2,784 26	"	"	"	"	"	4,810 15	14,551 20	2,386,147 58	100 "	2 11	moyen à 20 kil par expé-
"	1,161 882 41	"	343,334 69	"	349,981 16	"	496,392 81	4,077,814 16	109,707,454 24	100 "	100 "	dition
"	"	"	"	"	"	"	"	426,288 23	426,288 23	"	"	(*) On a compté le poids
"	1,161,882 41	"	343,334 69	"	349,981 16	"	496,392 81	4,504,122 39	109,281,166 01	"	"	moyen à 3 kil par colis
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	moyen à 20 kil par expé-
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	dition

N° XLIX. — *Détail, par catégorie de*

(SERVICES

Produits moyens. — Répartition proportionnelle de la recette entre les

CATÉGORIES DE TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES		DIFFÉRENCES POUR 1880	
	EN 1880.	EN 1879.	EN PLUS.	EN MOINS.
Voyageurs (Nombre)	43,032,882	40,926,427 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 40,515,603 \\ \text{L. F. F.} & 380,822 \end{smallmatrix} \right\}$	2,106,455	"
Bagages $\left\{ \begin{array}{l} \text{taxés au minimum. . . (Expéditions)} \\ \text{— au poids (Quintaux)} \end{array} \right.$	486,420	173,476 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 173,476 \\ \text{L. F. F.} & \end{smallmatrix} \right\}$	42,944	"
	185,684	168,669 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 165,481 \\ \text{L. F. F.} & 3,188 \end{smallmatrix} \right\}$	47,015	"
	"	"	"	"
Petites marchandises : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Colis par exprès. . . (Kilogrammes)} \\ \text{Petits paquets . . . (—)} \\ \text{Articles de messageries, — (—)} \\ \text{Ensemble. (—)} \end{array} \right.$	40,339,273	9,875,385 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 9,839,706 \\ \text{L. F. F.} & 35,679 \end{smallmatrix} \right\}$	463,888	"
	3,463,351	3,722,491 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 3,537,155 \\ \text{L. F. F.} & 185,336 \end{smallmatrix} \right\}$	"	259,440
	257,671,999	240,033,934 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 236,049,155 \\ \text{L. F. F.} & 3,984,779 \end{smallmatrix} \right\}$	47,638,065	"
	271,474,623	253,631,810 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 249,486,016 \\ \text{L. F. F.} & 4,145,794 \end{smallmatrix} \right\}$	+ 47,842,813	
Grosses marchandises : $\left\{ \begin{array}{l} \text{taxées au minimum. . . (Tonnes)} \\ \text{de 1re classe (—)} \\ \text{de 2e — (—)} \\ \text{de 3e — (—)} \\ \text{de 4e — (—)} \\ \text{par tarifs spéciaux. (—)} \\ \text{à prix réduits. (—)} \\ \text{par abonnements (—)} \\ \text{Ensemble. (—)} \\ \text{Frais accessoires} \end{array} \right.$	77,069	70,499 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 69,028 \\ \text{L. F. F.} & 1,471 \end{smallmatrix} \right\}$	6,570	"
	844,200	872,512 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 862,626 \\ \text{L. F. F.} & 9,886 \end{smallmatrix} \right\}$	"	28,312
	789,904	988,928 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 974,560 \\ \text{L. F. F.} & 14,368 \end{smallmatrix} \right\}$	"	499,027
	2,372,565	4,947,657 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 1,915,339 \\ \text{L. F. F.} & 32,318 \end{smallmatrix} \right\}$	424,908	"
	8,046,548	6,584,289 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 6,487,823 \\ \text{L. F. F.} & 96,466 \end{smallmatrix} \right\}$	1,462,259	"
	6,046,925	6,046,325 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 6,035,510 \\ \text{L. F. F.} & 10,815 \end{smallmatrix} \right\}$	600	"
	(a) 550,055	551,793 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 551,793 \\ \text{L. F. F.} & \end{smallmatrix} \right\}$	"	4,738
	85,048	29,620 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 29,620 \\ \text{L. F. F.} & \end{smallmatrix} \right\}$	55,428	"
	48,812,314	47,091,623 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 16,926,299 \\ \text{L. F. F.} & 165,324 \end{smallmatrix} \right\}$	+ 4,720,688	
Totaux (Tonnes)	48,812,314	47,094,623 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 16,926,299 \\ \text{L. F. F.} & 165,324 \end{smallmatrix} \right\}$	"	"
Finances (Groups)	669,664	793,595 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 780,897 \\ \text{L. F. F.} & 12,698 \end{smallmatrix} \right\}$	"	423,934
Équipages (Voitures)	855	472 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 469 \\ \text{L. F. F.} & 3 \end{smallmatrix} \right\}$	383	"
Chevaux et bestiaux. (Expéditions)	56,588	50,465 $\left\{ \begin{smallmatrix} \text{A. R.} & 50,178 \\ \text{L. F. F.} & 287 \end{smallmatrix} \right\}$	6,423	"
Ensemble	"	"	"	"
Produits extraordinaires	"	"	"	"
TOTAUX GÉNÉRAUX . . fr.	"	"	"	"

(a) Non compris 4,345,584 tonnes, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de

transports, du mouvement et de la recette.

RÉUNIS.)

différentes catégories de transports. — Comparaison des années 1880 et 1879.

MONTANT DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1880 :		PRODUITS MOYENS.		RÉPARTITION de 100 francs de recette.	
EN 1880.	EN 1879.	EN PLUS.	EN MOINS.	1880.	1879.	1880.	1879.
Fl. c. 37,767,012 38	Fr. c. 30,751,072 24 {A. R. 30,460,571 80 L. F. 260,500 44}	Fr. c. 7,015,940 44	Fr. c. »	Fr. c. 0.878	Fr. c. 0.751 {A. R. 0.752 L. F. 0.654}	Fr. c. 33.49	Fr. c. 30.72 {A. R. 30.66 L. F. 40.30}
95,884 53	87,629 11 {A. R. 87,629 11 L. F. »}	8,255 42	»	0.514	0.505 {A. R. 0.505 L. F. »}	0.09	0.09 {A. R. 0.09 L. F. »}
806,387 75	750,908 18 {A. R. 746,227 22 L. F. 4,680 96}	55,479 57	»	4.343	4.452 {A. R. 4.509 L. F. 1.465}	0.71	0.75 {A. R. 0.71 L. F. 0.72}
902,272 28	838,537 29 {A. R. 833,856 33 L. F. 4,680 96}	+ 63,734 99		»	»	0.80	0.84 {A. R. 0.84 L. F. 0.72}
966,303 51	921,686 98 {A. R. 916,004 21 L. F. 5,681 77}	44,616 53	»	0.093	0.093 {A. R. 0.093 L. F. 0.159}	0.85	0.92 {A. R. 0.92 L. F. 0.85}
413,979 66	376,292 74 {A. R. 372,916 36 L. F. 3,376 38}	37,686 92	»	0.120	0.401 {A. R. 0.104 L. F. 0.027}	0.36	0.38 {A. R. 0.38 L. F. 0.52}
5,462,320 07	4,992,982 68 {A. R. 4,948,115 31 L. F. 44,867 37}	469,337 39	»	0.021	0.021 {A. R. 0.021 L. F. 0.011}	4.80	4.99 {A. R. 4.98 L. F. 6.94}
6,842,603 24	6,290,962 40 {A. R. 6,237,035 88 L. F. 53,926 52}	+ 551,640 84		0.025	0.025 {A. R. 0.025 L. F. 0.015}	6.01	6.29 {A. R. 6.28 L. F. 8.11}
736,908 74	667,482 41 {A. R. 661,364 82 L. F. 6,117 59}	69,426 33	»	9.562	9.468 {A. R. 9.581 L. F. 4.159}	0.65	0.67 {A. R. 0.67 L. F. 0.95}
6,083,468 04	6,276,116 04 {A. R. 6,245,050 31 L. F. 31,065 73}	»	192,918 »	7.206	7.193 {A. R. 7.240 L. F. 3.425}	5.35	6.27 {A. R. 6.28 L. F. 4.81}
4,536,907 13	5,445,541 61 {A. R. 5,408,012 65 L. F. 37,528 96}	»	908,634 48	5.744	5.507 {A. R. 5.540 L. F. 2.612}	3.99	5.44 {A. R. 5.44 L. F. 5.81}
40,438,108 66	8,269,584 56 {A. R. 8,212,511 74 L. F. 57,072 82}	2,168,524 40	»	4.400	4.246 {A. R. 4.288 L. F. 1.765}	9.47	8.26 {A. R. 8.26 L. F. 8.52}
21,326,558 42	19,028,338 34 {A. R. 18,892,100 13 L. F. 146,238 21}	2,298,220 08	»	2.650	2.890 {A. R. 2.910 L. F. 1.516}	48.74	19.01 {A. R. 18.99 L. F. 22.62}
47,749,940 15	15,619,853 26 {A. R. 15,610,688 79 L. F. 9,164 47}	2,100,086 89	»	2.935	2.585 {A. R. 2.590 L. F. 1.772}	15.60	15.64 {A. R. 15.72 L. F. 2.97}
4,020,773 52	4,135,649 49 {A. R. 4,135,649 19 L. F. »}	»	414,875 67	1.856	2.058 {A. R. 2.058 L. F. »}	0.90	4.13 {A. R. 4.14 L. F. »}
218,483 28	94,468 30 {A. R. 94,468 30 L. F. »}	123,714 98	»	2.565	3.489 {A. R. 3.189 L. F. »}	0.19	0.09 {A. R. 0.09 L. F. »}
62,410,547 94	56,567,033 71 {A. R. 56,29,875 93 L. F. 297,157 78}	+ 5,543,514 23		3.302	3.310 {A. R. 3.324 L. F. 1.797}	51.59	56.51 {A. R. 56.59 L. F. 43.98}
2,314,047 78	2,212,604 26 {A. R. 2,199,549 37 L. F. 14,054 89}	+ 101,443 52		0.423	0.429 {A. R. 0.430 L. F. 0.085}	2.03	2.21 {A. R. 2.20 L. F. 2.17}
64,421,693 72	58,779,637 97 {A. R. 58,468,425 90 L. F. 311,212 07}	+ 6,644,957 75		3.425	3.439 {A. R. 3.451 L. F. 1.852}	56.62	58.72 {A. R. 58.71 L. F. 43.15}
228,500 53	247,049 51 {A. R. 244,511 52 L. F. 2,538 02}	»	18,549 01	0.341	0.311 {A. R. 0.313 L. F. 0.198}	0.20	0.25 {A. R. 0.25 L. F. 0.39}
38,311 69	21,393 37 {A. R. 21,364 41 L. F. 28 06}	16,918 32	»	44.809	45.325 {A. R. 45.357 L. F. 9.653}	0.03	0.02 {A. R. 0.02 L. F. »}
1,481,293 78	999,209 72 {A. R. 996,117 80 L. F. 3,091 92}	482,084 06	»	20.875	19.800 {A. R. 19.852 L. F. 10.773}	4.04	1. » {A. R. 1.00 L. F. 0.48}
4,448,406 »	4,267,652 63 {A. R. 4,262,023 73 L. F. 5,628 90}	+ 480,453 37		»	»	4.27	1.27 {A. R. 1.27 L. F. 0.87}
2,400,698 78	2,157,298 81 {A. R. 2,146,947 51 L. F. 10,351 27}	243,399 97	»	»	»	2.41	2.16 {A. R. 2.16 L. F. 1.62}
113,785,288 40	100,085,161 54 {A. R. 99,433,880 58 L. F. 646,300 76}	14,935,134 22	4,235,007 46	»	»	100. »	400. »
		+ 13,700,127 06					

Saint-Ghislain.

N° L. — *Détail, par service,*

Répartition proportionnelle entre les trois catégories de services.

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.				SERVICES	
	MOUVEMENT.		RECETTE.		MOUVEMENT.	
	QUANTITÉS.	RAPPORT p. ‰.	SOMMES.	RAPPORT p. ‰.	QUANTITÉS.	RAPPORT p. ‰.
Voyageurs.	40,006,801	92.97	51,649,517 77	83.80	1,565,195	5.17
Bagages {	taxés au <i>minimum</i> . (Exp.).	154,047	67,945 82	70.86	19,652	10.85
	— au poids (Quintaux).	111,031	410,877 40	80.93	14,505	7.81
Exprès et Petits paquets . (Kilogr.).	8,857,499	64.02	884,026 26	64.05	1,467,084	10.65
Articles de messageries. (Quintaux).	1,898,880	75.69	4,209,790 56	77.07	297,025	11.55
Grosses marchandises . . (Tonnes).	⁽²⁾ 9,788,794	51.88	52,934,102 11	51.15	2,540,762	12.44
Finances (Groups).	440,503	65.79	180,442 12	78.96	39,685	8.91
Équipages (Voitures).	668	78.12	50,216 25	78.87	66	7.71
Chevaux et bestiaux . . (Expédit.).	58,061	67.26	765,150 97	64.77	4,786	8.46
Produits extraordinaires.	•	•	2,400,698 78	100. »	»	»
TOTAUX. {	1880 . . .	»	75,852,747 84	64.62	»	»
	1879 ⁽¹⁾ . .	»	62,796,014 07	65.18	»	»
Différences pour 1880.			+10,756,755 77	+ 1.44		

(1) Les coupons d'aller et retour ont été comptés chacun pour deux voyages.

(2) Non compris 1,545,584 tonnes, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de St Ghislain.

(3) Les redevances payées par les Compagnies, à titre de quote-part dans les frais d'exploitation des gares communes, etc., etc.,

(4) Non compris les transports peu importants, dont le détail par services fait défaut, effectués, pendant les quatre premiers mois de

du mouvement et de la recette. — Année 1880.

— Comparaison des années 1880 et 1879.

MIXTES.		SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.				SERVICES RÉUNIS.	
RECETTE.		MOUVEMENT.		RECETTE.		MOUVEMENT.	RECETTE.
SOMMES.	RAPPORT p. ‰.	QUANTITÉS.	RAPPORT p. ‰.	SOMMES.	RAPPORT p. ‰.		
1,443,603 87	3.83	1,060,886	3.86	4,671,890 74	12.37	(¹) 43,032,882	37,767,012 58
9,853 09	10.23	52,741	17.86	18,103 62	18.89	186,420	93,884 53
55,892 60	4.43	60,150	52.38	539,617 73	44.60	183,684	806,587 73
80,934 93	5.86	3,498,041	23.33	415,301 96	50.09	13,802,624	1,380,285 17
487,976 08	8.94	380,817	14.78	764,533 63	15.99	2,376,720	3,462,320 07
7,142,783 88	11.08	6,712,733	53.68	24,547,707 73	37.79	(²) 18,812,511	64,424,593 72
16,482 91	7.02	169,474	23.50	51,573 50	14.02	669,664	223,300 53
2,120 57	5.54	121	14.17	5,974 87	15.59	833	58,511 69
63,822 09	5.82	15,741	24.28	547,540 72	29.41	56,588	1,181,293 78
(³)	»	»	»	(³)	»	»	2,400,698 78
9,290,474 04	8.16	»	»	50,962,066 52	27.22	»	115,783,288 40
10,831,791 55	10.92	»	»	23,740,036 01	23.90	»	99,587,861 41
— 1,561,517 29	— 2.76			+ 3,222,010 51	+ 1.32		+ 14,597,426 99

et qui, antérieurement à 1879, étaient versées aux produits extraordinaires, sont actuellement portées au Budget pour ordre.
1879, par le Service provisoire des Flandres, sur les lignes de l'Ouest de la Belgique.

N° LI. — *Détail, par classe de voitures et par sorte de trains, du mouvement et de la recette des voyageurs*

(SERVICES RÉUNIS.)

Parcours moyens. — Produits moyens.

Comparaison des années 1880 et 1879.

MOUVEMENT.		CLASSES.	NOMBRE DE VOYAGES		DIFFERENCES pour 1880.	PARCOURS MOYENS en kilomètres par voyageur.		
			EN 1880	EN 1879.		1880.	1879.	
Catégories de voyageurs :								
a) A prix normaux (Billets simples)	Par trains express	1 ^{re}	309,746	279,266	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 276,663 \\ 2,598 \end{array}$	+ 30,480	84 64	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 84 \\ 66 \end{array}$
		2 ^e	422,504	354,218	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 350,922 \\ 3,296 \end{array}$	+ 68,286	66 88	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 66 \\ 42 \end{array}$
		3 ^e	602,500	538,517	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 531,506 \\ 5,011 \end{array}$	+ 63,983	44.80	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 42 \\ 36 \end{array}$
	Par trains ordinaires	1 ^{re}	497,178	501,210	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 496,546 \\ 4,664 \end{array}$	— 4,032	37.25	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 36 \\ 25 \end{array}$
		2 ^e	4,679,364	4,655,930	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 4,640,522 \\ 15,408 \end{array}$	+ 23,434	28 54	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 25 \\ 20 \end{array}$
		3 ^e	41,426,491	40,640,440	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 40,541,104 \\ 99,007 \end{array}$	+ 786,351	21 86	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 20 \\ 21 \end{array}$
Ensemble			44,937,783	43,969,251	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 43,839,267 \\ 129,934 \end{array}$	+ 968,532	26.61	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 24 \\ 21 \end{array}$
b) Avec 20 % de ré- duction. (Billets d'aller et re- tour)	Par trains express	1 ^{re}	272,400	231,890	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 229,712 \\ 2,158 \end{array}$	+ 40,510	52.55	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 47 \\ 37 \end{array}$
		2 ^e	464,410	355,431	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 352,124 \\ 3,307 \end{array}$	+ 108,709	45.07	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 37 \\ 33 \end{array}$
		3 ^e	907,872	793,524	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 786,140 \\ 7,384 \end{array}$	+ 114,348	36.41	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 33 \\ 23 \end{array}$
	Par trains ordinaires	1 ^{re}	760,238	814,927	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 807,344 \\ 7,583 \end{array}$	— 54,689	26 13	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 23 \\ 17 \end{array}$
		2 ^e	2,518,052	2,691,440	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 2,666,396 \\ 25,044 \end{array}$	— 173,388	20 28	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 17 \\ 14 \end{array}$
		3 ^e	16,023,822	17,144,599	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 16,983,065 \\ 159,534 \end{array}$	— 1,120,777	47 49	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 14 \\ 16 \end{array}$
Ensemble			20,946,524	22,031,811	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 21,820,804 \\ 209,007 \end{array}$	— 1,085,287	20.02	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 16 \\ 22 \end{array}$
c) Billets à prix réduits (Enfants, militaires, sociétaires, etc.)			7,448,575	4,925,365	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 4,879,534 \\ 45,831 \end{array}$	+ 2,523,210	23 »	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 22 \\ 20 \end{array}$
TOTAUX			43,032,882	40,926,427	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 40,545,605 \\ 380,822 \end{array}$	+ 2,106,455	22 80	$\left(\begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right) \begin{array}{l} 20 \\ 21 \end{array}$

RECETTE.		PRODUITS MOYENS par voyageur.							
Catégories de voyageurs :									
a) A prix normaux. (Billets simples.)	Par trains express	1 ^{re}	Fr 2,476,844 76	fr 2,109,397 23	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 2,091,528 \\ 17,869 \end{array}$	+ 367,444 53	Fr 7.996	fr 7.553	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 7 560 \\ 6 878 \end{array}$
		2 ^e	2,000,709 73	1,609,920 62	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 1,596,282 \\ 3,638 \end{array}$	+ 390,789 11	4.735	4.545	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 4 549 \\ 4 118 \end{array}$
		3 ^e	4,274,094 27	1,040,793 66	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 1,031,976 \\ 8,816 \end{array}$	+ 233,300 61	2 414	4.933	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 1 934 \\ 1 759 \end{array}$
	Par trains ordinaires	1 ^{re}	1,400,406 03	4,317,649 80	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 1,306,487 \\ 11,162 \end{array}$	+ 82,756 23	2 816	2 629	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 2 631 \\ 2 393 \end{array}$
		2 ^e	2,718,306 96	2,291,594 53	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 2,272,178 \\ 19,412 \end{array}$	+ 426,715 43	4.619	4.384	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 4 385 \\ 4 126 \end{array}$
		3 ^e	9,443,996 73	7,656,449 79	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 7,591,566 \\ 64,859 \end{array}$	+ 1,787,546 94	0 826	0 720	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 0 720 \\ 0 655 \end{array}$
Ensemble			19,314,325 48	46,023,772 63	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 45,896,014 \\ 135,758 \end{array}$	+ 5,288,552 85	1 293	4 447	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 1 148 \\ 1 044 \end{array}$
b) Avec 20 % de re- duction (Billets d'aller et re- tour.)	Par trains express	1 ^{re}	4,075,498 02	799,070 52	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 792,301 \\ 6,769 \end{array}$	+ 276,427 50	3.948	3.446	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 3 449 \\ 3 137 \end{array}$
		2 ^e	1,186,072 31	742,729 29	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 736,437 \\ 6,291 \end{array}$	+ 443,343 02	2.566	2 090	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 2 091 \\ 1 903 \end{array}$
		3 ^e	1,239,329 18	958,710 74	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 950,559 \\ 8,121 \end{array}$	+ 280,618 44	4.365	4 208	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 4 209 \\ 4 010 \end{array}$
	Par trains ordinaires	1 ^{re}	4,202,494 44	1,107,058 70	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 1,097,680 \\ 9,378 \end{array}$	+ 95,435 44	1.584	1 358	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 1 360 \\ 1 137 \end{array}$
		2 ^e	2,319,937 92	2,023,669 46	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 2,006,526 \\ 17,143 \end{array}$	+ 296,288 46	0.921	0.752	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 0 748 \\ 0 685 \end{array}$
		3 ^e	8,501,179 05	7,163,297 07	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 7,102,614 \\ 60,682 \end{array}$	+ 1,337,881 98	0.530	0.418	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 0 518 \\ 0 380 \end{array}$
Ensemble			15,524,230 62	12,794,535 78	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 12,686,150 \\ 108,385 \end{array}$	+ 2,729,694 84	0 741	0.681	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 0 684 \\ 0 529 \end{array}$
c) Billets à prix réduits (Enfants, militaires, sociétaires, etc.)			2,928,456 28	1,930,763 83	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 1,914,407 \\ 16,356 \end{array}$	+ 997,692 45	0.409	0 392	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 0 392 \\ 0 357 \end{array}$
TOTAUX			37,767,012 38	30,751,072 24	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 30,490,571 \\ 260,501 \end{array}$	+ 7,015,940 14	0 878	0 751	$\left\{ \begin{array}{l} \text{A. R} \\ \text{L. F. F.} \end{array} \right. \begin{array}{l} 0 752 \\ 0 684 \end{array}$

(¹) Le nombre d'unités de parcours sur les lignes fusionnées des Flandres n'ayant pas été établi pour 1879, il n'est pas possible de comparer les résultats de cette année, comprenant l'ancien réseau seulement, à ceux de 1880 qui se rapportent à l'ensemble de ce réseau et des susdites lignes fusionnées.

N° III. — *Detail, par service et par classe de voitures, du mouvement et de la recette des voyageurs. — Année 1880.*

Voyageurs-kilomètre. — Parcours moyens. — Produits moyens. — Répartition proportionnelle entre les différentes catégories de voyageurs.

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	CLASSES.	Mouvement.	Recetto.	Voyageurs-kilomètre	PARCOURS moyens par voyageur.	RECETTES moyennes		RÉPARTITION de		
						par voyageur.	par voyageur- kilomètre.	100 voyageurs.	100 fr. de recetto.	
SERVICE INTÉRIEUR.										
Voyageurs	à prix normaux (billets simples).	1 ^{re}	544,501	2,004,636 89	24,145,920	44.34	3.684	0.0830	4.21	13.73
		2 ^e	1,687,245	3,308,259 83	54,493,043	32.30	4.961	0.0607	43.03	22.60
		3 ^e	10,696,704	9,283,214 "	239,831,505	22.41	0.867	0.0387	82.74	63.61
	Ensemble . . .		12,928,450	14,569,440 72	318,470,468	24.63	1.429	0.0458	100. "	100. "
	avec 20 p. % de réduction (billets d'aller et re- tour, comptés pour deux voyages).	1 ^{re}	948,932	4,972,494 40	29,869,086	31.48	2.078	0.0660	4.72	13.73
		2 ^e	2,767,432	3,072,476 80	63,812,719	23.06	1.440	0.0481	43.77	21.40
		3 ^e	16,368,918	9,310,108 42	299,787,288	18.31	0.569	0.0311	81.51	64.87
	Ensemble. . . .		20,084,982	14,354,479 32	393,469,093	19.59	0.715	0.0365	100. "	100. "
	avec 50 p. % de réduction et autres prix réduits, y compris les trains spé- ciaux et de plaisir.	1 ^{re}	302,073	477,270 50	41,500,494	38.07	4.580	0.0415	4.31	17.68
		2 ^e	358,687	308,370 85	40,443,778	28.29	0.860	0.0304	5.42	44.43
		3 ^e	6,332,609	4,913,286 38	435,027,440	21.31	0.303	0.0141	90.57	70.89
	Ensemble. . . .		6,993,369	2,698,927 73	156,671,712	22.40	0.386	0.0173	100. "	100. "
	Totaux. . . .	1 ^{re}	4,795,506	4,454,101 49	65,515,500	36.49	2.480	0.0679	4.49	14.07
		2 ^e	4,843,064	6,688,807 48	428,449,540	26.68	4.389	0.0521	42.03	21.43
		3 ^e	33,398,231	20,506,608 80	674,646,233	20.20	0.614	0.0305	83.48	64.80
	Ensemble. . . .		40,006,801	34,649,517 77	868,614,273	21.71	0.791	0.0365	100. "	1. "
SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.										
Voyageurs	à prix normaux (billets simples.)	1 ^{re}	498,529	4,690,437 06	48,294,835	92.15	8.512	0.0924	17.42	45.68
		2 ^e	241,290	4,440,652 96	47,004,866	70.46	4.727	0.0671	21.17	30.76
		3 ^e	700,034	876,687 32	22,403,829	32. "	1.252	0.0391	61.41	23.66
	Ensemble. . . .		4,439,853	3,707,477 34	57,700,530	50.61	3.264	0.0645	100. "	100. "
	avec 20 p. % de réduction (billets d'aller et re- tour, comptés pour deux voyages.)	1 ^{re}	60,298	265,840 42	3,595,416	59.62	4.408	0.0739	12.96	31.89
		2 ^e	134,378	349,854 44	6,404,291	47.63	2.603	0.0548	28.89	41.98
		3 ^e	270,392	217,661 58	6,633,461	24.53	0.804	0.0328	58.45	26.43
	Ensemble. . . .		465,068	833,356 84	16,630,468	35.75	4.791	0.0501	100. "	100. "
	avec 50 p. % de réduction et autres prix réduits, y compris les trains spé- ciaux et de plaisir.	1 ^{re}	8,687	53,840 56	814,532	93.76	6.497	0.0661	45.52	41.08
		2 ^e	45,595	50,120 90	4,152,205	73.88	3.213	0.0435	27.86	38.25
		3 ^e	31,683	27,096 40	4,389,543	43.54	0.855	0.0196	56.62	20.67
	Ensemble. . . .		55,965	431,057 56	3,356,280	59.97	2.339	0.0390	100. "	100. "
	Totaux. . . .	1 ^{re}	267,514	2,009,817 74	22,704,783	84.87	7.540	0.0885	46.41	43.01
		2 ^e	391,263	4,540,628 "	24,555,362	62.75	3.937	0.0627	23.56	32.98
		3 ^e	4,002,109	4,421,443 "	30,426,833	30.36	4.149	0.0368	60.33	24.01
	Ensemble. . . .		4,660,886	4,671,890 74	77,686,978	46.77	2.812	0.0601	100. "	100. "

Mouvement.	Recette.	Voyageurs-kilomètre.	PARCOURS moyens par voyageur.	RECETTES moyennes		RÉPARTITION de		Observations.
				par voyageur.	par voyageur- kilomètre.	100 voyageurs.	100 fr. de recette.	
SERVICES MIXTES.								
63,894	182,443 84	2,292,781	35.89	2.855	0.0795	7.31	18.05	
173,333	270,103 90	4,670,350	26.93	4.557	0.0578	10.95	26.72	
632,253	558,189 68	14,353,497	22.70	0.883	0.0389	72.73	55.23	
869,480	4,010,737 42	21,317,328	24.51	1.162	0.0474	100. »	100. »	
23,408	39,657 94	632,644	27.02	1.694	0.0627	5.94	11.78	
80,682	83,999 29	1,801,765	22.36	0.041	0.0466	20.34	24.97	
292,384	212,738 23	6,932,700	23.71	0.727	0.0307	73.72	63.25	
396,474	336,395 46	9,370,106	23.63	0.848	0.0359	100. »	100. »	
5,013	12,610 20	316,839	63.20	2.515	0.0398	5.05	12.80	
12,253	17,681 72	614,824	49.93	1.443	0.0289	12.34	17.96	
81,975	68,179 07	3,496,362	42.65	0.831	0.0195	82.61	69.24	
99,241	98,470 99	4,123,025	44.58	0.092	0.0223	100. »	100. »	
92,315	234,711 98	3,242,261	35.42	2.512	0.0723	6.76	16.24	
266,268	371,784 91	7,086,939	26.63	1.396	0.0524	19.50	25.72	
1,006,612	839,406 98	24,783,259	24.62	0.833	0.0338	73.74	58.04	
1,365,195	1,415,603 87	35,412,459	25.71	1.058	0.0412	100. »	100. »	
SERVICES RÉUNIS.								
806,924	3,877,217 79	14,733,536	55.43	1.805	0.0866	5.31	20.07	
2,101,868	4,719,016 69	76,165,259	36.23	2.245	0.0619	14.06	24.43	
12,028,991	10,718,091 »	276,589,531	22.99	0.891	0.0387	80.60	55.50	
14,937,783	19,314,325 48	397,488,326	26.61	1.293	0.0485	100. »	100. »	
1,032,638	2,277,692 16	31,097,143	33.02	2.206	0.0653	4.93	11.67	
2,982,192	3,506,030 23	72,018,775	24.44	1.176	0.0486	14.24	22.59	
16,931,691	9,740,508 23	313,353,449	18.50	0.581	0.0310	80.83	62.74	
20,916,524	15,534,230 62	419,469,367	20.03	0.741	0.0370	100. »	100. »	
315,773	513,721 26	12,631,865	40. »	1.721	0.0430	4.41	18.56	
386,535	376,473 47	11,907,807	30.80	0.973	0.0315	5.40	12.85	
6,446,267	2,008,561 55	139,913,345	21.70	0.311	0.0144	90.19	68.59	
7,148,575	2,923,456 23	164,453,017	23. »	0.409	0.0178	100. »	100. »	
2,455,335	6,698,631 21	91,462,544	42.43	3.107	0.0732	5.01	17.73	
5,470,595	8,601,220 39	160,091,841	29.26	1.574	0.0537	12.71	22.78	
35,406,952	22,467,160 78	729,856,325	20.61	0.634	0.0308	82.28	59.19	
43,032,882	37,767,012 38	981,410,710	22.80	0.878	0.0385	100. »	100. »	

N° LIII. — *Détail, par service (au départ et à l'arrivée), du mouve*

RÉCAPITULATION

(Services intérieur, mixtes,

DÉSIGNATION DES SERVICES.		VOYA								
		MUNIS DE COUPONS SIMPLES.								
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Enfants.	Militaires.	Sociétaires.
DEPART.	Intérieur	138,224	271,056	625,255	406,277	1,416,189	10,171,419	722,895		15,902
	État vers chemins de fer concédés . .	5,405	5,765	10,373	26,021	77,972	292,763	17,775		367
	État vers chemins de fer internatio- naux	52,825	61,465	26,158	20,501	52,034	336,857	8,540		107
	TOTAUX	196,544	338,286	661,786	452,799	1,546,195	10,791,069	749,210		16,376
ARRIVÉE.	Chemins de fer concédés vers État . .	6,746	6,362	13,726	25,612	83,214	325,391	23,999		"
	Chemins de fer internationaux vers État	52,511	64,192	26,988	18,724	49,861	310,008	8,817		1,335
	Transit	53,915	13,664	"	23	74	23	353		"
	TOTAUX	113,202	84,218	40,714	44,379	133,169	635,422	33,168		1,335
	Totaux généraux	309,746	422,504	602,500	497,178	1,679,364	11,426,491	641,954	137,421	17,711
MOUVE										
RECET										
DEPART.	Intérieur	896,026 52	1,087,127 90	1,092,744 91	1,108,610 37	2,221,131 93	8,190,669 09	520,593 72		24,978 15
	État vers chemins de fer concédés . .	20,335 23	13,232 87	14,286 01	68,217 89	116,612 25	251,078 19	19,187 41		447 92
	État vers chemins de fer internatio- naux	430,396 05	358,926 97	76,928 73	75,111 75	122,526 27	365,899 12	11,559 12		209 90
	TOTAUX	1,346,757 80	1,459,287 74	1,183,759 65	1,251,940 01	2,460,270 48	8,810,646 40	551,340 25		25,635 97
ARRIVÉE.	Chemins de fer concédés vers État . .	23,212 70	13,354 75	17,516 "	68,678 02	126,904 "	272,309 48	28,969 67		"
	Chemins de fer internationaux vers État	427,795 99	373,565 10	72,818 62	79,642 85	130,673 18	361,004 90	11,182 50		2,901 10
	Transit	677,044 27	152,502 14	"	145 15	459 30	33 95	1,394 37		"
	TOTAUX	1,130,053 95	541,421 99	90,334 62	148,466 02	258,036 48	633,350 33	41,566 54		2,901 10
	Totaux généraux	2,476,811 76	2,000,709 73	1,274,094 27	1,400,406 03	2,718,306 96	9,443,996 73	658,634 19	304,272 60	28,537 07

(a) Chaque coupon d'aller et retour a été compté pour deux voyageurs.

(b) Dans ce total, on a compté le poids moyen des bagages taxés au minimum, à 25 kilogrammes par colis.

ment et de la recette des voyageurs et des bagages. — Année 1880.

GÉNÉRALE.

internationaux et de transit.)

GEURS										BAGAGES			
MUNIS DE COUPONS D'ALLER ET RETOUR (a)										TOTAL GENERAL	TAXÉS		TOTAL — Poids en quintaux (b)
TRAINS EXPRESS			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.			au		ou		
1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Abonn ^{ts} .	BILLETS circulaires.	Sociétair ^s .	MINIMUM. — Nombre de colis		POIDS — Quintaux.		
224,266	375 386	829,326	724 646	2,391,746	15,539,592	5,712,042	998	541,332	40,006,801	131,047	111,051	144,563	
1,178	2 226	6,554	9,278	32,346	125,946	204	1,061	14 350	619,937	10,125	6 880	9,411	
15,434	22,604	30,102	7,096	19 928	76,520	214	"	6,222	746,597	31,215	21,447	30,751	
240,878	400,216	865,582	741,040	2,444,020	15,742,058	5,712,510	2,062	562,304	41,363,335	175,387	143,578	184,725	
2,188	4,392	5,922	10,764	41,718	133,962	216	22	40,984	745,238	9,507	7,623	10,000	
37,678	55 138	35 968	8,434	32 308	127,802	"	5,304	24,972	852,140	1,126	21,730	25,011	
1,656	1,391	"	"	6	"	"	1,015	"	72,149	400	12 453	12,553	
31,522	63,924	41,890	19 198	74,032	281,764	216	6,335	63,055	1,669,517	11,033	44,806	47,564	
272,400	464,140	907,772	740,238	2,518,052	16,023,822	5,712,726	8 400	627,360	43,032,882	186,120	155,634	232,289	

MENT.

826,665 63	878 495 45	1,141,800 05	1,115,128 47	2 193,681 35	8,168,278 34	11,857,669	8,761 61	555,714 56	31,619,517 77	67,945 82	410,877 40	478,823 22
3,002 35	3,970 47	3,831 52	15,377 21	27,491 12	64,369 86	774 40	7,411 55	10,631 02	646,200 33	5,090 85	17,936 20	22,997 05
75,948 81	16,961 32	20,708 29	9 515 91	17,566 45	38,571 34	111 50	"	7,540 71	1,678,282 24	17,461 03	131,813 45	151,274 48
905,616 79	949,427 24	1,169 169 89	1,170,421 62	2,235,738 92	8,271,019 54	1,89,762 59	16,156 16	573,889 29	33,971,063 31	90,467 70	562,627 95	633,094 75
3,921 20	6,380 55	6,662 50	17,356 15	46,157 15	134,874 35	421 82	163 60	30,440 60	99,343 54	4,774 24	17,956 40	22,730 64
143,793 01	214 492 77	61,296 79	14,116 37	34 977 70	95,285 16	"	47,271 06	42,769 "	2,119,687 10	438 59	122,864 82	123,303 41
20,366 02	15,771 75	"	"	84 15	"	"	6,118 30	"	873,921 40	204 "	107,939 48	103,143 48
169,881 23	235,643 07	69 949 29	31,772 52	81,219 "	230,159 51	421 82	53,552 96	73,209 60	3,792,952 01	5,416 83	213,700 70	249,177 53
1,073,498 02	1,186,072 11	1,239,129 18	1,202,194 14	2,319,957 92	8,501,179 05	1,190,164 41	69,729 12	647,098 89	37,767,012 3	95,884 55	806,487 75	902,272 28

TE.

N° LIV. — *Détail, par station (au départ), du mouvement des voyageurs et des bagages.*

(Services réunis.)

ANNÉE 1880.

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.		au MINIMUM.	au POIDS
	express	ordinaires		express	ordinaires.			Expédi- tions	Quintoux.
Acren.	4	6,782	156	4	8,873	592	16,414	64	25
Adinkerque	2	41,410	275	"	2,214	92	43,690	47	68
Aeltre	5	42,931	521	42	46,933	442	30,844	57	42
Alost	6,469	78,717	7,131	10,704	80,751	22,172	206,244	4,346	632
Amougies	6	6,976	440	3	7,773	415	15,013	25	8
Anderlues	20	10,217	216	16	7,967	2,215	20,681	93	34
Angleur (État).	3	29,183	400	"	10,588	894	41,068	9	4
— (localité).	"	3,280	22	"	666	474	4,442	32	42
Ans.	3,534	28,055	824	1,250	45,436	17,461	66,560	436	43
Anseghem.	19	16,736	392	6	45,059	453	32,665	95	49
Antoing.	27	31,631	525	103	38,342	2,454	73,082	411	496
Anvaing.	8	12,201	227	"	44,387	236	27,059	96	34
Anvers (Dam).	1	23,059	364	5	8,872	306	32,604	30	6
— (Est)	125,336	198,445	45,196	155,608	404,523	50,060	676,168	6,104	40,934
— (Sud)	"	37,414	2,148	"	9,503	402	49,437	433	36
Ardoye-Coolcamp	"	6,368	127	5	3,464	48	10,242	46	7
Arlon.	4,478	63,414	4,604	489	45,488	4,329	86,202	4,322	1,405
Assche	12	7,551	93	2	5,283	575	13,516	24	8
Assenede	3	41,264	138	8	7,988	43	49,444	31	41
Assesse.	"	45,779	400	"	45,437	574	31,890	449	445
Ath.	3,374	90,539	2,904	2,407	48,115	14,347	158,686	4,915	899
Alhus.	"	17,856	304	"	7,741	419	26,320	250	458
Audegem	33	8,717	442	442	8,118	4,038	48,460	33	40
Audenarde	436	46,789	3,439	71	32,350	4,416	84,201	543	425
Autel-Bas.	"	8,298	170	"	3,389	980	42,837	463	37
Auvelais	52	27,272	352	38	22,468	24,844	74,726	447	44
Ave-Capelle.	"	5,512	59	"	2,727	"	9,298	48	9
A reporter.	440,222	811,114	71,477	170,213	508,125	440,681	1,844,862	13,318	15,269

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERES.		PRIX RÉDUITS — express et ordinares.	PRIX ENTIERES.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.		au MINIMUM.	au POIDS.
	express.	ordinares.		express.	ordinares.			— Expédi- tions	— Quintaux.
Report . . .	440,222	814,414	74,477	170,243	503,125	440,681	4,841,862	43,348	45,209
Avelghem	"	13,243	275	"	17,786	239	33,515	445	401
Avennes.	"	6,813	747	"	6,466	72	43,768	57	32
Avernas-Bertree.	"	3,023	51	3	1,994	75	5,146	56	6
Avis-en-Condroz	"	4,631	68	"	3,269	252	10,220	48	43
Aye.	"	3,191	403	"	4,495	1,381	8,170	30	31
Baeloghem	9	6,648	409	5	8,659	699	46,126	30	40
Baelen-sur-Nèthe	"	3,551	81	"	2,423	27	6,032	23	8
Baesrode (Nord)	9	2,140	17	7	1,371	213	3,759	2	4
— (Sud)	65	7,723	234	93	5,334	441	17,892	29	25
Barry-Maulde	1	44,547	145	"	3,877	22	18,592	76	28
Barse.	"	42,366	462	"	10,939	667	24,134	59	21
Barvaux.	4	12,638	288	"	6,218	101	19,279	405	471
Bascoup-Chapelle	46	9,153	260	2	9,798	4,445	23,701	98	24
Basècles (Carrières).	2	7,627	423	43	8,531	4,995	18,296	70	32
— (Station)	12	7,456	171	12	7,392	956	15,990	75	26
Bassevelde.	48	6,826	158	31	5,175	4	12,212	38	46
Bassilly.	49	8,100	184	49	40,790	582	49,721	412	33
Bastogne	"	46,097	551	"	4,870	474	21,692	471	318
Battice	3	21,495	397	"	41,971	457	34,323	287	69
Baudour.	5	12,178	221	3	44,331	9,368	36,406	402	39
Bauters.	"	8,239	457	2	3,470	1,682	13,550	35	42
Baume (Centre)	4	41,377	747	"	43,533	9,819	97,456	378	440
Beaumont	"	15,760	367	"	5,741	270	22,138	290	444
Bellefontaine.	"	464	6	"	267	"	737	6	4
Bellem.	28	6,317	201	48	40,260	408	46,932	43	28
Belœil	56	14,912	164	49	13,468	1,846	30,465	492	484
Berchem (Anvers)	2	44,458	4,437	4	41,869	825	31,342	440	45
— (Sainte-Agathe)	1	16,996	231	1	5,783	132	23,144	20	5
Bernimont.	"	1,773	23	"	783	"	2,579	44	4
Bernissart.	1	4,021	62	"	1,554	51	5,689	47	9
Betrix	"	163	1	"	16	"	212	4	"
A reporter. . .	140,537	1,124,238	82,242	170,472	755,615	177,583	2,430,137	16,056	46,897

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL.	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.		au MINIMUM.	au POIDS.
	express.	ordinaires.		express.	ordinaires.			— Expedi- tions.	— Quintaux.
Report . . .	140,537	1,124,258	82,242	170,472	755,583	477,583	2,450,137	46,056	46,897
Borzée	"	46,807	368	"	5,437	"	23,312	352	443
Boyne-Heusay	4	42,733	215	2	5,698	4,295	49,944	64	44
Bierset-Awaus	"	22,472	552	"	28,974	4,331	56,026	50	47
Bièvre-Graide	"	400	"	"	34	"	434	"	2
Binche	216	61,923	4,305	24	63,497	35,489	462,451	4,308	631
Blandain	4,640	24,895	838	4,645	42,976	2,974	44,968	326	329
Blankenberghe	44,230	31,314	2,714	3,857	31,448	4,909	82,439	4,054	2,250
Blaton	4	28,030	465	2	23,802	7,604	59,904	255	83
Bleyberg	2,958	40,847	266	8,090	3,579	341	26,081	99	74
Bloemendaël	44	45,303	534	5	24,625	4,375	38,850	84	64
Bodeghem-Saint-Martin	4	5,304	401	43	6,736	4,534	43,692	49	44
Boesinghe	"	10,906	447	"	4,033	36	15,422	27	45
Bois-du-Luc	"	8,889	465	4	40,250	4,704	21,006	429	49
Boitsfort	449	37,581	618	64	74,652	35,676	448,740	494	53
Bomal	"	42,699	272	"	6,444	48	49,403	95	99
Bonne-Espérance	"	44,760	531	"	9,240	2,845	24,376	84	40
Boom	"	37,207	802	"	34,209	8,965	81,484	575	240
Boortmeerbeek	"	8,932	354	"	48,508	3,635	34,446	83	8
Bouchaute	46	7,262	443	68	5,250	98	42,867	38	45
Boucle-Saint-Denis-Nederzwalm	6	8,312	323	"	42,914	801	22,353	439	20
Bourg-Léopold	40	40,530	32,088	2	6,088	436	48,854	442	479
Boussu	33	20,944	514	47	29,914	42,406	63,822	348	406
Boussu-Haine	"	4,403	63	"	2,068	4,008	7,242	31	5
Bousval	4	8,656	96	14	8,479	3,697	20,643	46	25
Bovigny	"	4,027	143	"	2,007	"	6,447	45	7
Bracquenies	42	22,397	569	4	28,355	6,625	57,959	260	446
Brages-Bellinghen	"	4,503	426	"	5,584	602	40,815	26	5
Braine-l'Alleud	"	34,490	491	"	32,403	37,488	403,972	260	92
Braine-le-Comte	3,562	52,616	2,392	4,498	58,437	27,064	445,269	760	403
Braives-Latienne	"	7,496	167	"	8,995	"	46,658	64	49
Bruglette	91	16,680	208	36	19,021	420	36,246	228	113
Bruges (L'Essin)	339	14,919	524	268	18,350	4,156	32,556	447	49
A reporter . . .	460,817	1,692,259	130,391	186,406	1,351,883	378,232	3,899,688	23,649	22,437

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GENERAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS		PRIX RÉDUITS — EXPRESS ET ORDINAIRE	PRIX ENTIERS		PRIX RÉDUITS — EXPRESS ET ORDINAIRE		ou MINIMUM.	ou POIDS
	EXPRESS	ORDINAIRE		EXPRESS	ORDINAIRE			1 exp. 1 ord.	Quintaux
Report . . .	160,817	1,692,259	130,391	486,106	1,331,583	378,232	3,899,688	23,649	22,137
Bruges (Station)	22,680	88,016	44,311	15,923	73,850	10,224	230,007	1,875	2,678
Bruxelles (Chaussee de Louvain)	166	4,509	86	303	1,370	204	6,888	19	14
— (Duquesnoy)	301	"	"	"	377	130	805	"	"
— (Josaphat)	7	2,109	20	7	371	"	2,017	1	"
— (Midi)	94,837	444,211	23,750	27,747	234,965	28,981	896,491	12,178	13,029
— (Nord)	282,985	643,649	98,248	156,906	340,816	120,628	1,645,282	10,973	25,007
— (Ouest)	93	4,173	4,675	118	1,300	607	10,971	15	2
— (Quartier-Lepold)	8,322	295,109	17,645	4,365	461,289	13,778	500,558	4,435	4,780
— (rue de la Loi)	4,569	41,831	899	823	2,643	90	47,850	100	96
— (rue des Palais)	31	19,823	234	104	8,708	98	29,048	35	5
— (rue Rogier)	609	17,003	576	803	8,507	672	28,170	109	69
Buggenhout	93	8,691	543	474	10,651	2,192	22,349	44	42
Burst	3	7,230	231	43	7,818	1,513	16,813	28	6
Buvrinues-Mont	1	5,531	78	"	3,478	360	9,448	45	5
Buyssingen	"	7,723	106	"	41,704	34,014	53,597	81	23
Calevost	1	26,915	239	"	36,954	30,214	94,413	115	50
Callenelle	8	20,200	300	12	17,570	2,133	40,278	195	51
Calmpthout	257	6,215	191	27	6,659	990	14,369	46	75
Capelle-au-Bois	602	13,487	519	540	20,131	42,252	47,531	63	27
Cappellen	544	12,197	1,146	312	14,675	16,214	40,088	421	46
Caprycke	98	8,643	241	31	4,118	32	13,138	44	13
Carnières-Nord	25	9,442	275	37	11,911	13,531	35,221	56	40
Châteaux	"	7,856	149	2	4,699	746	43,452	31	4
Charleroi	34,574	270,363	20,203	11,158	128,236	33,808	498,342	4,260	2,536
Chastres	"	44,182	329	"	15,597	2,123	32,231	109	45
Châtehneau-Châtelet	42,341	141,589	5,433	7,809	91,084	23,431	286,657	1,616	704
Chaudfontaine	447	17,465	357	50	48,547	1,579	37,845	256	96
Chénée	9	92,311	4,406	36	61,781	11,531	467,074	560	439
Chièvres	"	8,674	72	"	4,993	883	14,622	63	26
Ciney	"	47,117	973	"	17,172	1,745	66,977	501	490
Clavier-Terwagne	"	9,379	309	"	9,846	266	19,800	110	85
A reporter	621,120	4,027,742	326,050	443,503	2,638,942	703,171	8,830,528	61,840	71,460

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS — explicites et ordinaires	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — explicites et ordinaires		ou	ou
	express.	ordinaires.		express.	ordinaires.			MINIMUM.	POIDS.
								— l'expédi- tion	— Quintaux
Report	621,120	4,027,742	326,050	413,503	2,688,942	753,171	8,830,528	61,840	71,460
Cogneelee	"	7,954	152	"	9,690	1,055	18,851	43	46
Comblain-au-Pont	32	19,663	396	5	13,899	982	34,977	136	91
Comblain-la-Tour	3	13,883	187	"	6,754	2,664	23,491	416	112
Comines	"	45,468	323	"	355	"	46,146	67	4
Contich (Ouest)	2	12,113	199	7	29,761	21,418	63,500	95	20
— (Station)	4	47,405	5,973	"	31,265	7,638	62,285	414	30
Corbeek-Loe	"	8,976	200	"	9,231	1,342	49,749	28	41
Cortemarck	39	17,991	465	106	7,575	67	25,943	82	49
Cortenbergh	32	19,976	851	2	31,758	12,756	68,375	472	52
Couillet-Montigny	6,353	50,669	1,419	2,630	26,322	16,314	103,707	444	95
Courcelles	92	8,459	207	297	6,845	5,179	21,079	433	84
Courtrai	9,164	454,419	7,981	6,599	71,522	9,928	262,613	1,669	4,230
Court-Saint-Étienne	"	10,912	219	"	42,293	3,805	27,229	69	32
Cronfestu	6	10,378	491	"	13,429	5,022	29,026	72	42
Cuesmes (État)	15	11,159	225	5	5,254	868	17,526	86	49
Cumptich	"	4,414	55	"	3,633	300	8,399	6	3
Cureghem	169	6,228	58	213	2,291	356	9,315	20	40
Dacknam	"	127	"	"	4	"	131	"	"
Deerlyk	"	5,447	95	"	8,661	150	14,353	13	41
Denderleeuw	435	16,856	766	367	49,995	34,134	72,553	62	43
Desselghem	"	8,799	444	"	42,008	43	20,991	15	3
Deurie	15	5,278	92	2	8,023	2,308	45,718	39	31
Deurne-lez-Diest	"	2,425	29	"	1,817	"	4,304	44	2
Deynze	1,145	26,484	4,119	796	25,373	6,749	61,366	228	408
Dieghem	12	40,721	100	25	41,925	12,909	35,692	39	5
Diest	22	22,050	4,621	47	8,888	702	36,300	200	160
Dilbeek	"	6,111	66	"	5,389	546	12,112	42	4
Dison	15	26,662	306	6	11,325	563	38,877	485	42
Dixmude	258	37,322	856	176	14,389	330	53,331	438	331
Dolhain	5,121	32,158	1,405	4,728	39,513	11,292	94,247	281	423
Dour	40	20,980	741	54	30,934	6,705	59,454	345	402
A reporte	644,094	4,638,926	355,491	429,538	3,175,123	919,296	10,162,168	67,066	73,962

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL.	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIER.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.	PRIX ENTIER.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires		ou	ou
	express.	ordinaires.		express.	ordinaires.			MINIMUM. — Expédi- tions	POIDS. — Quintaux
Report.	644,094	4,638,926	355,491	429,538	3,475,123	919,296	10,462,168	67,066	73,962
Dudzele	45	3,734	34	20	3,934	283	8,052	6	0
Duffel.	"	44,439	278	2	22,327	29,143	66,489	410	46
Écaussines	435	22,906	631	465	33,789	10,521	68,837	315	405
Eecker-Nazareth	4	7,292	144	"	12,457	864	20,461	38	41
Eeckeren	388	7,166	483	485	8,402	2,549	49,473	44	60
Eecloo	"	40,674	164	"	3,303	666	44,807	10	48
Eoname.	1	4,575	85	40	2,563	225	7,459	20	4
Eerneghem	9	13,059	441	43	7,463	7,270	27,935	41	41
Essen.	"	6,603	65	"	1,960	21	8,649	27	18
Éghezée.	8	13,631	275	"	41,851	4,304	27,075	461	58
Elouges.	21	11,982	286	26	17,371	2,408	32,094	168	32
Emptinne.	"	4,090	55	"	4,701	"	5,846	28	14
Enghien.	2,539	36,663	2,839	4,739	32,756	9,776	86,312	4,444	438
Ensival.	"	22,572	407	"	49,258	4,390	43,627	232	50
Eppeghem.	5	8,451	453	2	48,040	44,902	41,553	49	48
Frembodegem	4	6,345	484	46	4,764	5,863	17,173	47	43
Erpe-Meire	3	5,055	89	"	4,102	245	9,464	4	"
Erquelinnes.	"	26,226	414	"	40,539	4,799	38,975	350	294
Erwelegem	"	3,956	64	"	3,793	303	8,446	21	12
Esemael.	"	7,444	200	"	6,866	4,569	46,079	34	17
Esneux.	37	27,987	571	1	22,317	4,411	55,024	323	436
Esschen.	800	4,977	280	448	3,788	4,032	44,025	62	149
Esschene-Lombeek	41	8,300	460	40	9,204	23,347	44,032	40	40
Estinnes-Baulchin	"	43,055	284	"	48,450	3,765	35,251	451	38
Etichove	"	5,055	477	"	6,005	48	41,285	24	6
Etterbeek.	"	4,835	46	"	264	84	2,229	2	4
Exaerde.	"	9,451	99	"	7,495	668	47,743	21	7
Eyne.	"	6,973	441	4	5,722	93	42,930	35	9
Fallais	"	9,627	465	"	7,469	78	47,339	51	49
Familleureux	"	6,714	469	"	6,942	6,299	20,424	59	22
A reporter.	648,404	4,969,856	363,965	432,176	3,489,424	1,050,194	40,954,016	70,646	75,578

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMILÉS			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GENERAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERES		PRIX RÉDUITS — express et ordinaires	PRIX ENTIERES		PRIX RÉDUITS — express et ordinaires		ou MINIMUM	ou POIDS
	express	ordinaires		express	ordinaires			Expédi- tions	Quintaux
Report	648,401	4,969,856	363,963	432,176	3,489,421	1,030,191	10,934,016	70,646	75,378
Parthennes	"	21,408	282	"	21,857	24,051	67,601	165	62
Teluy-Auquennes.	3	18,137	318	6	27,716	6,191	52,390	176	64
Texhe-le haut-Glocher	"	32,577	179	"	27,267	1,806	62,429	111	31
Plawinne	"	16,396	198	"	16,411	13,438	46,473	46	11
Henu (Proints)	23	20,312	303	5	21,511	3,238	45,421	101	34
Floron	"	21,120	293	2	13,601	2,612	37,628	84	19
Fleurus.	4	11,91	516	3	17,539	11,511	77,480	370	186
Horeffe.	"	21,953	432	"	23,372	11,365	57,142	169	51
Horenville	"	3,722	240	"	4,878	51	7,851	103	131
Fontaine l'Evêque	41	28,718	580	30	37,666	11,968	82,053	111	215
Forchies St-Marche	4	6,330	114	"	6,817	2,701	15,996	69	14
Forest	"	14,815	181	2	15,756	1,875	32,339	70	9
Forest-Stille	"	15,63	199	"	15,106	930	31,872	63	6
Formettes	"	8,286	135	"	3,051	94	11,566	41	20
Fosses	556	20,476	415	62	8,527	2,781	32,790	433	80
Fouches	2	3,823	69	"	2,503	"	6,397	24	9
Frameries.	"	9,620	164	"	3,234	1,220	14,238	140	62
Francois-champs	105	12,615	233	33	4,569	41	17,996	244	171
Franiere	"	6,837	118	"	10,137	34,451	51,563	49	12
Frasnes-lez-Buissonal	70	18,459	399	42	16,468	1,343	36,721	265	108
Frasnes-lez Gosselies.	"	14,411	201	"	9,797	2,792	25,204	79	47
Fumal	"	7,049	97	"	5,795	372	13,313	33	7
Furnes	159	34,704	670	115	7,45	793	40,936	334	247
Gammerages	1	6,508	147	"	8,842	233	15,731	49	49
Gand (Champ des Manœuvres).	46	2,026	68	59	283	30	2,512	5	3
— (Munde)	27	4,612	22	8	328	"	4,997	4	1
— (Rabot)	27	2,431	62	36	588	708	3,552	4	4
— (Station)	74,309	333,202	37,880	496	164,863	52,705	723,455	5,271	4,979
Gavre-Asper	5	11,043	283	5	15,077	2,147	28,530	68	36
Gedinne	"	46	"	"	41	"	57	"	"
Goet-Betz	9	6,756	188	2	3,980	133	13,068	69	34
A reporter	721,225	5,721,562	109,291	303,082	4,003,426	1,247,122	12,609,014	79,331	82,306

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GENERAL	TAXE	TAXES
	PRIX ENTIER		PRIX RÉDUITS — express et ordinaire	PRIX ENTIER		PRIX RÉDUITS — express et ordinaire		ou MINIMUM	ou POIDS.
	express	ordinaire		express	ordinaire			Expéditions	Quantités
Report.	724,225	5,721 562	109 294	503 082	1,003,426	1,247,422	12,609,011	79,334	82,306
Gembloux.	3	49 924	995	5	34,782	6,356	92,065	625	399
Genappe	"	24,993	582	"	24,290	9 351	61,216	396	182
Gendbrugge.	73	2,937	41	129	425	"	3,603	9	9
Ghistenghen	10	7,663	499	"	9,497	1,036	48,425	61	24
Ghistettes.	53	17,729	244	41	11,800	5,190	35,357	70	28
Ghlin.	8	9,616	451	"	11,310	8,636	29,721	59	16
Gilly-Saint-Allet	37	33,499	613	14	24,844	11,620	70,627	259	86
Gingelom	43	10,828	221	5	7 554	962	49,813	110	39
Godarville	"	8,178	211	4	9,629	14,251	32,276	3	10
Gosselies-Ville	53	36 398	897	42	45,751	9,538	92,679	453	278
Gosselies Courcelles	4,027	28,946	1,487	2,770	29,800	23,081	90,114	709	436
Gouvy	66	9,209	272	1	3,613	20	13,184	130	248
Gouy-lez-Pieton.	"	9,862	133	"	9 972	13,953	33,920	61	61
Grammont	1 926	31 573	2,065	859	41,164	11,444	112 061	686	464
Grandghe	12	4 351	55	5	5,155	2,102	41,653	74	17
Grand-Halleux	5	7 173	83	1	3,907	701	12,172	38	39
Grand-Metz	20	6,271	71	1	4,094	111	40,568	32	5
Grand Rong.	1	4,181	66	"	4,685	732	9,665	67	25
Grembergen.	22	9,080	207	5	7,665	161	47,140	23	15
Groenendaal.	13	20,827	505	8	63,725	20,413	105,494	161	121
Grupont	"	12,186	398	1	3,063	1,081	46,729	16	130
Gysegem	27	7,370	138	36	8,431	710	16,712	94	33
Habay	"	9,458	371	"	8,217	841	18,890	131	148
Haecht	"	7,283	322	2	17,397	4,997	30,003	41	13
Haelen	14	6,149	230	10	4,228	98	10,729	46	24
Haeltert.	13	6 171	191	59	6,325	14,668	27,425	23	2
Haeren	2	13,954	199	"	21,014	44,500	49,666	88	11
Hal.	54	73,916	3 026	30	67,963	43,191	188,215	593	286
Hilanzuy	"	7,691	185	"	9,974	383	11,233	40	23
Hamoir	"	19,881	319	"	10,018	3,242	33,160	175	203
Hamoir-en-Condroz	"	7,209	110	"	7,178	822	15,319	39	36
A reporter	730,711	6 248,403	123 883	507,140	1,517,094	1,471,942	13,899,173	95,437	85,709

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GENERAL.	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERES		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.	PRIX ENTIERES.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.		au MINIMUM.	ou POIDS.
	express.	ordinares.		express.	ordinares.			— Expédi- tions.	— Quintaux
Report.	730,711	6,248,403	423,883	307,440	4,517,094	1,471,942	13,899,173	95,137	85,709
Dandzaeme	2	6,993	97	"	3,310	52	40,450	20	4
Hannut	3	49,333	589	"	42,367	446	32,728	284	458
Hansbeke	1	5,939	400	1	41,824	317	48,482	9	4
Harchies	"	9,632	164	"	8,799	1,608	20,203	94	103
Harlebeke	31	25,709	338	46	44,196	251	40,564	409	20
Harmignies	22	40,235	174	"	15,135	860	26,476	405	36
Haut-Pré	5,596	72,293	7,535	4,069	21,393	4,845	442,703	424	476
Havelange	"	43,751	306	"	41,272	189	25,518	99	428
Haversin	"	40,630	214	"	8,263	108	49,243	400	39
Havannes	6	45,323	109	4	13,334	204	28,977	47	49
Havré-Ville	7	46,875	253	3	25,748	27,497	70,385	406	37
Heirweg	"	4,447	13	"	550	"	2,010	"	"
Hemixem	"	23,278	10,124	"	47,659	40,188	61,249	62	22
Hennuyères	"	10,487	228	"	45,049	9,944	35,408	53	14
Henri-Chapelle	4,239	7,348	472	2,073	4,805	"	45,637	79	48
Heppen	"	4,789	428	"	3,484	50	8,151	32	43
Herbesthal	3,550	35,368	756	3,046	10,876	1,784	54,380	668	304
Hérent	"	9,033	161	"	5,107	2,678	46,984	25	20
Hérionnes	"	9,739	164	5	8,906	1,123	49,937	47	8
Herve	6	38,402	669	2	30,982	2,997	73,058	486	294
Herzele	5	8,363	364	6	9,412	1,309	49,459	63	27
Heyst	4,832	10,615	465	4,427	7,307	1,098	22,744	231	351
Heyst-Ecluses	257	3,334	105	537	4,449	54	8,709	26	30
Hoboken	2	14,387	335	"	5,672	5,299	25,695	47	7
Hockay	"	2,687	22	"	2,264	269	5,242	24	5
Hombeek	437	6,577	76	218	2,626	7,346	46,980	45	6
Houdeng-Gœgnies	73	27,293	564	5	20,904	7,728	56,567	244	102
Hougaerde	276	9,414	186	21	6,598	313	47,108	409	40
Huccorgne	"	10,474	165	"	42,379	4,722	24,740	69	48
Huppaye	"	5,230	81	"	5,324	458	14,093	48	7
Huy-Tilleul	4	30,459	786	4	9,096	4,277	41,620	292	413
Hyon-Ciply	2	8,594	123	"	3,707	72	42,498	40	26
A reporter.	743,779	6,732,460	449,424	514,571	4,849,614	4,564,004	14,853,346	89,425	87,854

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS — express et ordinares.	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.		ou MINIMUM.	ou POIDS.
	express.	ordinares.		express.	ordinares.			Expédi- tions.	Quintaux.
Report.	713,779	6,732,160	449,424	314,571	4,849,614	1,564,004	11,853,546	89,425	87,854
Ichteghem	2	7,043	96	10	3,192	1,369	41,712	20	2
Idegem	10	5,654	147	13	7,247	2,789	15,830	40	40
Ingelmunster	"	4,736	101	"	1,456	915	7,208	9	4
Isières-Lanquesaint	"	5,076	65	"	4,370	350	9,861	46	41
Izel.	"	2,597	79	"	4,268	17	3,961	20	46
Jabbéke	30	9,005	461	48	17,628	474	27,346	23	7
Jauche	"	11,825	290	"	6,367	621	19,102	416	59
Jemelle	226	29,544	961	10	9,693	391	40,822	491	300
Jernappes	445	42,717	808	84	68,446	16,383	128,553	472	438
Jemeppe-sur-Sambre.	16	11,412	177	28	10,019	23,067	47,749	35	40
Jette-Saint-Pierre	402	31,034	455	117	25,329	3,807	63,864	439	27
Jodoigne	58	21,839	4,039	8	19,278	4,785	51,007	463	41
Jumet-Brûlotte.	3	46,661	732	"	42,681	6,882	96,962	306	445
Jurbise	8	18,913	448	4	22,422	19,589	61,381	438	26
Juslenville	139	7,487	78	212	7,896	5,902	21,714	84	15
Kemseke	"	2,627	44	"	705	"	3,376	2	4
Koekelberg	473	6,620	43	157	2,086	726	9,705	31	18
La Croÿère	"	"	"	"	"	2,610	2,640	"	"
La Deuze	16	8,724	133	23	11,593	1,282	24,771	34	22
Laeken	554	39,710	587	551	41,329	2,881	55,614	462	51
La Hamaide	4	4,604	66	"	3,731	938	9,310	417	3
La Hulpe	8	35,997	647	6	30,757	37,118	104,533	287	460
La Louvière	595	55,337	1,090	466	47,329	44,787	116,304	721	268
Lambusart	22	6,288	56	46	2,973	5,388	14,773	32	4
Landegem.	56	15,131	475	12	23,094	4,375	40,443	69	40
Landen.	423	11,033	1,215	"	18,415	2,054	62,562	314	184
Landscauter.	2	4,206	56	5	11,307	860	19,436	71	2
Laogemarck.	"	9,376	197	"	5,320	"	14,893	65	19
La Pinte	"	4,415	89	2	8,432	696	13,634	16	4
A reporter.	746,038	7,234,741	459,759	516,070	5,279,677	1,716,060	15,952,315	93,115	89,411

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL.	TAXÉS	TAXÉS
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS — express et ordinares.	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.		au MINIMUM.	au POIDS.
	express.	ordinares.		express.	ordinares.			Expédi- tions	Quintaux.
Report . . .	746,038	7,234,741	459,759	516,070	5,279,677	1,716,160	15,952,345	93,415	89,441
La Reid.	475	6,450	423	407	4,748	956	12,559	405	8
Lauwe	4	44,448	339	40	44,063	365	98,399	37	8
Lavaux.	"	3,708	88	"	1,729	"	5,535	43	26
Léau	499	41,697	239	3	9,679	97	21,914	99	40
Lebbeke	483	8,929	84	200	4,309	614	44,316	29	8
Le Campinaire.	"	42,475	453	"	6,824	4,515	23,997	37	41
Le Vieux-Campinaire.	"	6,970	37	"	2,690	3,498	43,195	37	8
Lede	"	44,314	330	"	17,072	5,173	36,889	68	22
Lombecq	4	6,766	540	3	8,428	7,700	23,435	67	45
Lembeke	6	4,208	34	3	4,792	4	6,047	26	5
Lens	"	15,826	474	2	41,634	224	27,874	182	53
Lessines.	25	29,510	986	31	34,961	3,552	69,065	472	268
Le Touquet	"	12,434	204	"	4,023	20	43,378	33	41
Le Trooz-Aval.	"	28,031	427	"	35,048	4,310	67,816	276	53
Leupeghem	2	7,868	267	4	6,721	400	14,962	39	40
Leuze.	2,534	64,129	876	1,846	34,565	4,875	405,825	4,068	598
Leuze-Longchamps	"	43,799	314	"	46,770	2,400	33,283	71	28
Leval.	"	5,439	99	"	7,255	4,996	44,489	20	5
Libramont	"	44,430	1,266	4	3,575	438	49,740	68	200
Lichterfelde.	6	44,036	290	49	5,964	408	20,420	62	28
Liège-Guillemins.	56,434	292,840	26,727	46,794	442,655	48,040	523,427	4,865	5,454
— (Longdoz)	"	82,241	1,373	2	36,897	4,752	425,263	4,347	4,061
— (Palais)	4,684	70,693	4,577	826	21,370	3,842	400,239	4,583	1,340
— (Vivignis)	125	9,767	340	93	3,071	2,580	45,946	436	77
Lierde-Sainte-Marie	20	11,346	328	8	43,261	384	25,347	55	35
Lierre	"	38,328	9,074	"	34,203	7,706	86,308	702	504
Ligne.	17	20,980	264	44	40,683	492	32,450	400	436
Ligny-Sud.	70	6,039	69	63	4,042	4,532	44,840	20	8
Lillois.	"	10,486	125	"	12,806	2,994	26,408	66	34
Limal.	"	6,102	81	"	7,094	21,564	34,811	26	4
Lincen	"	8,239	86	"	6,966	1,480	16,771	73	30
Lissewaghu	63	4,316	69	56	5,772	"	10,276	8	"
A reporter . . .	307,283	8,078,511	506,802	536,457	5,773,035	1,819,015	17,520,803	104,872	99,488

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.		ou MINIMUM.	ou POIDS.
	express	ordinaires.		express.	ordinaires.			Expédi- tions	Quintaux.
Report	807,283	8.078,514	506,802	536,457	5,713,035	1,819,015	17,520,803	104,872	99,488
Lokeren et Lokeren-Waes . .	287	39,703	1,596	345	48,997	2,607	63,535	458	459
Londerzeel	364	41,488	427	425	43,788	1,704	28,463	74	30
Longlier.	28	47,695	747	"	4,746	163	23,379	314	394
Loos	411	43,528	359	910	12,937	554	28,399	444	82
Loth	"	42,479	230	"	27,461	40,343	50,213	227	9
Louvain.	25,501	437,576	27,303	46,368	418,132	31,156	359,036	2,030	2,034
Lumay	4	4,598	77	"	3,809	175	8,660	24	9
Luttre	782	32,570	780	725	26,222	57,563	448,642	96	35
Machelen	"	5,448	98	7	5,814	"	41,337	48	3
Maffles	6	8,748	55	4	3,600	195	42,605	41	20
Malderen	233	6,492	188	486	7,391	2,195	46,685	99	33
Malines	45,435	423,157	23,684	70,401	407,501	34,770	404,648	3,451	2,340
Manage	4,630	49,397	4,141	738	39,653	20,611	413,170	346	442
Marbehan	"	15,862	785	"	6,682	218	23,547	437	227
Marche	"	28,313	646	"	12,851	9,820	51,630	314	362
Marche-lez-Écaussinnes . . .	"	7,843	134	"	8,193	3,391	49,561	48	30
Marchiennes	41,015	98,066	4,960	7,161	72,745	23,688	247,605	4,027	345
Marcq	"	4,640	30	3	4,590	599	3,862	46	4
Mariemont-Saint-Arthur . . .	3	8,782	204	"	42,923	4,277	23,189	452	50
Marloie	4	47,244	448	"	4,385	4,640	23,748	407	436
Masnuy-Saint-Pierre	4	4,623	83	"	5,828	3,009	13,544	29	4
Nazy	73	7,021	423	4	4,451	365	42,034	47	48
Meirelbeke	80	41,426	159	25	9,977	499	22,466	28	24
Meix-Devant-Virton	"	5,072	65	"	2,321	264	7,722	52	43
Melle	30	47,727	347	46	28,436	3,478	49,734	76	62
Melreux	2	47,744	448	"	44,985	32	30,478	496	213
Merbes-Sainte-Marie	"	4,573	51	"	3,369	830	8,823	33	45
Merchtem	80	7,204	493	41	5,946	66	43,532	68	44
Messancy	"	9,407	202	"	7,230	360	46,899	449	44
Mettlet	419	40,314	202	4	5,996	3,798	20,430	97	81
Mévergnies-Attre.	42	9,068	32	44	5,504	226	44,853	47	49
A reporter	893,074	8,835,087	572,805	633,225	6,372,858	2,037,631	49,343,680	414,520	406,406

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GENERAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.	PRIX ENTIERS		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares		ou	ou
	express.	ordinares.		express.	ordinares.			MINIMUM.	POIDS.
								Expedi- tions	Quintaux
Report.	893,074	8,835,087	572,805	633,225	6,373,838	2,037,631	19,315,680	144,520	406,406
Micheroux.	4	20,222	264	2	16,614	450	37,253	78	47
Mignauil	4	5,562	84	"	6,714	2,823	15,484	50	49
Modave	"	9,556	183	"	12,615	895	23,219	160	75
Moen-Heestert.	4	10,484	217	"	14,881	442	25,725	47	41
Moerbeke	22	19,775	293	8	10,800	1,438	32,336	135	47
Moere	50	5,607	94	21	3,803	1,566	11,441	17	27
Moha.	"	9,883	193	"	5,110	1,455	16,641	31	5
Moli	"	7,709	10,035	"	3,421	450	21,315	83	74
Mons (Station)	8,010	266,564	24,811	3,178	147,786	21,796	472,145	5,420	3,481
Id. (Ville)	"	5,498	34	"	3,269	54	8,555	22	9
Mont-Saint-Guibert.	"	13,889	336	"	13,958	4,179	32,392	155	76
Montzen-Moresnet	2,094	10,759	249	3,866	3,818	742	21,528	124	49
Moorsel.	19	5,503	406	16	3,439	863	9,946	16	40
Moortzele.	8	5,450	406	7	8,636	783	14,690	162	2
Morbat	"	3,696	83	"	3,585	"	7,366	10	41
Morlanwelz	52	21,535	548	41	26,513	22,735	71,427	533	498
Mouscron.	5,262	77,450	4,307	674	64,364	3,919	155,616	1,356	948
Moustier	"	27,414	385	"	22,071	41,820	91,687	436	41
Naast.	"	5,877	94	"	5,180	1,313	12,464	25	5
Namur	12,967	243,544	20,412	1,340	80,168	14,063	372,194	5,465	3,905
Naninnes	"	12,609	154	"	9,103	856	22,722	64	21
Natoye	"	8,033	176	"	6,967	4,081	16,259	44	22
Néchin	177	30,731	629	189	28,849	369	60,917	279	59
Neerlinter.	83	9,986	158	2	9,212	52	49,495	50	48
Neerwinden	"	4,359	113	"	6,524	1,160	12,156	16	3
Nessonvaux	"	26,681	403	"	32,045	4,496	63,628	188	45
Neufvilles	32	13,486	346	4	16,531	7,812	38,211	112	79
Niel	3	13,253	214	3	11,542	4,566	29,583	48	8
Nieuport (Bains)	251	5,141	66	3	647	"	6,078	79	442
Id. (Ville)	102	11,548	340	90	7,081	37	19,098	128	87
Nimy.	12	15,415	378	4	11,306	8,585	33,597	164	39
A reporter	922,223	9,760,783	638,218	642,673	6,970,640	2,187,831	21,122,368	129,417	115,639

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL.	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS — express et ordinares.	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.		au MINIMUM.	au POIDS.
	express.	ordinares.		express.	ordinares.			Expédi- tions	Quintaux.
Report.	922,223	9,760,783	638,218	642,673	6,970,610	2,487,831	21,122,368	129,417	115,639
Ninove	250	25,539	859	206	28,314	5,110	60,278	368	257
Nivelles (Est)	4,090	33,991	4,511	4,983	33,496	26,149	98,490	491	300
— (Nord).	"	36,421	854	"	24,671	46,783	78,429	581	307
Noirhat.	"	2,305	35	"	2,155	444	4,939	5	3
Obaix-Buzet.	2	43,142	204	"	43,842	43,538	70,728	37	4
Obourg.	3	44,819	402	"	44,973	33,984	64,484	79	46
Okegem.	29	4,573	170	66	4,166	7,903	46,909	30	6
Ollignies	"	4,612	34	"	4,314	343	3,300	43	5
Olsene	"	11,131	307	"	12,709	52	24,199	43	43
Onoz-Spy.	365	7,032	218	12	4,476	413	42,516	40	44
Oostcamp.	3	7,811	170	"	7,786	4,308	17,078	48	33
Oostkerke.	"	6,498	92	"	3,844	"	40,134	22	6
Oostroosebeke	"	6,499	101	"	2,134	71	8,805	32	7
Opwyck	20	8,818	149	6	7,190	4,509	17,692	53	46
Ordange.	34	6,208	91	"	2,130	"	8,463	26	30
Ormeignies	10	4,947	56	2	4,759	418	40,192	49	24
Orp-le-Grand.	"	7,643	176	"	4,263	354	12,436	37	45
Orroir	"	11,075	256	"	7,065	220	48,616	59	31
Ostende (Quai)	2,078	29	91	89	8	"	2,295	39	605
— (Station).	27,693	89,775	8,210	40,542	60,831	4,745	491,846	4,533	3,830
Ottignies	3	33,691	1,766	4	26,276	42,425	74,168	261	77
Paliseul	"	120	14	"	65	"	496	"	"
Papignies	"	3,805	60	"	4,830	4,313	40,008	34	9
Pâturages.	20	11,398	555	16	28,479	7,913	51,101	200	25
Peissant.	"	5,899	140	"	6,279	2,214	44,532	48	45
Pepinster.	11,035	70,433	2,419	5,369	60,834	23,993	173,803	804	67
Péruwelz.	60	70,015	4,593	49	32,950	8,675	413,344	1,018	720
Pervyse.	"	5,241	69	"	5,883	561	41,757	38	48
Perwez.	"	23,053	484	"	43,616	1,238	38,391	208	142
Peteghem-lez-Audenarde	3	7,068	121	2	5,325	2,085	44,604	37	47
A reporter.	964,921	10,296,477	659,447	664,019	7,385,040	2,391,497	22,358,501	133,617	422,298

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL.	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires		au MINIMUM.	au POIDS.
	express.	ordinaires.		express.	ordinaires.			Expédi- tions.	Quintaux.
Report.	964,921	10,296,477	659,447	664,019	7,385,040	2,391,597	22,358,501	135,617	122,298
Petit-Sinay	"	4,094	20	"	4,263	"	5,377	3	"
Piéton	7	45,464	28	4	41,322	2,354	29,406	91	33
Pirange	3	3,231	41	"	1,448	430	5,153	9	"
Pitthem.	4	7,035	138	49	3,276	258	40,780	35	24
Plasschendaale.	23	8,486	320	44	14,661	2,067	25,601	49	41
Poelcapelle	"	4,800	34	"	2,175	40	7,019	34	7
Poix	20	48,036	4,093	3	3,329	39	22,520	487	359
Pont-à-Celles	"	40,377	484	"	44,684	50,041	75,286	52	46
Poulseur	9	42,360	464	763	40,900	4,837	26,033	410	76
Puers.	"	2,781	29	"	884	3	3,694	44	4
Quaedmechelen (Oosthem) . .	"	3,647	87	"	5,284	4,375	40,393	29	4
Quaregnon-Waesmuël	47	23,629	825	48	45,321	11,304	81,141	250	70
Quatrecht	10	7,225	91	8	13,852	2,147	23,303	22	12
Quenast.	"	6,013	76	"	5,718	962	42,801	26	4
Quiévrain	1,882	43,444	1,291	578	34,909	7,410	89,514	4,249	655
Ramillies	"	15,543	291	"	15,505	499	31,838	99	30
Ramscapelle	"	1,708	43	"	1,840	"	3,561	41	4
Ransart.	"	7,242	55	"	2,015	504	9,816	34	41
Rebaix	1	5,891	85	"	6,048	1,630	43,655	49	11
Rebecq-Rognon	1	41,051	440	"	11,739	1,160	24,094	43	6
Rebecq-Village.	"	7,840	443	"	11,051	1,728	20,702	62	43
Reeth.	"	7,641	435	"	10,562	700	49,038	25	4
Remicourt.	"	29,727	415	"	17,083	4,444	51,641	64	44
Renaix.	135	42,145	1,243	424	36,069	7,625	87,341	996	4,028
Rèves.	"	4,514	60	"	5,546	681	10,801	24	19
Rhisne	"	9,592	192	"	13,757	2,601	26,442	86	75
Rhode-Saint-Genèse	"	10,536	163	"	23,664	56,710	91,073	79	19
Rixensart.	4	16,609	233	"	9,397	32,335	58,580	44	18
Rochefort.	"	4,944	428	"	2,405	2,196	9,373	42	73
Roculx	"	42,156	186	1	8,946	34,616	52,905	404	58
A reporter.	967,067	10,653,957	667,550	662,584	7,729,422	2,616,202	23,296,779	139,506	124,976

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GENERAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERES.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.	PRIX ENTIERES.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinaires.		ou MINIMUM.	ou POIDS.
	express.	ordinaires.		express.	ordinaires.			Expédi- tions	Quintaux
Report . . .	967,067	40,653,957	667,550	662,584	7,729,422	2,616,202	23,296,779	139,506	124,976
Rooiborst	2	5,417	455	•	5,202	635	41,431	34	40
Rosoux-Goyer	•	8,236	177	•	6,393	983	15,689	62	45
Roux	5,309	46,580	4,928	7,667	55,161	21,508	441,153	371	402
Ruysbroeck	•	23,233	265	4	59,930	44,546	88,930	91	7
Ruette	•	816	41	•	371	•	4,198	6	2
Saintes	10	6,595	488	5	43,258	4,436	21,492	47	47
Saint-Amand lez-Puers	50	3,759	46	9	2,172	78	6,414	9	43
Saint-Denis-Bovesse?	•	45,257	394	•	24,198	4,887	44,736	419	55
Saint-Denis-Westrem	36	5,828	98	25	9,519	4,989	47,795	33	41
Saint-Gérard	222	7,473	96	10	4,266	370	12,437	80	23
Saint-Ghislain	627	88,453	4,254	496	67,387	43,684	471,600	4,285	464
Saint-Gilles (Waes)	•	9,279	432	•	2,505	401	12,323	35	7
Saint-Médard	•	67	•	•	22	•	89	•	•
Saint-Trond	264	31,105	4,712	40	40,718	691	44,500	444	431
Santbergen	4	6,455	196	3	7,540	2,036	15,934	24	4
Sart-lez-Spa	•	4,025	45	•	443	•	4,483	26	4
Saventhem	73	45,447	355	49	26,000	30,514	72,438	141	33
Schaerbeek	4,615	35,190	839	3,236	45,289	1,253	60,451	118	64
Scheldewindeke	45	8,242	482	70	47,750	4,665	27,924	65	44
Schellebelle	•	6,520	464	2	8,075	876	45,637	28	5
Schendelbeke	•	3,260	53	•	2,035	824	6,492	7	5
Schoonaerde	2	8,601	466	7	6,515	669	45,960	42	40
Selzaete	•	41,553	199	•	4,558	•	16,310	95	44
Senefte	•	48,384	217	•	47,965	6,442	43,008	481	76
Sibret	•	3,990	74	•	3,196	•	7,260	24	42
Signeux	4	7,812	439	•	4,493	430	42,575	52	22
Silly-Hellebecq	29	4,531	465	26	7,509	4,802	14,062	68	36
Sirault	4	9,225	459	•	9,065	993	19,446	68	252
Snaeskerke	20	8,140	91	42	5,744	4,265	45,278	47	5
Soignies	352	44,374	4,286	97	42,938	45,042	404,089	728	391
Sombrefte	463	17,335	266	314	43,457	4,544	33,079	422	40
A reporter . . .	978,895	44,415,852	678,575	674,350	8,474,383	2,742,388	24,364,443	153,865	127,120

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS — express et ordinares.	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.		au MINIMUM.	au POIDS.
	express.	ordinares.		express.	ordinares.			Expédi- tions	Quintaux.
Report . . .	978,893	11,113,852	618,575	674,350	8,174,383	2,742,388	24,364,443	153,865	127,120
Sottegem	4,460	37,246	4,077	849	35,210	2,758	78,600	415	162
Spa.	10,218	36,912	3,677	2,383	25,684	3,859	82,733	4,877	2,476
Staden	"	9,284	123	"	3,742	"	13,449	34	7
Stambruges	47	41,074	456	6	40,042	805	22,070	68	47
Statte.	"	40,674	4,280	"	9,508	845	52,307	262	90
Stavelot.	401	18,874	389	42	7,494	595	27,463	328	208
Stekene.	"	15,706	474	"	6,386	"	22,263	30	7
Sterpenich	61	5,274	268	3	4,630	215	7,448	39	60
Straimont.	"	57	2	"	40	"	69	"	"
Strée-lez-Beaumont	"	7,219	406	"	6,026	81	13,432	408	7
Sweveghem.	42	14,830	209	"	14,937	42	30,030	31	40
Synghem	5	9,496	253	9	15,443	4,166	26,042	38	40
Tamines.	6,712	51,112	4,920	2,585	38,589	34,858	135,776	265	403
Taviers	54	12,555	257	"	41,509	308	24,680	485	421
Templeuve	49	12,798	241	404	12,305	3,964	29,361	47	34
Termonde.	4,292	54,031	42,339	3,036	36,834	6,256	113,788	699	426
Ternath.	4	19,466	652	4	27,583	40,580	57,986	174	30
Tertre-lez-Baudour.	"	6,504	66	"	3,441	664	40,615	30	2
Tessenderloo.	"	5,814	149	"	6,937	461	43,058	34	45
Theux	619	18,919	290	854	18,459	42,532	51,673	272	408
Thielt.	40	7,243	407	4	4,928	300	9,592	75	33
Thorembais-Saint-Trond	"	8,742	434	"	5,859	"	14,702	33	45
Thourout	"	17,757	573	"	9,337	823	28,492	444	404
Thuillies	"	8,041	423	"	4,348	"	42,452	30	2
Thulin	6	9,339	225	"	24,717	4,887	36,174	450	23
Tilff	31	20,137	358	42	15,494	5,911	41,973	430	47
Tirlemont.	42,303	92,706	9,562	2,443	52,428	47,189	186,334	4,487	941
Tongres.	22	20,439	714	4	6,846	284	27,979	290	247
Tournay	40,253	222,500	42,802	8,276	85,145	6,488	345,434	3,721	2,770
Trazegnies	171	12,934	296	787	41,670	6,438	32,046	195	73
Trois-Ponts	2	11,751	141	"	5,822	323	43,039	76	33
A reporter . . .	1,025,294	11,931,650	727,234	695,718	8,685,866	2,864,200	25,929,962	160,836	131,314

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES		
	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR				TOTAL GÉNÉRAL.	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares.	au MINIMUM.		au POIDS.	
	express.	ordinares.		express.	ordinares.		Expédi- tions		Quintaux.	
Report.	4,025,294	41,931,650	727,234	695,748	8,685,866	2,864,200	25,929,962	160,836	431,314	
Tronchiennes	83	43,301	220	23	6,653	323	20,603	23	8	
Tubize	42	23,833	692	3	41,371	25,078	90,989	495	46	
Uccle	6	42,887	468	4	8,544	4,609	23,212	31	7	
Vaudignies-Neufmaisons	"	41,341	88	"	40,405	317	21,851	98	37	
Vaulx.	"	5,042	57	"	3,312	337	8,778	20	3	
Vaux-sous-Chèvremont	6	23,436	314	4	48,936	5,339	48,085	431	43	
Vedrin	1	8,042	100	3	9,009	876	48,031	46	9	
Velthem.	2	4,964	478	"	5,780	1,199	42,123	42	3	
Vertryck	2	42,853	343	"	24,589	2,751	40,538	52	45	
Verviers.	41,234	474,952	41,498	35,806	124,647	21,364	442,501	4,428	3,090	
Verviers-Est	4,778	15,562	4,931	4,173	44,442	4,746	39,322	151	18	
Viane-Mocrbeke	"	7,414	77	"	4,571	617	12,679	23	4	
Vichte	"	7,692	149	"	16,782	48	24,074	27	4	
Vielsalm	139	44,457	364	7	6,194	108	20,968	180	207	
Viesville	4	6,477	78	4	5,244	42,711	24,518	29	9	
Vieux-Dieu	6	38,891	2,528	3	50,854	27,473	119,455	436	44	
Ville-Pommerœul	44	43,507	267	"	47,964	4,349	36,094	828	440	
Vilvorde.	9,232	38,449	8,285	43,906	76,513	65,623	212,061	590	462	
Virton-Saint-Mard	8	44,493	478	"	5,514	95	47,285	179	434	
Wachtebeke.	7	42,721	215	7	8,524	990	22,464	38	7	
Waereghem	5	34,791	639	4	21,923	4,274	58,656	459	74	
Wagnelée-Saint-Amand.	"	5,664	97	"	5,689	4,268	42,718	38	43	
Waremmes.	"	41,282	934	6	23,992	2,078	63,292	502	267	
Warpeton.	"	26,264	633	"	3,585	512	30,994	494	45	
Warquignies.	4	8,090	83	"	6,333	799	45,309	24	5	
Wasmes.	14	49,320	606	46	33,470	6,689	59,815	492	66	
Waterloo	"	33,626	374	"	28,691	35,471	97,859	427	25	
Watermael-Berg	27	44,870	483	40	45,656	4,849	32,625	93	41	
Wavre	4	43,278	4,896	53	34,769	47,542	96,539	625	338	
A reporter.	1,083,929	42,613,299	760,448	749,777	9,314,943	3,404,005	27,628,401	174,310	438,774	

STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES	
	BILLETS SIMPLES			BILLETS D'ALLER ET RETOUR			TOTAL GÉNÉRAL.	TAXES	TAXES
	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares	PRIX ENTIERS.		PRIX RÉDUITS. — express et ordinares		ou MINIMUM.	ou POIDS.
	express.	ordinares.		express.	ordinares.			— Expédi- tions.	— Quintaux.
Report . . .	1,083,929	12,613,299	760,118	719,777	9,314,943	3,104,005	27,638,401	174,310	138,771
Wavre-Sainte-Catherine . . .	"	8,203	207	1	9,121	3,833	21,665	51	52
Weerde	"	6,955	109	"	14,767	8,150	29,981	20	11
Welkenraedt	2,702	9,333	344	1,598	8,247	210	22,434	93	20
Wespelaer	1	9,851	254	"	16,516	4,691	31,349	131	81
West-Roosebeke	"	3,580	50	"	1,342	"	4,972	4	4
Wottereu	49	29,985	963	67	13,704	3,750	32,518	272	147
Wichelen	10	6,477	127	8	6,496	977	14,093	43	20
Widoumont-Bercheux	"	3,317	60	"	2,480	288	6,175	14	10
Wilsbeke	"	3,762	45	"	1,161	"	4,971	12	3
Wilryck	"	12,849	1,076	7	5,797	2,337	22,066	67	8
Wygmael	"	8,373	174	2	9,148	5,239	22,936	37	3
Wynendale	"	1,699	18	"	596	2,280	4,593	4	4
Ypres	"	20,562	676	"	2,342	100	23,680	90	88
Zarren	"	8,065	157	"	4,201	"	12,423	34	5
Zèle	228	21,468	552	203	19,238	887	42,576	167	41
Totaux. { au départ des sta- tions de l'Etat. . arrivée et transit des Compagnies.	1,086,922	12,769,838	765,260	751,663	9,462,432	3,138,720	27,974,835	175,336	140,209
	247,828	833,195	31,829	70,543	188,624	35,523	1,410,542	11,084	45,415
Totaux généraux . . .	1,334,750	13,603,033	800,089	(¹) 822,206	(¹) 9,651,056	(¹) 3,474,243	43,032,882	186,420	185,681
				(²) 822,206	(²) 9,651,056	(²) 3,474,243			

(*) Aller.

(*) Retour.

N° LVI. — Trains de plaisir mis en marche en 1880. — Parcours

Comparaison des

TRAJETS EFFECTUÉS.		DATES.	Parcours kilométrique DES TRAINS sur le réseau de l'État.	NOMBRE DE		PRODUIT (Part de l'État)			
POINTS DE DÉPART.	POINTS DE DESTINATION.			voitures remorquées.	voyageurs transportés.	TOTAL des trains.	MOYEN		
							par train- kilomètre.	par voiture.	par voyageur.
		1880.	Kilom.			Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
Aix-la-Chapelle (par le Grand-Central).	Bruxelles (Nord)	21 juillet.	30.»	6	94	120 70	4 02	20 12	1 28
Allemagne (par Cologne).	Bruxelles (Nord)	20 juillet.	138.»	6	87	519 15	3 76	86 52	5 97
Amsterdam et Utrecht.	Bruxelles (Nord)	20 juillet.	74.»	8	315	1,044 40	14 11	130 55	3 32
Anvers (Est)	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	19 septemb.	91.»	10	450	941 05	10 34	94 10	2 09
		20 septemb.	91.»	10	549	903 15	9 92	90 31	1 65
Anvers et Termonde.	Ostende	5 septemb.	350.»	8	266	1,176 05	3 36	147 »	4 42
		19 septemb.	198.»	8	110	379 50	1 92	47 44	3 45
Armentières.	Ostende	8 août.	162.»	10	297	710 60	4 39	71 06	2 39
		22 août.	162.»	8	366	847 95	5 23	105 99	2 32
Ath	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	23 août.	116.»	10	417	834 »	7 19	83 40	2 »
		22 août.	292.»	8	309	1,512 75	5 18	189 09	4 90
Bruxelles (Nord)	Blankenberghe	12 septemb.	292.»	8	212	1,010 90	3 46	126 36	4 77
	Flessingue	29/30 août.	42.»	8	128	106 40	2 53	13 30	0 83
	La Haye	12 septemb.	148.»	6	119	425 60	2 88	70 93	3 58
	Ostende	4 juillet.	244.»	15	642	3,054 30	12 52	203 62	4 76
	Ostende et Heyst	5 septemb.	292.»	14	420	2,093 30	7 17	149 52	4 98
	Terneuzen	13 juin.	42.»	6	250	200 »	4 76	33 33	0 80
Charleroy et Viesville.	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	13 septemb.	123.»	13	95	222 05	1 81	17 08	2 34
		20 septemb.	123.»	10	134	301 90	2 45	30 19	2 25
Châtelineau et Couillet	Bruxelles (Midi).	29 août.	124.»	12	1,585	3,591 75	28 97	299 31	2 27
Ciney.	Bruxelles (Quartier-Léopold) .	12 septemb.	170.»	8	272	670 35	3 94	83 79	2 46
Courtray et Deynze.	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	20 septemb.	201.»	10	85	267 35	1 33	26 73	3 15
		8 août.	134.»	6	140	400 75	2 99	66 79	2 86
Dunkerque.	Ostende	29 août.	134.»	8	147	476 35	3 55	59 54	3 24
Erquelinnes et Baume.	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	20 septemb.	155.»	10	117	259 49	1 67	25 94	2 22
Furnes, Thielt et Deynze.	Bruxelles (Nord)	24 octobre.	274.»	4	78	313 65	1 14	78 41	4 02
Gand.	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	6 septemb.	117.»	10	310	752 50	6 43	75 25	2 43
		19 septemb.	117.»	10	512	1,157 45	9 89	115 74	2 26
		12 juillet.	30.»	12	622	559 80	18 66	46 65	0 60
Gand, Eccloo et Bruges	Bruxelles (Nord)	15 août.	116.»	6	188	433 85	3 74	72 30	2 31
		22 août.	116.»	5	271	622 80	5 37	124 56	2 30
		1er août.	46.»	6	164	154 35	3 35	25 72	0 94
Gand et Malines.	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	29 août.	46.»	8	422	396 »	8 61	49 50	0 94
		19 septemb.	158.»	10	174	275 80	1 74	27 58	1 59
Givet.	Bruxelles (Quartier-Léopold). .	19 septemb.	56.»	18	848	1,857 25	33 70	104 85	2 23
		3 octobre.	56.»	15	1,303	2,925 35	52 24	195 02	2 24
		25 juillet.	174.»	8	377	1,291 95	7 42	161 49	3 43
Hazebrouck.	Bruxelles (Nord)	22 août.	174.»	8	306	714 55	4 11	89 32	2 34
		12 septemb.	174.»	8	332	1,141 80	6 56	142 72	3 44
		Ostende.	8 août.	48.»	4	109	104 90	2 19	26 92
Herbesthal et Hamoir.	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	19 septemb.	344.»	5	182	908 75	2 64	181 75	4 99
Ileuwarden.	Bruxelles (Nord)	15 août.	74.»	4	176	795 20	10 75	198 80	4 52
Liège.	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	13 septemb.	204.»	10	442	1,815 70	8 90	181 57	4 11
Liège et Esmael	Bruxelles (Rue de la Loi) . . .	19 septemb.	204.»	10	309	1,169 »	5 73	116 90	3 78
A reporter.		—	6,436.»	387	14,731	39,490 35	—	—	—

effectués. — Voyageurs transportés. — Produits réalisés.

années 1880 et 1879.

TRAJETS EFFECTUÉS.		DATES.	Parcours kilométrique DES TRAINS sur le réseau de l'État.	NOMBRE DE		PRODUIT (Part de l'État)			
POINTS DE DÉPART.	POINTS DE DESTINATION.			voitures remorquées.	voyageurs transportés.	TOTAL des trains.	MOYEN		
							par train- kilomètre.	par voiture.	par voyageur.
		1880.	kilom.			Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
	Report.	—	6,456.»	387	14,731	39,490 35	—	—	—
Lille	Bruxelles (Nord)	12 septemb.	200.»	15	531	2,296 35	11 48	153 09	4 32
		26 septemb.	200.»	15	531	2,276 35	11 38	151 76	4 29
		10 octobre.	200.»	12	305	1,319 80	6 60	109 98	4 33
Lille, Roubaix et Courtray.	Ostende	1 ^{er} août.	74.»	18	890	1,388 50	18 76	77 14	1 56
Luxembourg	Bruxelles (Quartier-Léopold)	7 août.	201.»	8	278	2,234 40	11 12	279 30	8 04
Mons.	Bruxelles (Rue de la Loi)	6 septemb.	133.»	10	103	282 65	2 12	28 26	2 74
Ostende	Bruxelles (Nord)	24 octobre.	244.»	8	68	261 05	1 07	32 63	3 84
		20 juillet.	61.»	6	105	322 »	5 28	53 67	3 07
		5 août.	61.»	8	281	894 60	14 66	111 82	3 18
Paris.	Bruxelles (Midi).	14 août.	61.»	16	781	2,443 80	40 06	152 74	3 13
		28 août.	61.»	8	239	761 60	12 48	95 20	3 19
		18 septemb.	61.»	10	503	1,111 80	18 22	111 18	2 20
		2 octobre.	61.»	9	298	980 »	16 07	108 69	3 29
Rensix et Denderleeuw.	Bruxelles (Rue de la Loi)	20 septemb.	153.»	10	240	525 90	3 44	52 59	2 79
Ruremonde.	Bruxelles (Nord)	21 juillet.	30.»	6	100	123 40	4 11	20 57	1 23
Saint-Gilles (Waes) et Terneuzen	Bruxelles (Rue de la Loi)	11 juillet.	59.»	6	547	525 95	8 91	87 66	0 96
		25 juillet.	59.»	10	767	913 30	15 47	91 33	1 19
		22 septemb.	64.»	16	741	944 85	14 77	59 05	1 28
Saint-Nicolas et Termonde.	Bruxelles (Nord)	10 octobre.	64.»	15	577	729 65	11 40	48 64	1 26
		8 août.	65.»	10	263	359 35	5 53	35 93	1 37
		22 août.	65.»	10	204	268 20	4 13	26 82	1 31
		23 août.	65.»	10	280	390 20	6 »	39 02	1 39
		3 août.	65.»	10	594	766 50	11 79	76 65	1 29
Tamines et Montigny	Bruxelles (Rue de la Loi)	12 septemb.	119.»	10	215	557 85	4 69	55 78	2 59
Terneuzen	Bruxelles (Nord)	10 octobre.	42.»	15	914	845 60	20 13	56 37	0 93
		17 octobre.	42.»	17	1,185	1,101 15	26 22	64 77	0 93
		22 juin.	44.»	15	380	365 75	8 31	24 38	0 96
Terneuzen et Malines	Bruxelles (Rue de la Loi)	1 ^{er} août.	44.»	16	441	424 45	9 65	26 53	0 96
		24 août.	44.»	10	1,050	969 15	22 03	96 91	0 92
		26 septemb.	44.»	19	442	423 »	9 61	22 26	0 96
Tielemont.	Bruxelles (Rue de la Loi)	19 septemb.	98.»	10	43	57 40	0 59	5 74	1 33
Tournay	Blankenberghe et Heyst	14 juillet.	103.»	4	102	110 25	1 75	45 06	1 77
Tonnay et Courtray	Ostende	12 septemb.	112.»	5	102	330 25	2 95	66 05	3 24
Tournay et Enghien.	Bruxelles (Rue de la Loi)	20 septemb.	177.»	10	480	1,056 35	5 97	105 63	2 20
Verviers	Bruxelles (Rue de la Loi)	6 septemb.	252.»	10	42	211 »	0 84	21 10	5 02
Totaux.	{ en 1880. en 1879.	—	K. 9,884.»	774	29,355	68,132 75	6 89	88 03	2 32
		—	K. 7,535.3	306	8,562	29,514 23	3 92	96 45	3 45
Différences pour 1880		—	K. +2,348.7	+468	+20,793	+38,618 52	+2 97	— 84 2	— 1 13
Moyennes par train.	{ en 1880 (79 trains). en 1879 (30 trains).	—	K. 125.1	V. 9.8	372	862 44	—	—	—
		—	K. 251.2	V. 10.2	285	983 81	—	—	—
Différences pour 1880 (+ 49 trains).		—	K. — 126.1	V. — 0.4	+ 87	— 121 37	—	—	—

N° LVII. — *Détail, par tarif, du mouvement et de la recette des bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.* — Année 1880.

Produits moyens.

		Poids conventionnel par expédition	SERVICE INTÉRIEUR.					SERVICES MIXTES.					SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.					SERVICES RÉUNIS.					Observations.	
			MOUVEMENT.		RECETTE			MOUVEMENT.		RECETTE			MOUVEMENT.		RECETTE			MOUVEMENT.		RECETTE				
			EMBARQUEMENT.		TOTAL.	MOYENNE PAR		EMBARQUEMENT.		TOTAL.	MOYENNE PAR		EMBARQUEMENT.		TOTAL.	MOYENNE PAR		EMBARQUEMENT.		TOTAL.	MOYENNE PAR			
			NOMBRE	d'expéditions.		de tonnes.	expédition.	tonne embarquée.	NOMBRE		d'expéditions.	de tonnes.	expédition.	tonne embarquée.		NOMBRE	d'expéditions.	de tonnes.	expédition.		tonne embarquée.	NOMBRE		d'expéditions.
Kilogr.			T.	Fr.	Fr.	Fr.		T.	Fr.	Fr.	Fr.		T.	Fr.	Fr.	Fr.		T.	Fr.	Fr.	Fr.			
Bagages.	Taxés au minimum	25	134,047	5,531.173	67,945 82	0.50	20.27	19,652	490.800	9,855 09	0.50	20.04	32,741	818,525	18,105	0.55	22.12	186,420	4,660.500	95,884 35	0.514	20.57	(1) Les frais accessoires comprennent : Bulletin ou enregistrement . . . fr. 422,699 71 Prise à domicile 91,829 16 Remise à domicile 437,694 79 Compte 94,361 82 Chargement et déchargement . . . 731,126 65 Provision 52,839 94 Avis d'arrivée 158,027 50 Assurance 119,443 68 Imprévu, résultant d'erreurs (Sur- taxes non remboursées) 11,464 95 Location de bûches 22,243 45 Frais de recouvrement 170,703 13 Total . . . fr. 2,314,047 78	
Petites marchandises.	— poids	"	"	11,103.100	410,877 40	"	36.99	"	1,450.500	53,592 60	"	24.71	"	6,015.000	539,617 75	"	59.86	"	18,568.400	806,587 75	"	43.45		
	Expéditions par exprès. (Services intérieur et mixtes.)	Jusqu'à 5 kilogramm. inclus. . .	1	249,252	249.252	199,595 60	0.800	800.777	44,159	44.159	17,220 00	0.590	591.565	"	"	"	"	"	295,571	295.571	216,613 60	0.738	759 295	
		De 6 à 10 —	7	269,121	1,855.847	276,023 53	1.025	146.587	58,145	267.015	19,529 00	0.312	75.142	630	4.410	331 20	0.337	87.800	307,896	2,135 272	205,903 75	0.961	137.510	
		Au-dessus de 10 kilogrammes .	20	60,017	1,200.540	70,214 66	1.169	58.512	7,064	141.280	4,592 67	0.621	51.155	500	6.000	242 87	0.809	40.478	67,581	1,547,620	74,850 20	1.110	55.568	
	Tarif n° 1. Petits paquets. (Services mixtes et internatio- naux.)	Taxés au poids	"	"	5,504.080	358,594 43	"	61.481	"	1,014.630	59,815 28	"	39.263	"	24.280	728 25	"	50.342	"	6,543.010	378,953 96	"	57.884	
		Jusqu'à 2 kilogramm. inclus . .	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	165,261	165.261	56,971 58	0.544	545.282	165,261	165.261	56,971 58	0.544	545.282	
		De 5 à 5 —	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	277,557	852.011	108,478 52	0.591	150.582	277,557	852.011	108,478 52	0.591	150.582	
	Tarif n° 2. (Grande vitesse.) Petits paquets et articles de messageries. (Services intérieur, mixtes et in- ternationaux.)	De 6 à 10 —	7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	166,746	1,167.222	153,064 10	0.809	115.756	166,746	1,167 222	153,064 10	0.809	115.756	
		Taxés au poids	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,298.857	115,465 46	"	87.415	"	1,298.857	115,465 46	"	87.415	
		Jusqu'à 5 kilogramm. inclus . .	3	655,162	1,899.486	235,555 04	0.405	154.456	97,040	291.120	22,425 44	0.231	77.065	147	0.441	28 65	0.194	64.920	750,549	2,191.047	277,787 11	0.580	126.785	
	Grosses marchandises.	De 6 à 10 —	7	750,527	5,232.289	422,864 53	0.565	80.513	116,207	815.449	55,540 96	0.505	45.715	26,095	182.665	11,099 85	0.425	60.988	892,629	6,248.405	469,508 54	0.525	75.144	
Au-dessus de 10 kilogrammes . .		20	1,160,731	25,215.020	757,146 20	0.655	51.755	156,264	3,125.280	56,068 65	0.355	17.941	11,082	221.640	6,668	0.601	50.171	1,528,097	26,561.940	799,882 85	0.602	50.114		
Taxés au poids		"	"	159,521.202	2,794,446 57	"	17.517	"	25,472.425	575,941 05	"	14.680	"	57,676.982	746,757 17	"	19.820	"	222,670.609	5,915,144 77	"	17.582		
Totaux		5,122,610	198,725.496	5,095,816 62	1.651	25.652	458,859	51,169.558	568,951 05	1.259	18.235	647,598	41,879.769	1,179,835 59	1.821	28.576	1,229,067	271,474.625	6,842,605 24	0.576	25.205			
Articles de roulage.		Expéditions taxées au minimum .	260	201,561	52,406.000	574,520 59	2.849	10.939	44,067	11,457.000	108,507 56	2.462	9.470	50,795	15,206.000	54,080 79	1.064	4.088	296,421	77,069.000	756,908 74	2.4 6	9.562	
		— à la 1 ^{re} classe	"	"	575,158.000	4,075,705 78	"	7.107	"	126,440.000	760,890 94	"	6.025	"	144,602.000	1,248,571 52	"	8.654	"	844,200.000	6,085,168 04	"	7.206	
		— à la 2 ^e —	"	"	588,599.000	2,058,647 60	"	5.248	"	125,905.000	828,535 26	"	4.264	"	277,599.000	1,969,906 27	"	7.096	"	789,901.000	4,556,907 15	"	5.744	
		— à la 3 ^e —	"	"	1,440,846.000	3,756,404 29	"	3.995	"	415,791.000	1,575,848 58	"	5.524	"	517,928.000	5,505,855 79	"	6.582	"	2,572,563.000	10,458,108 66	"	4.400	
		— à la 4 ^e —	"	"	5,745,050.000	14,428,680 44	"	2.511	"	1,404,626.000	5,615,565 04	"	2.572	"	896,872.000	5,284,512 94	"	5.661	"	8,046,548.000	21,526,558 42	"	2.650	
		— aux tarifs spéciaux	"	"	952,004.000	5,158,735 15	"	5.367	"	232,575.000	865,157 82	"	2.251	"	4,862,548.000	14,048,047 55	"	2.889	"	6,046,928.000	17,749,940 15	"	2.955	
	— à prix réduits	"	"	(3) 845,142.000	1,009,575 15	"	1.858	"	6,915.000	11,200 57	"	1.620	"	"	"	"	"	"	(4) 550,035.000	1,020,775 52	"	1.856		
	— par abonnement	"	"	85,789.000	215,908 95	"	2.552	"	1,239.000	4,274 55	"	5.595	"	"	"	"	"	"	85,048.000	218,185 28	"	2.565		
Frais accessoires : chargement, déchargement, camionnage, bulletins, provisions, avis d'arrivée et assurance (1)	"	"	"	1,700,106 51	"	"	"	"	177,007 98	"	"	"	"	456,955 29	"	"	"	"	(5) 2,514,047 78	"	"	"		
Totaux	201,561	9,758,794.000	52,954,102 11	2.849	5.574	44,067	2,540,762.000	7,142,785 88	2.462	5.051	50,795	6,712,735.000	24,547,707 75	1.064	5.627	296,421	18,812,511.000	61,424,593 72	2.4 6	5.425				
Finances.	Tarif n° 4. Articles de valeur	208,239	"	120,984 52	0.580	"	52,455	"	11,441 55	0.552	"	14,950	"	4,374 50	0.292	"	255,642	"	156,500 15	0.555	"	"		
	— de plus de 1,000 francs	252,246	"	59,457 80	0.256	"	27,252	"	5,041 58	0.183	"	154,544	"	27,201 20	0.176	"	414,022	"	91,700 58	0.221	"	"		
Totaux	440,505	"	180,442 12	0.409	"	59,685	"	16,482 91	0.276	"	169,474	"	51,575 50	0.186	"	649,664	"	228,500 55	0.541	"	"			
Équipages.	Tarif n° 5	1	668	668.000	50,216 25	45.255	45.255	66	66.000	2,120 57	52.129	52.129	121	121.000	5,974 87	49.579	49.579	885	885.000	58,511 69	44.809	44.809		
	Tarif n° 6	3	2,425	7,269.000	79,782 75	52.927	10.975	405	1,209.000	9,595 77	23.514	7.771	969	2,907.000	29,894 94	30.831	10.285	5,795	11,585.000	119,075 46	51.576	10.458		
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse	1 1/2	6,507	9,461.000	57,142 08	9.060	6.059	555	799.000	4,852 18	9.105	6.072	322	485.000	5,029 87	15.620	10.415	7,162	10,745.000	67,024 13	9.558	6 258		
		2 ^e —	5	5,860	17,580.000	82,704 74	14.115	4.704	378	1,754.000	6,195 26	10.714	3.571	699	2,097.000	15,737 08	19.761	6.560	7,157	21,411.000	102,655 08	14.555	4.607	
		3 ^e —	5	15,854	69,270.000	292,989 65	21.148	4.229	2,135	10,675.000	51,070 70	14.555	2.910	5,806	29,030.000	108,215 68	18.658	3.727	21,795	108,975.000	452,276 03	19.855	5.968	
		5 ^e (?) —	6	9,617	57,702.000	252,811 75	26.256	4.576	1,157	6,822.000	17,510 18	15.224	2.557	5,945	33,670.000	190,445 15	32.034	5.539	10,699	100,194.000	460,265 08	27.562	4.995	
	Totaux	58,061	161,282.000	765,150 97	20.102	4.744	4.786	21,259.000	68,822 09	14.579	3.240	15,741	70,187.000	547,340 72	25.277	9.737	56,588	232,708.000	1,181,295 78	20.875	4.674			

N° LVIII. — Relevé, par mois, du nombre des redres

sements de taxes opérés pendant l'exercice 1880.

MOIS.	MOIS COURANT.					Mois antérieurs.	Nombre d'erreurs constatées.	Nombre total d'erreurs constatées.	RÉPARTITION				DU NOMBRE TOTAL DES ERREURS CONSTATÉES.												Observations.
	NOMBRE D'INSCRIPTIONS.			Nombre d'erreurs constatées après inscription aux registres.	Rapport p. o/o entre le nombre d'erreurs et celui d'inscriptions.				PAR NATURE DE CONSTATATION.				PAR NATURE D'ERREURS.						PAR SERVICE.			Pour mémoire. Omission de débours et remboursements constatés à l'arrivée.			
	Au départ. (a)	A l'arrivée. (b)	TOTAL.						suivant réclamation.		d'office.		Erreurs de calcul.	Fausse application de tarif et de taxes.	Application erronée des conditions réglementaires.	Erreurs de classification, etc.	Erreurs de poids.	Faus-ses directions et dévoyés.	Divers.	Service intérieur.	Services mixtes.		Services internationaux.		
									Mois courant.	Mois antérieurs.	Mois courant.	Mois antérieurs.													
Janvier	155,468	372,109	527,577	7,137	P. o/o. 1.35	1,715	8,832	429	775	6,708	940	3,917	2,563	670	317	211	270	872	4,950	1,911	1,961	240			
Février	151,397	367,308	518,705	7,097	1.37	1,411	8,508	474	504	6,623	907	4,562	1,764	592	315	267	206	772	4,707	2,053	1,746	271			
Mars	169,348	411,591	579,939	7,260	1.24	1,253	8,482	400	489	6,809	773	4,444	1,772	690	365	238	240	693	4,578	2,059	1,823	253			
Avril	175,803	412,713	588,516	6,389	1.08	1,052	7,440	313	342	6,073	710	3,913	1,587	451	318	233	230	655	4,478	1,254	1,698	185			
Mai	173,411	400,197	573,608	6,674	1.16	903	7,577	574	216	6,100	637	3,926	1,807	452	318	295	195	574	4,361	1,179	2,017	312			
Juin	143,350	383,013	526,363	5,817	1.15	810	6,677	331	278	5,531	632	3,477	1,438	457	335	239	199	512	3,918	1,271	1,478	100			
Juillet	170,037	384,580	554,617	6,401	1.15	931	7,333	374	368	6,028	563	3,755	1,390	522	806	289	191	390	4,337	1,530	1,466	111			
Août	169,801	391,022	560,823	5,616	1.15	854	6,470	319	389	5,297	465	3,399	1,273	551	364	283	162	438	3,880	1,308	1,282	91			
Septembre	182,008	415,376	597,384	5,540	1.11	1,132	6,691	290	501	5,259	628	3,602	1,156	612	392	271	165	482	3,891	1,509	1,278	35			
Octobre	198,154	461,712	659,866	7,061	1.07	1,284	8,345	310	377	6,761	907	4,288	1,759	670	538	327	181	582	4,186	1,756	2,403	212			
Novembre	106,415	494,430	599,845	6,268	1.03	1,426	7,634	216	558	5,062	868	4,393	1,596	329	258	242	157	659	4,470	1,603	1,561	179			
Décembre	160,707	391,140	551,847	5,622	1.01	1,300	6,922	282	374	5,340	926	3,646	1,693	230	204	218	213	718	4,101	1,537	1,284	207			
TOTAL	1,953,899	4,819,721	6,801,020	76,830	1.13 p. o/o ou 0.21 p. o/o.		90,901	4,339	5,175	72,491	8,676	47,352	11,820	6,229	4,610	3,151	2,119	7,317	51,990	19,002	20,669	2,201			
					1.31 p. o/o.					90,901					91,901				91,901						

(a) Ports perçus et ports au-delà.
(b) Ports à recevoir.

N° LIX. — Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux

DES SERVICES ET DES TRAFICS.		Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF			
			Grande vitesse.	EXPRES.			POIDS taxé.
				COLIS			
		Expres.		De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	
DÉPART.	Service intérieur.	219,232	420,365	"	269,121	60,017	5,504,080
	Services mixtes	27,255	63,902	"	54,210	3,228	492,830
	— internationaux	"	"	"	133	4	6,320
	— postaux	"	"	"	"	"	"
Totaux.		276,487	484,267	"	293,464	63,249	6,003,230
ARRIVÉE.	Services mixtes	16,884	33,133	"	13,935	3,836	521,820
	— internationaux	"	"	"	497	296	17,960
	— postaux	"	"	"	"	"	"
	Totaux.	16,884	33,133	"	14,432	4,132	539,780
TRANSIT par la BELGIQUE.	International	"	"	"	"	"	"
	— postal.	"	"	"	"	"	"
	Totaux.	"	"	"	"	"	"
	Totaux généraux.	293,371	517,400	"	307,896	67,381	6,543,010

TRAFFIC à l'intérieur.	Service intérieur.	219,232	420,365	"	269,121	60,017	5,504,080
	Services mixtes { Départ.	27,255	63,902	"	54,210	3,228	492,830
	{ Arrivée.	16,884	33,133	"	13,935	3,836	521,820
	Totaux.	293,371	517,400	"	307,266	67,081	6,548,730
EXPOR- TATION.	Services internationaux. — Départ.	"	"	"	133	4	6,320
	— postaux	"	"	"	"	"	"
	Totaux.	"	"	"	133	4	6,320
	Services internationaux. — Arrivée.	"	"	"	497	296	17,960
IMPOR- TATION.	— postaux	"	"	"	"	"	"
	Totaux.	"	"	"	497	296	17,960
	TRANSIT PAR LA BELGIQUE.	"	"	"	"	"	"
	Totaux généraux.	293,371	517,400	"	307,896	67,381	6,543,010

(a) Voir détails aux annexes LXI, LXIII, LXV et LXVII.

(b) Y compris 1,345,584 tonnes représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de

et bestiaux, au départ ou en destination des stations de l'Etat ou des lignes concédées, mais avec: emprunt du réseau de l'Etat, et en transit par la Belgique. — Année 1880.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE (°).

(Par service et par trafic.)

MOUVEMENT.

No 1.				TARIF No 2.				TARIF No 3.										TARIF No 4.		TARIF	TARIF No 6.							
PETITS PAQUETS.				PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				GROSSES MARCHANDISES.										FINANCES.		no 5.	CHEVAUX ET BESTIAUX.							
COLIS			POIDS taxé.	COLIS			POIDS taxé.	EXPÉDITIONS taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.							GROUPES de 1,000 FR. ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FR.	ÉQUIPAGES. Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE Nombre de wagons		PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				TOTAL des expéditions.			
De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.		De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kilogr.	De 11 kilogr. et plus.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	5 ^e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.				Abonne- ment.	TOTAL. Tonnes.	Ordinaires.	NOUVEAU modèle.	1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.		3 ^e catégorie.	3 ^e catégorie. Wagons spéciaux modèle.	
Par service.																												
"	"	"	"	212,797	750,327	1,160,751	159,521,202	201,561	573,158	388,399	1,440,846	5,745,050	"	932,004	1,888,726	(1) 83,789	14,051,972	208,259	232,246	568	2,423	"	6,307	5,860	13,854	9,617	38,061	
23,585	25,477	22,488	"	5	70,062	88,218	14,061,740	22,979	63,920	63,906	214,025	683,856	"	107,909	6,913	4,259	1,441,788	15,875	12,227	24	167	"	247	278	794	205	1,691	
14,604	57,874	40,525	481,878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,910,981	2,618	63,210	63	569	"	141	521	591	855	2,677
38,189	83,348	32,713	481,878	212,905	836,828	1,251,828	185,256,289	213,309	696,290	588,189	1,933,567	6,749,283	125,847	4,030,878	1,895,639	(1) 85,048	16,404,744	227,104	313,797	735	3,459	"	6,695	6,659	15,239	10,677	42,429	
"	"	"	"	"	46,145	68,046	11,410,685	21,088	62,520	59,997	199,766	720,770	"	144,464	"	"	1,187,517	16,578	15,005	42	236	"	286	300	1,341	932	3,095	
33,461	22,217	23,325	"	44	9,656	8,223	17,624,925	30,889	68,765	93,328	213,723	389,905	43,449	1,165,480	"	"	1,944,620	2,255	36,251	58	392	"	181	178	4,848	3,167	8,766	
15,789	100,035	20,623	263,583	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60	1,794	"	"	"	"	"	"	"	"	"
49,250	122,252	43,948	263,583	44	9,656	8,223	17,624,925	30,889	68,765	93,328	213,723	389,905	43,449	1,165,480	"	"	1,944,620	2,315	38,045	58	392	"	181	178	4,848	3,167	8,766	
941	1,427	1,939	"	"	"	"	8,378,710	4,135	16,625	48,387	25,509	46,909	415	706,103	"	"	843,948	57	240	"	8	"	"	"	367	1,923	2,298	
76,881	70,310	88,446	853,396	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,588	46,935	"	"	"	"	"	"	"	"	"
77,822	71,737	90,085	853,396	"	"	"	8,378,710	4,135	16,625	48,387	25,509	46,909	415	706,103	"	"	843,948	9,615	47,175	"	8	"	"	"	367	1,923	2,298	
165,261	277,337	166,746	1,298,857	212,949	892,629	1,328,097	222,670,609	296,421	844,200	789,901	2,372,565	7,906,867	139,681	6,046,925	1,895,639	(1) 85,048	20,080,826	255,642	414,022	855	3,795	"	7,162	7,137	21,795	16,699	56,588	
Par trafic.																												
"	"	"	"	212,797	750,327	1,160,751	159,521,202	201,561	573,158	388,399	1,440,846	5,745,050	"	932,004	1,888,726	(1) 83,789	14,051,972	208,259	232,246	668	2,423	"	6,307	5,860	13,854	9,617	38,061	
"	"	"	"	5	70,062	88,218	14,061,740	22,979	63,920	63,906	214,025	683,856	"	107,909	6,913	4,259	1,441,788	15,875	12,227	24	167	"	247	278	794	205	1,691	
"	"	"	"	"	46,145	68,046	11,410,685	21,088	62,520	59,997	199,766	720,770	"	144,464	"	"	1,187,517	16,578	15,005	42	236	"	286	300	1,341	932	3,095	
"	"	"	"	212,802	866,534	1,317,015	184,993,627	243,628	699,598	512,302	1,854,637	7,149,676	"	1,184,377	1,895,639	(1) 85,048	13,381,277	240,742	259,478	734	2,826	"	6,840	6,438	15,989	10,754	42,847	
23,585	25,477	22,488	"	403	16,439	2,859	11,673,347	18,769	59,212	135,834	278,696	320,377	125,847	2,990,965	"	"	3,910,981	2,618	63,210	63	569	"	141	521	591	855	2,677	
14,604	57,874	40,525	481,878	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	352	6,114	"	"	"	"	"	"	"	"	"
38,189	83,348	32,713	481,878	403	16,439	2,859	11,673,347	18,769	59,212	135,834	278,696	320,377	125,847	2,990,965	"	"	3,910,981	2,970	69,324	63	569	"	141	521	591	855	2,677	
33,461	22,217	23,325	"	44	9,656	8,223	17,624,925	30,889	68,765	93,328	213,723	389,905	43,449	1,165,480	"	"	1,944,620	2,255	36,251	58	392	"	181	178	4,848	3,167	8,766	
15,789	100,035	20,623	263,583	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60	1,794	"	"	"	"	"	"	"	"	"
49,250	122,252	43,948	263,583	44	9,656	8,223	17,624,925	30,889	68,765	93,328	213,723	389,905	43,449	1,165,480	"	"	1,944,620	2,315	38,045	58	392	"	181	178	4,848	3,167	8,766	
941	1,427	1,939	"	"	"	"	8,378,710	4,135	16,625	48,387	25,509	46,909	415	706,103	"	"	843,948	57	240	"	8	"	"	"	367	1,923	2,298	
76,881	70,310	88,446	853,396	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,588	46,935	"	"	"	"	"	"	"	"	"
77,822	71,737	90,085	853,396	"	"	"	8,378,710	4,135	16,625	48,387	25,509	46,909	415	706,103	"	"	843,948	9,615	47,175	"	8	"	"	"	367	1,923	2,298	
165,261	277,337	166,746	1,298,857	212,949	892,629	1,328,097	222,670,609	296,421	844,200	789,901	2,372,565	7,906,867	139,681	6,046,925	1,895,639	(1) 85,048	20,080,826	255,642	414,022	855	3,795	"	7,162	7,137	21,795	16,699	56,588	

Saint-Ghislain.

N° LX. — *Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, au départ ou en destination des stations de l'Etat ou des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'État, et en*

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE ⁽²⁾.

(Par service et par trafic.)

RECETTE (part du réseau exploité par l'État).

DESIGNATION des SERVICES ET DES TRAFICS.	Colis affranchis au moyen de timbres.				TARIF N° 1.								TARIF N° 2.				TARIF N° 3.								TARIF N° 4.		FRAIS ACCESSOIRES.							TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Emballages.	TARIF N° 6.						TOTAL.											
	Expres.	Grande vitesse.	Assurance.	Provision.	EXPRES.				PETITS PAQUETS.				PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				GROSSES MARCHANDISES.								GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Complage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de recouvrement.			Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévu résultant d'erreurs de taxes.	Grande vitesse. Par wagons ordinaires.	PETITE VITESSE. Par expéditions.												
					COLIS				COLIS				COLIS				EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.																								1re classe.		2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	4re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie.
					De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.	De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.	Poids taxé.	De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.																													
Par service.																																																					
Départ.	Service intérieur	199,393 60	210,082 50	667 "	636 60	"	276,033 55	70,214 66	338,394 45	"	"	"	"	45,250 54	422,864 55	737,146 20	2,794,446 57	574,320 39	4,073,705 78	2,038,647 60	5,756,404 29	14,428,680 44	"	3,138,755 "	1,009,573 17	213,908 95	120,984 32	59,457 80	283,379 60	76,786 63	202,169 25	53,787 52	583,301 42	26,638 80	167,732 53	19,657 90	117,935 70	67,528 14	7,685 40	18,208,360 85	30,216 25	79,782 75	"	57,142 08	82,704 74	292,989 65	252,511 75	765,130 97					
	Services mixtes	9,152 47	11,252 54	296 71	511 37	"	10,806 97	1,569 36	13,751 21	"	"	"	"	2 50	16,205 34	23,065 92	196,740 37	57,987 71	407,513 69	287,475 70	724,539 66	1,776,422 12	"	354,333 92	11,300 37	4,274 33	4,380 05	2,126 42	37,021 06	7,038 30	2,783 66	7,090 51	38,893 26	2,802 05	2,151 90	2,471 40	"	3,301 32	2,700 99	12,834,165 75	2,843 37	11,364 08	"	3,132 47	12,033 12	10,643 31	26,828 41	69,001 39					
	— internationaux	"	"	"	"	"	50 90	1 60	9,342 47	11,768 00	19,361 92	"	16 07	6,814 38	949 58	237,758 49	20,301 39	501,694 94	1,067,067 27	2,021,320 68	1,251,348 29	300,979 56	"	7,165,670 21	"	"	655 36	14,593 44	102,290 05	7,982 91	"	33,485 79	41,217 20	10,537 45	385 30	"	"	8,945 64	36 89	66,823 95	"	"	"	"	"	"							
	— postaux	"	"	"	"	"	"	"	5,693 32	22,270 24	10,321 14	17,398 80	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	95 09	782 78	"	21 30	29 79	"	"	1,228 96	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"						
Totaux	208,546 07	221,335 04	963 71	1,377 97	"	286,881 42	71,785 62	332,243 65	15,035 79	34,038 84	29,683 06	17,398 80	45,269 11	445,974 27	761,161 70	3,228,945 43	612,609 49	4,982,914 41	3,393,190 57	5,502,264 63	17,456,451 65	309,979 56	10,638,761 13	1,020,773 52	218,183 26	126,094 82	73,969 44	422,690 71	91,839 16	294,582 70	94,363 82	685,411 88	41,208 16	170,269 73	22,161 40	119,988 23	83,359 05	12,573 28	51,128,682 30	33,775 39	100,571 42	"	62,703 89	98,427 67	316,020 24	283,580 99	861,310 21						
Arrivée.	Services mixtes	8,067 53	11,170 40	77 91	9 06	"	8,722 03	2,823 31	26,062 07	"	"	"	"	19,245 62	33,002 73	177,200 66	50,319 85	353,377 25	240,877 56	651,308 92	1,837,142 12	"	208,801 90	"	7,081 48	2,914 96	"	"	23,720 19	"	28,733 24	"	"	33 40	62 05	14,400 54	3,513 59	— 30	3,708,868 07	1,404 80	4,971 18	"	2,422 84	2,503 45	18,683 42	13,063 35	41,644 24						
	— internationaux	"	"	"	"	"	300 30	241 27	630 04	9,069 23	9,919 59	15,624 88	12 56	4,285 45	5,718 42	321,876 77	33,185 31	615,996 27	632,436 89	1,164,366 87	1,552,858 67	31,972 34	4,765,165 86	"	"	1,046 49	6,511 83	"	"	104,224 95	"	38,981 53	8,581 54	"	"	"	23,638 73	6,251 27	07	9,352,897 13	3,131 50	13,110 50	"	1,897 40	1,723 96	85,489 79	116,236 47	221,458 12					
	— postaux	"	"	"	"	"	6,166 54	36,814 31	20,147 92	22,163 10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 35	443 10	"	"	"	"	12,945 05	"	199 28	"	"	"	"	"	5,810 26	"	"	"	"	"	"	"	"					
	Totaux	8,067 53	11,170 40	77 91	9 06	"	9,022 33	3,064 58	26,092 11	15,235 77	46,733 90	35,772 80	22,163 10	12 56	23,531 07	38,721 15	499,077 43	83,705 16	959,373 52	673,314 45	1,815,675 79	3,390,000 79	31,972 34	4,973,967 76	"	"	8,145 32	9,869 89	"	"	140,890 19	"	67,714 77	8,780 82	33 40	62 05	38,039 27	15,573 12	— 23	13,166,492 11	4,536 30	18,081 68	"	4,320 24	4,227 41	107,173 21	129,299 82	263,102 36					
Transit par la Belgique.	international	"	"	"	"	"	"	"	"	269 30	569 10	1,149 70	"	"	"	187,121 91	594 09	130,880 11	270,402 11	120,168 24	140,334 55	819 53	2,117,211 26	"	"	14 18	14 84	"	"	138 40	"	"	38 30	"	"	"	"	6,135 38	"	2,981,861 "	"	420 36	"	"	"	9,082 58	47,378 27	56,881 21					
	— postal	"	"	"	"	"	"	"	"	28,430 72	27,116 08	68,458 54	73,903 56	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,545 63	4,855 21	"	"	"	"	1,683 50	"	"	1,445 63	"	"	"	"	13,332 51	— 1,108 10	218,664 08	"	"	"	"	"	"					
	Totaux	"	"	"	"	"	"	"	"	26,700 02	27,685 78	69,608 24	73,903 56	"	"	187,121 91	594 09	130,880 11	270,402 11	120,168 24	140,334 55	819 53	2,117,211 26	"	"	2,560 01	4,870 05	"	"	1,821 90	"	"	1,483 93	"	"	"	"	19,467 89	— 1,108 10	3,200,525 08	"	420 36	"	"	"	9,052 58	47,378 27	56,881 21					
	Totaux généraux	216,613 60	232,505 44	1,041 62	1,387 03	"	295,903 75	74,850 20	378,935 96	56,971 58	108,478 22	135,064 10	113,465 46	45,281 67	469,505 34	799,882 85	3,915,144 77	736,908 74	6,083,168 04	4,536,907 13	19,438,188 44	20,992,766 99	333,771 43	17,749,940 15	1,020,773 52	218,183 26	136,800 15	91,700 38	422,690 71	91,839 16	437,694 79	94,363 82	733,126 65	51,472 91	170,303 13	22,243 45	158,027 50	118,402 06	11,464 95	71,495,699 49	38,311 69	119,073 46	"	67,024 13	102,653 08	432,276 01	490,265 08	1,181,293 78					
Par trafic.																																																					
Trafic à l'intérieur.	Service intérieur	199,393 60	210,082 50	667 "	636 60	"	276,033 55	70,214 66	338,394 45	"	"	"	"	45,250 54	422,864 55	737,146 20	2,794,446 57	574,320 39	4,073,705 78	2,038,647 60	5,756,404 29	14,428,680 44	"	3,138,755 "	1,009,573 17	213,908 95	120,984 32	59,457 80	283,379 60	76,786 63	202,169 25	53,787 52	583,301 42	26,638 80	167,732 53	19,657 90	117,935 70	67,528 14	7,685 40	18,208,360 85	30,216 25	79,782 75	"	57,142 08	82,704 74	292,989 65	252,511 75	765,130 97					
	Services mixtes	9,152 47	11,252 54	296 71	511 37	"	10,806 97	1,569 36	13,751 21	"	"	"	"	2 50	16,205 34	23,065 92	196,740 37	57,987 71	407,513 69	287,475 70	724,539 66	1,776,422 12	"	354,333 92	11,300 37	4,274 33	4,380 05	2,126 42	36,512 86	7,038 30	2,783 66	6,085 16	38,893 26	2,802 05	2,151 90	2,471 40	"	3,301 32	2,700 99	12,834,165 75	2,843 37	11,364 08	"	3,132 47	12,033 12	10,643 31	26,828 41	69,001 39					
	— Arrivée	8,067 53	11,170 40	77 91	9 06	"	8,722 03	2,823 31	26,062 07	"	"	"	"	"	19,245 62	33,002 73	177,200 66	50,319 85	353,377 25	240,877 56	651,308 92	1,837,142 12	"	208,801 90	"	7,081 48	2,914 96	508 20	"	23,720 19	5 35	28,733 24	0 10	33 40	62 05	14,363 74	3,513 59	— 10	3,950,210 13	1,404 80	4,971 18	"	2,422 84	2,503 45	18,683 42	13,063 35	41,644 24						
	Totaux	216,613 60	232,505 44	1,041 62	1,387 03	"	295,903 75	74,850 20	378,935 96	56,971 58	108,478 22	135,064 10	113,465 46	45,281 67	469,505 34	799,882 85	3,915,144 77	736,908 74	6,083,168 04	4,536,907 13	19,438,188 44	20,992,766 99	333,771 43	17,749,940 15	1,020,773 52	218,183 26	136,800 15	91,700 38	422,690 71	91,839 16	437,694 79	94,363 82	733,126 65	51,472 91	170,303 13	22,243 45	158,027 50	118,402 06	11,464 95	71,495,699 49	38,311 69	119,073 46	"	67,024 13	102,653 08	432,276 01	490,265 08	1,181,293 78					
Exportation.	Services internationaux. — Départ	"	"	"	"	"	50 90	1 60	98 19	9,342 47	11,768 00	19,361 92	"	16 07	6,814 38	949 58	237,758 49	20,301 39	501,694 94	1,067,067 27	2,021,320 68	1,251,348 29	300,979 56	"	7,165,670 21	"	"	655 36	14,593 44	102,290 05	7,982 91	"	33,485 79	41,217 20	10,537 45	385 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"								
	— postaux	"	"	"	"	"	"	"	"	5,693 32	22,270 24	10,321 14	17,398 80	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	95 09	782 78	"	21 30	29 79	"	"	1,228 96	"	"	"	"	"	"	"	"	"										
	Totaux	"	"	"	"	"	50 90	1 60	98 19	15,035 79	34,038 84	29,683 06	17,398 80	16 07	6,814 38	949 58	237,758 49	20,301 39	501,694 94	1,067,067 27	2,021,320 68	1,251,348 29	300,979 56	"	7,165,670 21	"	"	750 45	15,376 22	102,290 05	8,004 21	29 79	33,485 79	41,217 20	11,766 41	385 30	"	"	2,471 40	"	12,246 96	2,737 85	12,900,989 70	2,843 37	16,364 08	"	3,132 47	12,033 12	10,643 31	26,828 41	69,001 39		
	Totaux	"	"	"	"	"	50 90	1 60	98 19	15,035 79	34,038 84	29,683 06	17,398 80	16 07	6,814 38	949 58	237,758 49	20,301 39	501,694 94	1,067,067 27	2,021,320 68	1,251,348 29	300,979 56	"	7,165,670 21	"	"	750 45	15,376 22	102,290 05	8,004 21	29 79	33,485 79	41,217 20	11,766 41	385 30	"	"	2,471 40	"	12,246 96	2,737 85	12,900,989 70	2,843 37	16,364 08	"	3,132 47	12,033 12	10,643 31	26,828 41	69,001 39		
Importation.	Services internationaux. — Arrivée	"	"	"	"	"	300 30	241 27	630 04	9,069 23	9,919 59	15,624 88	"	12 56	4,285 45	5,718 42																																					

(a) Voir détails aux annexes LXII, LXIV, LXVI et LXVIII.

N° LXI. — *Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux*, au départ des stations de l'État ou au départ des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'État. — Année 1880.

DÉTAIL PAR PAYS ET PAR RÉSEAU DESTINATAIRES.

(Services intérieur, mixtes et internationaux).

MOUVEMENT.

[illegible]

(1) Y compris 1,545,584 tonnes représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de

[illegible]

N° LXII. — *Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, au départ des stations de l'État ou au départ des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'État. — Année 1880.*

DÉTAIL PAR PAYS ET PAR RÉSEAU DESTINATAIRES.

(Services intérieur, mixtes et internationaux.)

RECETTE (part du réseau exploité par l'État).

[illegible]

DÉSIGNATION DES PAYS. ET DES RÉSEAUX DESTINATAIRES.	Colis affranchis au moyen de timbres.				TARIF N° 1.								TARIF N° 2.				TARIF N° 3.								TARIF N° 4.		FRAIS ACCESSOIRES.							TOTAL GÉNÉRAL	TARIF N° 5. Equipages	TARIF N° 6.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Expres.	Grande vitesse.	Assurance.	Provision.	EXPRES.				PETITS PAQUETS.				PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				GROSSES MARCHANDISES.								FINANCES.		FRAIS ACCESSOIRES.									GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
					COLIS.			Poids taxé.	COLIS.			Poids taxé.	COLIS.			Poids taxé.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.				GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de rattachement.	Location de baches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.			des marchandises et finances.	Prix de transport.	Par wagons.		Par expédition.				TOTAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
					De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.		De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.		De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.		4 ^e classe.	5 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.																		5 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	4 ^e catégorie.	5 ^e catégorie.		3 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	Wagons ordinaires.	Wagons nouveau modèle.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
																																	4 ^e classe.	5 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	5 ^e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	GROUPE de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPE au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de rattachement.	Location de baches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	des marchandises et finances.	Prix de transport.	4 ^e catégorie.	5 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	Wagons ordinaires.	Wagons nouveau modèle.	TOTAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Services Internationaux.	Allemagne.	Alsace-Lorraine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

N° LXIII. — Transports de marchandises, finances,

équipages, chevaux et bestiaux, en destination des stations de l'Etat ou en destination des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1880.

DÉTAIL PAR PAYS ET PAR RÉSEAU EXPÉDITEURS.

(Services mixtes et internationaux).

MOUVEMENT.

DÉSIGNATION DES PAYS ET DES RÉSEAUX EXPÉDITEURS.		Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF				N° 1.				TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.										TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX								TOTAL des expéditions.
				EXPRES.				PETITS PAQUETS.				COLIS.				EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.										GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	EQUIPAGES. Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE Nombre de wagons		PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.						
		COLIS		POIDS		COLIS.		POIDS		COLIS.		POIDS		EXPÉDITIONS TAXÉES AU MINIMUM.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	5 ^e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonne- ment.	TOTAL. — Tonnes.	GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.				EQUIPAGES. Nombre de voitures.	Ordnaires.	NOUVEAU modèle.	1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	3 ^e catégorie. — Wagons nouveau modèle.		
		De 6 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	taxé.	De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.	taxé.	De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	taxé.													CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.								CLASSE.	
SERVICES MIXTES.	Anvers à Gand	255	632	"	334	88	12.200	"	"	"	"	924	1.706	162,390	425	427	54	58	10	"	"	"	"	549	148	5	"	2	"	"	"	2	"	4			
	Chimay	514	627	"	565	6	12.800	"	"	"	"	863	1.024	398,760	695	719	321	4.336	20,931	"	2.764	"	"	29.071	699	227	1	5	"	4	1	23	"	33			
	Flandre occidentale	5.669	8.552	"	4.413	1.328	147.740	"	"	"	"	9.646	15.942	2.363.790	4.788	9.868	8.155	12.635	4.276	"	1.643	"	"	36.577	3.408	6.546	22	51	"	85	39	126	115	416			
	Gand à Bruges, par Eccloo	387	702	"	527	135	25.350	"	"	"	"	2.487	4.541	459.050	936	3.460	1.229	1.959	959	"	20	"	"	7.627	394	1.718	"	"	"	46	9	91	30	176			
	Gand à Terneuzen	218	291	"	576	128	10.730	"	"	"	"	610	1.005	113.020	174	1.626	1.640	2.811	5.543	"	"	"	"	11.620	96	3	"	1	"	3	3	2	"	9			
	Grand Central Belge	1.480	5.330	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20.712	"	"	"	20.712	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Hasselt à Maeseyck	111	327	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Liégeois-Limbourgeois	610	1.803	"	1.069	222	29.280	"	"	"	"	2.986	3.992	760.050	1.692	5.422	5.150	22.347	120.653	"	1.211	"	"	154.783	1.777	80	"	19	"	8	5	330	"	362			
	Liège à Maestricht	310	343	"	262	20	9.250	"	"	"	"	703	835	111.890	199	1.178	2.474	4.882	28.264	"	26	"	"	36.824	290	21	1	"	"	"	2	"	"	2			
	Lierre à Turnhout	526	1.321	"	853	139	44.360	"	"	"	"	2.516	4.539	876.610	700	1.688	632	4.664	2.250	"	"	"	"	9.234	869	107	1	"	"	33	61	328	414	836			
	Malines à Terneuzen	1.547	1.796	"	1.076	416	47.000	"	"	"	"	3.491	5.365	836.190	1.171	4.307	6.138	8.798	2.107	"	904	"	"	22.254	1.191	1.472	1	3	"	16	34	21	"	74			
	Marbehan à Virton	168	385	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	"	1	2	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Mons à Quévy	166	411	"	209	45	3.790	"	"	"	"	581	879	106.740	184	623	489	10.733	40.825	"	16.700	"	"	69.370	498	193	7	23	"	9	7	27	49	115			
	Nord Belge	4.664	9.579	"	4.078	1.160	164.960	"	"	"	"	19.508	24.154	4.450.080	9.270	31.458	33.032	120.379	494.326	"	100.484	"	"	779.679	6.895	3.541	8	130	"	77	135	382	317	1.041			
	Termonde à Saint-Nicolas	259	1.034	"	273	149	14.180	"	"	"	"	1.826	4.064	772.115	853	1.742	683	6.164	626	"	"	"	"	9.215	313	1.092	1	2	"	5	4	9	7	27			
	Totaux	16.884	33.133	"	13.935	3.836	521.820	"	"	"	"	46.145	68.046	11.410.685	21.088	62.520	59.997	199.766	720.770	"	144.464	"	"	1.187.517	16.578	15.005	42	236	"	286	300	1.341	932	3.095			
SERVICES POSTAUX.	Agence continentale et Anglaise . .	"	"	"	"	"	"	4.366	3.832	4.006	117.157	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50	850	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Empire Germanique	"	"	"	"	"	"	9.639	94.422	15.499	108.726	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Grand-duché de Luxembourg . . .	"	"	"	"	"	"	680	1.145	388	4.527	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9	881	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
	South-Eastern Railway	"	"	"	"	"	"	1.104	636	730	33.173	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	63	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Totaux	"	"	"	"	"	"	15.789	100.035	20.623	263.583	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60	1.794	"	"	"	"	"	"	"	"	"			

DÉSIGNATION DES PAYS ET DES RÉSEAUX DESTINATAIRES.		Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF N° 1.								TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.											TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.						
				EXPRES.				PETITS PAQUETS.				COLIS.				EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.											GROUPE de 1,000 FRANCS AU-DÉLÀ DE 1,000 FRANCS.	GROUPE de 1,000 FRANCS AU-DÉLÀ DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES. Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE Nombre de wagons.		PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				TOTAL des expéditions.
				COLIS.			POIDS taxé.	COLIS.			POIDS taxé.	COLIS.			POIDS taxé.	EXPÉDITIONS taxées au minimum.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonne- ment.	TOTAL. Tonnes.	Ordinaires.				NOUVEAU modèle.	Wagons ordinaires.		Wagons nouveau modèle.			
				De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.		De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.		De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.			CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.				1 ^{re} catégorie.						2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.		3 ^e catégorie. — Wagons nouveau modèle.		
Services Internationaux.	Allemagne.	Alsace-Lorraine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	53	"	400,580	616	3,351	6,134	19,778	60,203	"	9,120	"	"	98,586	"	"	"	"	"	"	"	"	12	10	22	
		Berg-Marche	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,781	"	703,705	4,543	6,035	9,795	23,087	28,104	"	60,837	"	"	127,858	"	"	2	17	"	1	2	600	2,449	3,069		
		Cologne-Minden	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30,730	"	234	546	3,936	11,639	"	8,810	"	"	25,255	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
		État de Bade	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	74,500	19	487	564	2,141	81	"	2,577	"	"	5,850	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
		État de Wurtemberg . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23,010	"	303	170	713	"	"	"	"	"	1,186	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
		Palatinat	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42,200	5	279	1,001	8,338	1,121	"	866	"	"	11,605	"	"	"	"	"	"	1	"	32			
		Rhénan	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,638	"	1,743,300	6,860	10,410	20,709	55,086	55,321	"	170,601	"	"	312,127	"	"	18	"	"	97	558	673			
		Sarrebruck	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	95,240	394	1,014	1,667	5,028	12,281	"	"	"	"	19,960	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
		Ensemble	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,472	"	3,113,265	12,437	22,203	40,556	118,107	168,750	"	252,811	"	"	602,427	"	"	2	35	"	1	2	710	3,048	3,796	
	Angleterre.	Anglo-Belge (via-Harwich) .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	62,600	"	3,629	366	14	"	"	"	"	"	4,009	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		— (via-Liverpool)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16	"	"	"	"	"	"	"	16	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		Ensemble	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	62,600	"	3,645	366	14	"	"	"	"	"	4,025	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	France.	Anzin	"	"	"	"	"	"	312	43	189	"	"	"	83,850	390	58	567	343	3,557	483	12,630	"	"	17,638	"	339	"	1	"	1	"	"	"	2	
		Est-Français	"	"	"	"	"	"	719	355	441	"	"	"	57,650	661	938	1,972	11,317	12,115	"	24,096	"	"	50,438	232	70	"	"	"	"	3	"	3		
		Flandre-Occidentale . . .	"	"	"	"	"	"	1	10	9	"	"	"	1,080	29	54	189	116	293	"	"	"	654	21	92	"	"	"	"	"	"	"	"		
		Nord-Belge	"	"	"	427	254	7,150	"	"	"	"	2,782	1,307	780,100	2,989	6,303	4,224	14,901	8,418	"	3,058	"	"	36,904	439	314	"	1	"	9	3	16	26	57	
		Nord-Français	"	"	"	"	"	"	32,118	19,918	22,203	"	"	"	7,701,240	9,861	26,427	26,156	20,479	71,727	11,645	27,121	"	"	483,555	"	34,761	49	231	"	31	"	47	89	398	
		Service provisoire	"	"	"	"	"	"	290	165	483	"	"	"	136,890	534	991	2,931	2,611	12,056	1,251	"	"	19,840	398	131	"	3	"	2	"	2	"	7		
		Ensemble	"	"	"	427	254	7,150	33,440	20,491	23,325	"	"	2,782	1,307	8,760,810	14,464	34,771	36,039	49,767	108,168	13,379	66,905	"	309,029	1,090	35,707	49	236	"	43	3	68	117	467	
	Italie.	Haute Italie	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,326	"	"	3,326	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		Drabant septentrional . .	"	"	"	"	"	"	24	"	"	"	"	34	46,850	45	14	25	585	120	"	"	"	744	2	"	"	"	"	1	5	172	"	178		
	Hollande.	Central Néerlandais . . .	"	"	"	"	"	"	1	32	"	"	2	"	4,790	"	11	1	"	"	"	"	"	12	13	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		État Néerlandais	"	"	"	"	"	"	7	769	"	"	25	41	6,004	1,860	2,788	4,714	15,957	3,718	"	16,134	"	"	43,311	487	128	"	83	"	131	155	2,785	"	3,156	
		Hollandais (Achel)	"	"	"	"	"	"	635	"	"	"	2	11	357	239	515	638	2,778	35	"	479	"	"	4,445	314	"	7	34	"	11	971	"	1,016		
		Rhénan	"	"	"	"	"	"	224	"	"	"	"	66	58,620	32	19	34	10	"	"	"	"	63	37	21	"	1	"	"	135	"	136			
		Autres stations Hollan- daïses	"	"	"	70	42	10,810	13	42	"	"	15	107	442	425	1,755	4,996	8,445	57,597	40	1,549	"	"	74,382	312	395	"	1	"	5	2	7	2	17	
		Ensemble	"	"	"	70	42	10,810	21	1,726	"	"	44	159	6,916	5,072,050	2,621	5,102	10,408	27,775	61,470	40	18,162	"	"	122,957	1,165	544	7	121	"	137	173	4,070	2	4,503
	Grand-duché de Luxembourg.	Guillaume-Luxembourg . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,024	"	559,170	1,227	2,067	3,467	16,014	12,327	"	305,612	"	"	339,497	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		Prince-Henri	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	119	"	13,100	140	153	379	1,806	38,754	"	518,664	"	"	559,756	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		Ensemble	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,213	"	572,270	1,367	2,220	3,846	17,820	51,091	"	824,276	"	"	899,253	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Suisse.	Jura-Berne	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43,930	"	824	2,113	240	426	"	"	"	"	3,603	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		Totaux	"	"	"	497	296	17,960	33,461	22,217	23,325	"	44	9,656	8,223	17,624,925	30,889	68,765	93,328	213,723	389,905	13,419	1,165,480	"	"	1,944,620	2,255	36,251	58	392	"	181	178	4,848	3,167	8,766

DÉSIGNATION DES SERVICES		Colis affranchis au moyen de timbres.				TARIF N° 1.				TARIF N° 2.				TARIF N° 3.										TARIF N° 4.		FRAIS ACCESSOIRES.							TOTAL	TARIF N° 5.	TARIF N° 6.												
		Expres.	Grande vitesse.	Assurance.	Provision.	EXPRES.		PETITS PAQUETS.		PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				GROSSES MARCHANDISES.										GROUPES de 1,000 fr. et au-dessus.	GROUPES au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de rattachement.			Location de balles.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévu résultant d'erreurs de axes.	GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE.				TOTAL.		
						De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.	De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.	Poids taxé.	De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.																PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	Par wagons ordinaires.	nouveaux modèles.	1re catégorie.	2e catégorie.		3e catégorie.	3e catégorie.
ET DES RÉSEAUX EXPÉDITEURS.		Expres.	Grande vitesse.	Assurance.	Provision.	De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.	De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.	Poids taxé.	De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	GROUPES de 1,000 fr. et au-dessus.	GROUPES au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de rattachement.	Location de balles.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévu résultant d'erreurs de axes.	Par wagons ordinaires.	nouveaux modèles.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie.	Wagons ordinaires.	Wagons nouveaux modèles.	
Allemagne.	Alsace-Lorraine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20 50	"	15,098 77	391 93	48,009 94	60,806 25	153,077 24	331,443 71	"	50,360 71	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,043 05	"	13 00	"	"	"	"	1,503 51	"	662,795 21	"	"	"	"	459 "	517 "	1,006 "	
	Berg-Marche	"	"	"	"	"	"	"	"	"	820 21	"	21,000 10	2,928 50	71,967 59	68,037 83	135,085 56	83,338 62	"	210,108 49	"	"	"	"	"	"	"	"	11,781 70	"	62 50	"	"	"	1,253 65	1,306 10	608,301 26	180 "	827 68	"	38 10	76 20	19,200 45	90,693 19	110,833 62		
	Calugan-Vindon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	737 69	"	2,907 63	"	2,907 63	3,686 03	13,304 56	31,201 21	"	21,462 51	"	"	"	"	"	"	"	"	143 64	"	18 45	"	"	"	501 77	39 19	74,022 74	"	"	"	"	"	"	"			
	État de Bade	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,607 61	11 59	7,026 39	5,218 21	15,784 92	581 59	"	24,058 48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,097 51	"	"	"	"	"	"	20 20	32 75	56,439 25	"	"	"	"	"	"	"			
	État de Wurtemberg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	827 50	"	3,561 07	1,010 73	3,560 45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	286 92	"	"	"	"	"	"	108 05	16 54	9,980 33	"	"	"	"	"	"	"			
	Palatinat	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,391 57	3 12	4,075 69	9,904 26	62,118 20	6,460 10	"	5,208 34	"	"	"	"	"	"	"	"	"	409 33	"	"	"	"	"	"	91 20	1 95	80,756 65	"	"	"	63 "	335 50	368 50				
	Rhénan	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,552 02	"	42,474 40	4,321 "	105,820 17	143,543 51	256,059 76	170,372 11	"	511,278 18	"	"	"	"	"	"	"	15,502 25	"	253 63	"	"	"	2,910 08	1,303 90	1,203,391 01	"	619 37	"	"	"	4,677 03	21,917 22	27,213 62			
Sarrebruck	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,750 30	248 78	14,083 26	14,920 03	32,313 33	65,602 88	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,578 90	"	2 65	11 04	"	"	"	270 80	27 73	115,809 70	"	"	"	"	"	"	"		
Ensemble	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,398 73	"	87,907 94	7,904 93	257,454 74	307,732 85	711,901 11	692,000 25	"	822,586 74	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32,853 90	"	350 63	11 01	"	"	"	6,662 26	2,728 16	2,932,496 35	160 "	1,417 05	"	38 10	76 20	24,399 45	113,482 91	139,443 74	
Angleterre.	Anglo-Belge (via Harwich)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,029 30	"	26,928 99	2,746 10	164 07	"	"	"	"	"	"	"	"	4,270 30	"	221 03	"	"	"	"	2,846 82	"	38,206 61	"	"	"	"	"	"	"	
	— (via Liverpool)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80 20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80 41	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Ensemble	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,029 30	"	27,009 19	2,746 10	164 07	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,370 30	"	221 03	"	"	"	"	2,846 82	"	38,287 01	"	"	"	"	"	"	"		
France.	Anzin	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,209 39	386 75	401 31	2,572 99	1,278 21	15,415 06	1,217 15	19,839 64	"	"	"	"	"	84 35	"	274 66	"	214 10	"	"	"	241 60	"	43,508 17	"	9 25	"	7 20	"	"	"	16 45	
	Est-Français	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,970 15	431 20	12,693 64	15,873 30	68,371 10	68,020 15	"	99,585 51	"	"	"	"	"	110 90	"	120 95	"	109 40	"	"	501 60	"	288,423 07	"	"	"	"	156 50	"	156 50			
	Flandre-Occidentale	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22 01	25 "	300 98	1,177 19	562 71	1,212 98	"	"	"	"	"	"	"	11 60	"	18 40	"	3 20	"	14 10	"	2,397 07	"	"	"	"	156 50	"	156 50				
	Nord-Belge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,303 89	695 60	13,268 14	7,545 97	37,453 88	16,141 06	46,684 80	24,126 02	"	13,018 14	"	"	107 23	"	62 73	"	2,766 10	"	3,047 25	"	988 80	117 40	168,314 78	"	25 48	"	79 63	38 04	298 98	452 70	894 83		
	Nord-Français	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,712 15	"	1,206,637 84	2,604 36	7,433 17	"	845 50	"	832 03	2,264 25	11,434 97		
	Service provisoire	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	250 15	"	96,569 63	"	161 71	"	43 "	"	31 50	"	230 21		
Ensemble	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	262 54	221 66	302 67	9,060 91	9,284 36	15,624 88	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	62,833 35	"	33,364 10	"	"	"	9,721 40	118 40	1,606,670 56	2,604 36	7,629 61	"	1,015 33	38 01	1,339 03	2,716 93	12,738 96	
Italie.	Haute-Italie	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
Hollande.	Brabant septentrional	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Centraf Néerlandais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	État Néerlandais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Hollandais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Rhénan néerlandais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Autres stations hollandaises	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
Ensemble	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
Grand-duché de Luxembourg.	Géllsime-Luxembourg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Prince-Henri	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Ensemble	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Suisse.	Jura-Berne	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	—	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Totaux fr.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

DÉTAIL PAR RÉSEAU DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.

MOUVEMENT.

[illegible]

[illegible]

68

[illegible]

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.	Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF				N° 1.				TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.										TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	Expres.	Grande vitesse.	EXPRES.				PETITS PAQUETS.				PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.										GROUPES de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPES AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES. Nombre de voitures.	GRANDEVITESSE. Nombre de wagons		PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				TOTAL des expéditions.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
			COLIS			POIDS taxé.	COLIS			POIDS taxé.	COLIS			POIDS taxé.	EXPÉDITIONS taxées au minimum.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	5 ^e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonne- ment.	TOTAL. — Tonnes.				ordinares.	NOUVEAU modèle.	1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	5 ^e catégorie. — Wagons extra- modèle.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
			De 6 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.		De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.		De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kilogr.	De 11 kilogr. et plus.																	De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kilogr.	De 11 kilogr. et plus.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
																														27,286	19,332	15,533	231,432	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

LXVI. — *Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, en transit par la Belgique. — Année 1880.*

DÉTAIL PAR RÉSEAU DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.

RECETTE (part du réseau exploité par l'État).[illegible]

[illegible]

(LXVI suite)

N° LXVII. — *Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, en transit par la Belgique. — Année 1880.*

DÉTAIL PAR PAYS DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.

MOUVEMENT.

[illegible]

DÉTAIL PAR PAYS DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.

RECETTE (part du réseau exploité par l'État).

[illegible]

N° LXIX. — *Relevé, par distance, du tonnage et du nombre de tonnes-kilomètre des grosses marchandises (tarif n° 5) transportées. — Année 1880.*

DISTANCES.	QUANTITÉS		DISTANCES.	QUANTITÉS		Observations.
	TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre de parcours.		TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre de parcours.	
Kilom.	Tonnes.	Tonnes-kilomètre.	Kilom.	Tonnes.	Tonnes-kilomètre.	
1	256,182.8	256,182.8	Report.	7,291,195.5	94,295,115.9	
2	96,155.9	192,271.8	33	95,791.2	5,095,109.6	
3	185,824.2	557,472.6	34	111,512.1	5,791,411.4	
4	184,152. »	736,528. »	35	58,185.4	2,036,419. »	
5	964,407.9	4,822,959.5	36	84,450.6	5,040,221.6	
6	150,505.2	901,851.2	37	281,089.1	10,400,296.7	
7	290,006. »	2,050,042. »	38	280,789.6	10,670,000. »	
8	118,446.2	947,569.6	39	87,605.5	5,416,528.7	
9	156,585. »	1,409,247. »	40	56,514.5	2,252,572. »	
10	501,854.2	5,018,542. »	41	76,221.7	5,125,089.7	
11	565,475.9	6,220,212.9	42	66,250.1	2,781,664.2	
12	507,861. »	5,694,552. »	43	80,587.8	5,465,275.4	
15	244,118.2	5,175,556.6	44	75,184.2	5,508,104.8	
14	106,056.5	1,484,508.2	45	89,616.5	4,052,742.5	
15	549,275.6	5,259,104. »	46	165,614.2	7,618,255.2	
16	152,806.9	2,444,910.4	47	80,509.5	5,785,946.5	
17	154,526.4	2,285,548.8	48	117,915.8	5,659,958.4	
18	198,675. »	5,576,114. »	49	160,216.8	7,850,625.2	
19	115,098.4	2,186,869.6	50	295,205.5	14,760,165. »	
20	169,915.5	5,598,510. »	51	69,181.8	5,528,271.8	
21	91,812. »	1,928,052. »	52	550,240.4	17,172,500.8	
22	159,555.7	5,069,785.4	53	92,977.5	4,927,796.9	
23	172,019.6	5,956,450.8	54	128,555.2	6,929,992.8	
24	207,069.6	4,969,670.4	55	84,564.1	4,640,025.5	
25	142,709.8	5,567,745. »	56	76,550.1	4,285,685.6	
	5,780,587.3	66,044,676.6	57	152,045.1	8,666,456.7	
26	121,585.4	5,156,020.4	58	142,440.6	8,261,554.8	
27	221,917.5	5,991,767.1	59	49,546.4	2,925,257.6	
28	216,584.6	6,058,768.8	60	158,558. »	8,501,480. »	
29	98,071.7	2,844,079.5	61	70,805.2	4,519,117.2	
30	149,602.5	4,488,075. »	62	69,604.6	4,515,485.2	
31	581,115. »	1,801,450.5	63	101,208.4	6,576,129.2	
32	122,155.7	5,908,278.4	64	57,594. »	5,686,016. »	
A reporter	7,291,195.5	94,295,115.9	A reporter	11,115,456.2	277,715,247.9	

DISTANCES.	QUANTITÉS		DISTANCES.	QUANTITÉS		Observations.
	TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre du parcours.		TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre du parcours.	
Kilom. Report.	Tonnes. 11,115,456.2	Tonnes-kilomètre. 277,743,247.9	Kilom. Report.	Tonnes. 13,543,364.2	Tonnes-kilomètre. 472,949,088.1	
63	118,183.1	7,682,031.5	98	57,091.7	3,634,986.6	
66	59,820.9	5,948,179.4	99	158,533.5	15,674,996.7	
67	48,274.4	3,234,384.8	100	71,869.3	7,186,950.0	
68	68,283.2	4,645,593.6	101	118,245.0	11,942,743.0	
69	54,755.4	3,778,122.6	102	153,874.0	15,693,148.0	
70	79,268.3	5,548,781.0	103	56,879.2	5,838,537.6	
71	48,273.5	3,427,418.5	104	96,544.3	10,019,807.2	
72	50,545.5	3,639,276.0	105	75,219.7	7,688,068.5	
73	45,534.7	3,325,495.1	106	59,170.3	4,152,051.8	
74	211,973.2	15,685,016.8	107	24,543.9	2,626,197.5	
75	54,698.7	4,102,402.5	108	43,508.2	4,895,285.6	
			109	37,685.4	4,107,708.6	
	11,955,091.1	336,727,747.7	110	67,106.5	7,581,715.0	
76	100,717.9	7,654,560.4	111	48,748.7	5,411,105.7	
77	50,682.2	2,362,529.4	112	82,096.1	9,194,763.2	
78	67,933.5	5,298,815.0	113	58,850.6	6,647,837.8	
79	42,557.5	3,360,416.7	114	45,772.6	5,218,076.4	
80	62,059.8	4,965,184.0	115	112,552.6	12,918,249.0	
81	51,162.1	4,144,150.1	116	55,239.8	4,090,156.8	
82	47,809.2	3,920,334.4	117	54,771.7	6,408,288.9	
83	71,280.5	5,916,281.5	118	42,489.5	5,015,761.0	
84	82,021.8	6,889,851.2	119	45,288.4	5,589,519.6	
85	167,216.1	14,215,568.5	120	249,864.9	29,985,788.0	
86	280,781.9	24,147,215.4	121	21,014.5	2,542,754.5	
87	55,058.5	4,616,072.1	122	55,888.8	4,578,455.6	
88	155,810.5	11,775,506.4	123	57,615.4	7,086,448.2	
89	55,407.5	2,975,249.7	124	87,156.4	10,804,915.6	
90	68,872.1	6,198,489.0	125	10,059.9	1,237,487.5	
91	50,070.5	2,756,597.5	126	18,101.1	2,280,758.6	
92	50,646.0	2,819,452.0	127	19,704.5	2,502,471.5	
95	51,793.5	3,253,981.5	128	11,940.0	1,528,520.0	
94	47,150.0	4,450,220.0	129	8,612.4	1,110,909.6	
95	91,761.2	8,717,514.0	130	10,983.8	1,427,894.0	
96	24,224.8	2,525,580.8	131	17,047.0	2,253,157.0	
97	56,515.0	5,522,555.0				
A reporter	15,545,564.2	472,949,088.1	A reporter	15,596,391.7	701,240,250.5	

DISTANCES.	QUANTITÉS		DISTANCES.	QUANTITÉS		Observations.
	TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre de parcours.		TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre de parcours.	
Kilom. Report.	Tonnes. 15,596,591.7	Tonnes-kilomètre. 701,240,250.5	Kilom. Report.	Tonnes. 16,095,052.4	Tonnes-kilomètre. 774,449,375.8	
152	11,811.7	1,559,144.4	165	244,284.»	40,505,560.»	
153	22,576.6	2,976,087.8	166	10,019.2	1,663,187.2	
154	29,602.6	3,966,748.4	167	93,585.6	15,962,461.2	
155	19,532.1	2,636,855.5	168	99,817.5	5,009,310.»	
156	8,115.9	1,105,762.4	169	11,545.5	1,917,589.5	
157	12,512.»	1,714,144.»	170	29,674.4	5,044,648.»	
158	18,078.»	2,494,764.»	171	11,091.7	1,896,665.6	
159	23,564.8	3,247,707.2	172	7,666.1	1,518,569.2	
160	12,777.»	1,788,780.»	173	4,575.»	791,129.»	
161	8,269.7	1,166,027.7	174	4,629.5	805,555.»	
162	9,986.5	1,418,054.6	175	33,892.3	5,951,187.5	
163	19,880.»	2,842,840.»	176	87,837.1	15,439,529.6	
164	6,762.9	975,857.6	177	1,675.6	296,227.2	
165	19,057.»	2,760,565.»	178	5,044.2	897,867.6	
166	20,790.»	3,055,540.»	179	19,775.»	3,229,725.»	
167	25,007.1	3,676,045.7	180	14,616.5	2,650,970.»	
168	10,667.7	1,578,819.6	181	2,918.4	528,250.4	
169	5,575.6	850,764.4	182	5,150.9	955,825.8	
170	12,521.1	1,848,165.»	183	155,555.2	21,765,975.6	
171	15,980.2	2,111,010.2	184	188,708.6	34,766,582.4	
172	11,521.7	1,720,898.4	185	19,504.5	3,571,552.5	
173	9,459.6	1,444,258.8	186	19,897.2	3,700,879.2	
174	6,048.»	931,592.»	187	49,711.5	9,296,030.5	
175	8,157.2	1,264,566.»	188	122,458.5	25,021,758.»	
176	5,545.4	855,570.4	189	20,850.8	3,957,021.2	
177	22,751.»	3,571,907.»	190	9,579.4	1,854,286.»	
178	47,617.5	7,523,555.4	191	101,855.2	19,454,545.2	
179	15,559.1	2,470,716.9	192	10,768.4	2,067,552.8	
180	10,950.6	1,748,896.»	193	4,226.7	815,755.1	
	16,044,187.9	766,479,049.1	194	160,597.5	51,117,115.»	
181	2,594.2	417,666.2	195	16,410.4	5,141,528.»	
182	6,559.8	1,059,447.6	196	955.9	187,556.4	
183	22,589.1	3,682,025.5	197	1,649.1	524,872.7	
184	17,141.4	2,811,189.6	198	6,119.5	1,211,661.»	
			199	1,195.2	237,844.8	
A reporter	16,095,052.4	774,449,375.8	A reporter	17,581,686.6	1,042,540,890.0	

DISTANCES.	QUANTITÉS		DISTANCES.	QUANTITÉS		Observations.
	TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre de parcours.		TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre de parcours.	
Kilom. Report.	Tonnes. 17,581,686.6	Tonnes-kilomètre. 1,042,840,800.0	Kilom. Report.	Tonnes. 18,257,530.0	Tonnes-kilomètre. 1,188,462,622.2	
200	2,461.0	492,200.0	233	3,871.0	909,806.5	
201	1,754.9	352,734.9	236	12,976.7	3,062,801.2	
202	33,006.9	6,685,575.8	237	1,275.7	302,340.9	
203	1,058.2	214,814.6	238	1,288.7	306,710.6	
204	26,009.0	5,205,836.0	239	11,177.6	2,671,446.4	
205	3,121.2	639,846.0	240	2,903.4	696,816.0	
206	5,590.2	1,151,581.2	241	30,004.8	7,231,156.8	
207	8,980.7	1,839,004.9	242	842.8	203,957.6	
208	5,054.8	1,047,238.4	243	12,975.3	3,152,997.9	
209	3,830.5	804,712.7	244	6,098.6	1,488,058.4	
210	16,766.8	3,521,028.0	245	517.0	126,065.0	
211	33,455.3	7,059,068.3	246	1,987.1	488,826.6	
212	810.7	171,868.4	247	544.4	154,466.8	
213	49,073.6	10,644,802.8	248	60,031.3	14,892,772.0	
214	53,415.4	7,450,469.6	249	16,401.4	4,085,948.6	
215	120,869.4	25,986,921.0	250	181,174.1	43,293,825.0	
216	29,671.9	6,409,130.4	251	683.0	171,433.0	
217	515.8	111,494.6	252	748.0	186,496.0	
218	96,408.6	21,017,074.8	253	215.6	54,546.8	
219	6,153.1	1,547,528.9	254	1,498.0	380,492.0	
220	12,804.3	2,816,946.0	255	250.4	63,832.0	
221	2,195.6	484,785.6	256	21,203.5	6,196,096.0	
222	116,475.8	32,517,185.6	257	51.1	13,152.7	
223	2,018.1	450,036.3	258	85,261.8	21,321,544.4	
224	3,057.5	680,400.0	259	75.0	19,425.0	
225	259.3	58,342.5	260	145.9	37,934.0	
226	525.0	75,450.0	261	647.5	168,045.3	
227	10,105.3	2,295,905.1	262	101.2	26,514.4	
228	552.0	126,061.2	263	12,118.4	3,187,159.2	
229	1,051.0	256,099.0	264	495.0	130,680.0	
230	255.6	55,728.0	265	50.0	15,250.0	
231	1,589.0	567,059.0	266	150.4	40,006.4	
232	1,359.5	510,761.0	267	1,142.9	305,134.3	
233	2,575.2	399,621.6	268	287.8	74,718.4	
234	12,309.5	2,880,425.0	269	74,519.5	19,991,872.7	
A reporter	18,257,530.0	1,188,462,622.2	A reporter	18,802,065.6	1,325,893,941.1	

DISTANCES.	QUANTITÉS		DISTANCES.	QUANTITÉS		Observations.
	TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre de parcours.		TRANSPORTÉES.	RAMENÉES à un kilomètre de parcours.	
Kilom. Repart.	Tonnes. 18,802,005.6	Tonnes-Kilomètre. 1,325,895,941.1	Kilom. Repart.	Tonnes. 18,805,208.8	Tonnes-Kilomètre. 1,326,785,576.0	
270	166.7	45,000.0	300	15.0	4,500.0	
271	95.2	25,799.2	303	363.8	170,831.4	
272	190.1	51,707.2	305	2,416.6	737,065.0	
273	5.0	1,365.0	308	150.3	46,202.4	
274	5.0	1,370.0	310	50.0	15,500.0	
275	191.0	52,525.0	311	108.0	33,588.0	
276	30.0	8,280.0	313	60.0	18,780.0	
277	333.0	97,781.0	314	5.0	1,570.0	
278	74.0	20,572.0	316	24.0	7,584.0	
279	185.1	51,643.9	317	46.8	14,835.6	
280	50.0	14,000.0	331	15.0	4,815.0	
281	145.0	40,185.0	323	21.0	6,783.0	
282	60.5	17,061.0	325	406.5	161,562.5	
283	98.8	27,111.4	326	324.6	171,019.6	
284	30.0	8,520.0	328	78.0	25,584.0	
285	425.5	121,210.5	331	324.6	107,442.6	
287	45.0	12,915.0	359	30.0	16,950.0	
288	17.0	4,896.0	341	5.0	1,705.0	
291	173.9	50,313.9	343	10.0	3,450.0	
292	60.0	17,520.0	349	10.0	3,490.0	
293	40.2	11,778.6	375	10.0	3,750.0	
294	10.2	2,998.8	376	10.0	3,760.0	
295	135.0	54,575.0	380	2,082.0	791,160.0	
297	463.2	137,570.4	388	21.0	8,148.0	
298	20.0	5,960.0	403	5.0	2,015.0	
299	50.0	8,970.0				
à reporter.	18,805,208.8	1,326,785,576.0	Total.	18,812,311.0	1,329,147,554.9	

N^o LXX. — *Relevé, par nature, des principales marchandises expédiées
par chacun des bureaux de l'État. — Année 1880.*

Les quantités sont exprimées en tonnes de 1,000 kilogrammes

NATURE DES MARCHANDISES.	Aren.	Adinkerke.	Aeltre.	Alost.	Amougies.	Anderlues.	Angleur (État).
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	1,280.2	"	"	5.0	126.5	"	"
Bois bruts	302.0	24.9	362.7	535.1	66.4	15.0	"
Bouteilles vides.	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	102.5	"	159.0	"
Céréales	122.7	"	104.5	1,349.5	91.7	953.6	"
Chaux	"	5.0	"	"	"	10.0	"
Coke.	"	"	"	"	"	"	"
Coton brut	"	"	"	15.6	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	10.0	134.0	"	42.5	"
Fers laminés et fers battus. . . .	"	"	"	"	"	"	3,818.3
Fonte brute.	"	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	15.0	"	"	"	"
Guano	"	159.6	15.5	"	"	"	"
Huile de pétrole.	"	"	"	"	"	"	"
Houille.	10.0	"	"	60.1	"	23,364.5	400.0
Laine	"	"	5.5	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	98.5	11.9	"	"	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées. . .	"	"	"	5.7	"	10.0	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre	52.1	"	434.6	741.2	60.2	5.0	"
Rails et accessoires	"	11.2	"	17.1	"	"	511.4
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	"	"	"	223.1	542.4	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	171.7
Terres	"	"	51.8	"	"	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite. .	"	"	"	61.4	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries.	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions. . .	1,767.0	299.0	1,011.1	3,117.2	367.9	21,901.8	4,901.4

Angleur (Luxemb.).	Ans (État).	Ansegem.	Antoing.	Anvaing.	Anvers (Bassins).	Anvers (Dam).	Anvers (Sud).	Arton.	Assche.
"	"	"	"	"	189.1	"	"	"	"
"	353.0	"	225.7	2,644.3	1,832.4	61.0	"	"	51.9
10.0	931.0	"	92.8	123.8	45,232.1	136.0	72.6	153.4	5.0
"	"	"	"	"	53.0	"	"	"	"
75.0	105.0	"	"	"	9,220.3	35.0	"	2,185.0	"
600.4	886.8	35.4	326.3	339.6	305,527.1	464.0	4,373.2	2,220.1	24.4
43.0	10.0	"	63.2	"	870.1	"	20.2	53.0	"
"	"	20.0	"	"	63.7	"	110.0	30.0	"
"	"	"	"	"	15,031.6	"	"	"	"
"	10.0	"	10.0	"	12,023.7	"	"	33.2	"
5.0	42.0	"	100.7	15.0	3,533.8	"	379.0	221.3	"
37.8	247.3	"	22.6	"	5,438.9	"	543.4	"	"
15.0	92.2	"	"	"	70,194.2	"	"	"	"
"	"	"	"	"	9,527.2	"	"	"	"
"	"	"	"	"	13,565.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	43,476.6	"	"	"	"
120.0	21,914.5	31.0	"	"	2,700.1	"	70.0	"	"
"	"	"	"	"	40,233.4	36.0	"	"	"
"	"	"	16.0	114.0	9,973.6	"	"	"	"
916.0	"	"	"	"	92,017.5	"	110.0	150.0	"
205.0	"	"	"	"	45,029.0	"	50.0	"	"
"	"	"	9.0	"	327.1	"	"	"	6.4
"	"	"	2,032.9	"	8,998.0	"	117.6	17.8	"
"	"	"	1,333.6	"	613.9	"	10.0	"	"
"	46.3	339.8	13.4	93.8	144.8	"	80.0	1,039.6	"
"	"	"	"	"	795.4	"	72.0	"	"
"	"	21.3	"	"	4,779.3	"	"	"	"
"	253.0	"	313.4	"	7,476.6	"	44.7	"	"
53.0	"	"	"	"	394.8	"	"	"	"
"	"	"	"	"	11,546.9	"	"	11,795.0	"
6.0	"	"	10.0	"	42.2	"	"	"	"
"	"	"	"	"	172.9	"	"	"	"
"	"	"	"	"	122.9	"	"	"	"
110.0	"	"	"	"	61.8	"	"	"	"
2,198.2	24,891.1	467.3	4,791.6	3,330.3	761,231.0	732.0	6,054.7	17,904.4	87.7

NATURE DES MARCHANDISES.	Assenède.	Assesse.	Ath.	Athus.	Audegem.	Audenarde.	Antel-Bas.
Acier	"	"	"	7.0	"	"	"
Bettieraves	710.4	"	1,008.8	"	5.0	180.7	"
Bois bruts	18.0	312.3	713.3	2,871.5	9.0	233.3	"
Bouteilles vides.	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	50.0	"	"	10.0
Céréales	32.0	604.3	8,051.2	738.8	"	768.0	"
Chaux	"	50.0	"	49.7	"	"	"
Coke.	"	"	"	1,597.0	"	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	246.1	11.6	"	288.5	10.0
Fers laminés et fers battus . . .	"	"	"	342.7	"	"	"
Fonte brute	"	"	"	56,918.0	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	5.0	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille.	"	"	70.0	"	"	20.0	10.0
Laine	"	"	159.1	208.7	"	12.3	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	999.5	24.4	"	5.0	15.7
Minerais de fer	"	"	"	107,558.0	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	871.3	"	90.0	"	"	105.8
Pierres brutes et bouchardées. .	"	"	"	2,271.2	"	20.0	"
Pierres taillées	"	"	5.0	823.0	"	"	"
Pommes de terre	"	"	119.8	5,919.0	304.7	794.7	20.4
Rails et accessoires	"	"	"	10.0	"	"	"
Soude	"	"	"	3,083.6	"	"	"
Sucre	"	"	282.9	321.0	"	"	"
Sulfates	"	"	"	357.0	"	"	"
Terres.	"	417.6	"	285.0	"	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite .	"	"	"	10.0	"	"	"
Verres à vitres en caisses . . .	"	"	"	10.0	"	"	"
Verreries.	"	"	"	"	"	"	"
Zinc.	"	"	"	32.0	"	"	"
Tonnage total des expéditions .	760.1	2,255.7	11,635.7	183,369.2	525.7	2,324.5	171.9

Auvclais.	Ave-Capelle.	Avelghem.	Avennes.	Avernas-Bertée.	Avins-en-Condroz.	Aye.	Baelghem.	Baelen-lez-Gheel.	Baesrode (Nord).
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	10.5	"	"	8.0	"	"	"
"	"	22.1	287.2	"	"	1,290.1	"	16.2	12.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	60.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	12.0	96.3	154.4	103.2	159.1	70.4	336.9	"	67.2
"	"	"	"	"	"	70.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30,936.4	"	"	"	10.0	"	10.0	"	"	"
"	"	7.6	"	"	"	"	"	"	"
"	218.4	19.2	"	"	"	"	58.4	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	10.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	284.9	229.4	87.2	"	63.0	"	"	"
"	"	"	"	"	20.0	279.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	62.7	414.0	659.8	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	10.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30,936.4	296.6	497.8	1,096.4	860.2	179.1	1,798.5	415.3	16.2	79.7

NATURE DES MARCHANDISES.	Baerode (Sud).	Barry-Maulde.	Barse.	Barvaux.	Bascoup (Chapelle).	Basècles (Carrières).	Basècles (Station).
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	"	1,109.3	47.8	"	2,033.5	"	"
Bois bruts	5.0	16.0	"	973.3	300.4	"	20.0
Bouteilles vides.	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	15.0	23.1	"	376.0	170.0	"	219.1
Chaux	"	3,641.5	"	"	5.2	22,187.1	3,723.5
Coke.	"	"	"	"	"	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	560.6	"	"	"	15.0	"	15.0
Fers laminés et fers battus	"	"	"	5.0	33.0	"	"
Fonte brute.	"	"	"	"	"	"	5.7
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole.	"	"	"	"	"	"	"
Houille	10.0	"	"	60.0	822,050.8	"	70.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	136.4	"	"	"	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	6,519.5	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées. . .	"	310.1	5,525.3	"	21.2	52.6	1,065.4
Pierres taillées	"	76.0	4,211.8	"	5.0	5,721.7	1,348.5
Pommes de terre	5.0	6.1	"	20.0	98.0	"	"
Rails et accessoires	"	"	"	"	120.3	"	"
Soude	"	"	"	"	5.0	"	"
Sucre	"	396.0	"	"	"	"	410.5
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	"	3,309.5	"	20.5	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite . .	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries.	"	"	"	"	"	"	"
Zinc.	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions . .	613.6	5,734.5	19,41.39	1,434.3	823,410.6	27,961.4	7,077.7

Bassevelde.	Bas-Silly	Bastogne.	Battice.	Baudour.	Baulers.	Baume (Haine-Saint-Pierre.)	Braumont.	Belœil.	Berchem-St-Agathe.
77.7	592.6	"	"	315.7	347.3	1,288.6	491.9	236.2	"
25.4	21.0	1,093.3	38.4	380.0	71.6	212.0	581.9	183.5	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	90.0	"	14,594.4	"	1,239.1	"	"	"
42.2	567.7	2,948.8	10.0	"	29.1	180.4	217.4	222.0	"
"	"	"	"	"	"	15.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	47,690.7	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	22.0	5.0	"
"	"	16.0	"	"	"	5.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	9,695.2	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1,363.3	"	"	"
"	"	"	"	"	"	52.9	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	30.0	6,450.0	30.0	"	121,719.0	10.0	"	30.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
97.6	13.6	360.5	"	"	7.3	"	"	5.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0
"	"	20.0	"	"	"	"	5.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	16.9	"	7.0
10.0	20.1	525.4	"	"	"	5.0	"	"	"
"	40.0	551.0	"	"	"	93.8	5.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	285.5	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	110.3	"	10.3	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	28.6	"
"	"	"	"	"	"	3,305.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
232.9	1,253.0	5,433.2	6,498.4	15,853.3	453.3	186,877.3	1,580.1	983.6	42.0

NATURE DES MARCHANDISES.	Berninont.	Bernissart.	Berzé.	Boyné.	Bierset-Awans.	Binche.	Binche (Ressais).
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	"	"	789.2	"	2,295.3	3,713.7	13.4
Bois bruts	146.4	"	287.6	"	8.5	141.4	30.9
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	20 9	"	"	"	40.0
Céréales	68.3	148.2	1,340.3	"	586.3	2,636.3	"
Chaux	10.0	"	1,185.0	"	"	200.0	"
Coke	"	6,783.3	282.0	"	"	10.0	7,122.0
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	33.9	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	302.0	"	"	3.7	"
Fers laminés et fers battus	"	"	12.8	"	116.2	136.2	"
Fonte brute	"	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	"	13,488.0	21,307.0	14,163.0	"	40.0	90,673.3
Laine	"	"	2.0	"	"	"	"
Lio, chanvre et étoupes	"	"	"	"	40.0	"	"
Minerais de fer	"	"	3.0	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc	"	"	"	"	"	5.0	"
Pavés	"	"	132.0	"	"	14.0	"
Pierres brutes et bouchardées	"	"	379 4	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	16.3	"	"	5.0	"
Pommes de terre	"	"	153.6	"	3.0	244.4	"
Rails et accessoires	"	"	1,260.1	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	"	"	"	"	2,582.2	"
Sulfates	"	"	"	"	"	41.4	"
Terres	"	"	"	"	"	30.0	"
Tuiles et pannes en terre cuite	"	"	25.6	"	5.0	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	1,778.4	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions	224.7	20,419.7	28,017 6	14,163.0	3,036 2	11,363,7	97 869 6

Blandain.	Blankenberghe.	Blaton.	Bleyberg.	Bloemendaël.	Bodaghun-St-Martin.	Boesinghe.	Bois-du-Luc.	Boisfort.	Bomal.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	5.0	91.2	"	"
"	"	5.0	160.0	1,223.9	47.0	327.0	30.0	304.8	0,262.0
"	"	"	"	"	43.0	"	"	"	"
"	58.0	"	"	"	"	"	1,772.4	"	"
237.3	"	218.9	73.0	102.8	220.0	"	15.0	145.6	158.0
"	"	845.6	1,737.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	22,517.8	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	32.8	"	"	"	"	"	2.2	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	23.7	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	5.0	"	20.5	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	50.0	"	20.0	10.0	10.0	57,255.6	15.0	10.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5.4	"	"	"	71.2	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	120.0
"	"	"	5,337.0	"	"	"	"	"	"
"	"	237.4	535.0	"	20.0	"	"	22.7	"
15.0	"	10.0	190.0	"	"	"	"	16.0	"
"	"	13.1	5.0	"	"	"	"	10.0	"
22.1	"	"	10.0	552.2	"	10.0	5.2	"	5.0
"	"	15.9	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	5.5	"	"	"	"	"	"
1,054.2	"	293.5	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	6.0	"	"	"	"	"	"
"	"	71.9	"	337.1	"	"	"	"	"
"	10.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	852.0	"	"	"	"	"	"
1,334.0	68.0	1,794.1	7,152.5	2,154.2	540.0	572.3	81,710.9	516.3	6,555.0

NATURE DES MARCHANDISES.	Bonne-Espérance.	Boom.	Boortmeerbeek.	Borgerhout.	Bouchaute.	Boucle - Saint - Denis - Nederzwalm.	Bourg-Léopold.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	5.008.2	"	"	"	1,383.3	"	"
Bois bruts	199.3	186.0	182.7	267.4	47.5	9 0	1,917.3
Bouteilles vides	"	"	"	13.0	"	"	"
Briques	30.0	10.969.8	"	"	"	"	"
Céréales	107.4	57.0	219.7	416.7	120.5	10.0	"
Chaux	"	3.0	"	50.5	"	"	"
Coke	"	"	"	"	"	"	10.0
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	5.0	"	20.0	20.0	"	"
Fers laminés et fers battus	"	"	"	"	"	"	12.4
Fonte bruts	"	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	"	20.0	20 0	315.0	"	"	20.0
Laine	"	"	"	3.2	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	"	"	206.4	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées . . .	"	"	"	28.4	"	"	"
Pierres taillées	"	5.0	"	63.4	"	"	"
Pommes de terre	"	"	1,129.8	28.5	20.1	936.0	"
Rails et accessoires	"	10.0	"	20.0	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	"	"	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	10.0	"	"	"
Terres	"	"	"	70.0	"	"	"
Tuiles et panes en terre cuite . . .	"	2,689.5	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions . . .	5,344.0	15,947.3	1 532.2	1,310.1	1,707.8	933.0	1,939.7

Boussu.	Bousval.	Bovigny.	Bracquignies.	Brages-Bel inghen.	Braine-l'Alleud.	Braine-le-Comte.	Braives-Latinne.	Brugellette.	Bruges (Bassins).
"	"	"	10.0	"	"	458.5	"	"	10.2
676.5	581.6	"	286.5	457.2	1,801.2	1,002.2	"	1 628.5	"
268.0	160.6	1,009.8	69.1	111.8	1,105.1	2,271.8	14.0	129.5	1,490.9
"	"	"	"	"	"	"	26.4	"	6.8
1,858.6	"	"	946.0	"	15.6	"	"	"	136.0
1,187.1	58.2	28.0	58.5	78.9	591.5	764.9	520.5	5,827.9	4,079.2
"	"	"	27.5	"	5.0	"	"	"	10.8
"	"	"	45,880.7	"	"	45.7	"	"	"
"	"	"	"	"	"	6.5	"	"	1,449.6
"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	17.5
150.0	15.4	"	22.2	"	151.9	504.4	"	55.1	118.7
11.9	"	"	10.0	"	"	1,900.6	"	"	148.0
35.5	"	"	"	"	"	211.8	"	"	"
"	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	590.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	20.0	"	64,226.1	"	50.0	40.0	"	"	1,066.0
"	"	5.0	"	"	5.0	"	"	"	1 647.0
"	40.0	"	"	5.0	7.9	275.5	"	98.2	80.6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	51.9
"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.0
"	5.0	"	"	"	606.0	"	"	"	94.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,845.5
"	"	"	"	"	78.4	10.1	"	"	62.9
"	30.1	58.9	19.2	0.7	9.7	140.9	678.8	"	74.7
"	"	"	508.1	"	"	372.9	"	"	52.6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.5
715.6	"	"	1,454.8	"	"	"	418.0	517.5	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	291.8	"	"	775.2	"	"	"
21.0	"	"	"	"	"	"	"	50.0	109.2
"	"	"	"	"	"	"	"	"	7.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4,902.2	708.9	1,106.7	111,590.5	651.6	4 255.5	8,577.0	1,637.5	6,266.5	14,789.2

NATURE DES MARCHANDISES.	Bruges (station).	Bruxelles (Allée-verte)	Bruxelles (Entrepôt).	Bruxelles (Midi).	Bruxelles (Ouest).	Bruxelles (Q.-Léopold).	Bruxelles (rue Rogier).
Acier	"	5.5	45.5	24.7	"	"	"
Betteraves	"	"	"	"	"	"	"
Bois bruts	19.1	5,093.9	185.1	254.6	308.1	588.5	603.8
Bouteilles vides	"	5.5	10.0	92.1	"	"	5.0
Briques	"	1,680.4	"	175.8	478.2	"	"
Céréales	975.1	9,406.4	296.0	104.0	566.0	280.4	42.0
Chaux	"	41.5	10.0	100.9	169.6	45.0	65.0
Coke	"	1,370.1	"	20.0	545.0	"	"
Coton brut	"	5.0	8.1	6.4	"	"	"
Cuir et peaux	"	299.5	10.9	165.9	"	6.7	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	246.9	2,979.8	"	405.0	955.8	545.0	195.0
Fers laminés et fers battus	"	1,141.1	756.1	156.0	52.4	105.1	20.0
Fonte brute	"	554.1	60.0	142.5	20.2	15.7	"
Graisses	"	194.1	"	238.5	"	"	"
Guano	54.9	"	"	"	10.0	"	"
Huile de pétrole	"	26.2	89.5	12.3	"	"	"
Houille	125.0	514.5	"	290.9	155.0	226.0	440.0
Laine	96.0	170.0	528.0	146.4	"	15.0	"
Lin, chanvre et étoupes	574.4	27.6	"	5.0	"	"	"
Minerais de fer	"	168.0	217.0	16.7	206.2	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	10.0	"	10.0	"	"	"
Pavés	"	72.1	"	14.0	146.8	81.9	64.6
Pierres brutes et bouchardées . .	6.2	218.5	"	100.7	495.5	121.7	17.4
Pierres taillées	10.0	42.0	"	50.8	102.0	25.5	"
Pommes de terre	212.4	2,024.9	"	990.5	"	442.0	20.1
Rails et accessoires	"	64.9	11.8	241.2	"	22.4	5.0
Soude	"	325.0	5.1	170.5	70.5	"	"
Sucre	207.0	552.6	568.8	9.1	77.9	7.6	"
Sulfates	"	47.4	"	10.7	"	"	"
Terres	"	2,746.2	2,608.2	"	55.0	25.0	"
Tuiles et pannes en terre cuite . .	"	850.8	"	"	"	15.0	"
Verres à vitres en caisses	"	15.0	15.0	45.5	"	5.2	"
Verreries	"	51.0	90.5	141.2	"	"	"
Zinc	"	92.7	"	60.2	"	"	5.0
Tonnage total des expéditions . .	2,537.0	28,157.7	5,291.6	4,198.1	4,070.0	2,569.5	1,482.9

Buggenhout.	Burst.	Ruvrignes-Mont.	Buyssingen.	Calamine.	Calevoet.	Callenelle.	Calmpfont.	Capelle-au-Bois.	Cappellen.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	2,348.7	"	"	60.1	"	"	"	"
186.5	61.0	1,257.0	65.0	"	65.2	9.8	580.0	20.0	2,039.5
"	"	"	55.2	"	"	"	"	"	311.2
"	"	8.0	"	"	"	"	60.0	30.0	"
156.8	"	81.7	11.4	"	"	158.7	"	247.5	676.9
"	"	"	5.0	1,483.0	10.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	20.0	"	"	"	"
"	"	"	46.1	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	15.0	"	"	55.0	"	"	"
"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	21.2	"	15.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
20.0	20.0	"	20.0	"	"	"	10.0	"	"
5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
77.0	"	"	"	"	"	16.0	"	75.4	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	14,560.0	"	"	"	"	"
"	"	200.0	"	20.0	10.0	"	"	"	"
"	"	37.6	30.0	10.0	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	24.0	"	"	"
"	22.5	"	5.0	"	"	"	"	771.6	"
"	"	151.5	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	829.6	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	970.0	"	"	10.0
"	"	"	"	"	"	120.4	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	1,692.0	"	"	"	"	"
445.1	105.5	4,064.5	260.4	17,563.0	180.5	2,184.4	650.0	1,144.5	5,057.4

NATURE DES MARCHANDISES.	Caprycke.	Chainoux.	Charleroi.	Chastre.	Châteleineau.	Chaudfontaine.	Chênée.
Acier	»	»	»	»	»	80.6	»
Betteraves	50.0	»	20.1	20.0	2,044.0	68.2	»
Bois bruts	101.0	»	6,315.2	354.5	2,116.5	160.8	386.1
Bouteilles vides	»	»	»	»	277.2	»	7.0
Briques	»	»	7,821.7	»	4,996.3	»	15.0
Céréales	85.0	»	3,818.9	1,276.4	2,586.0	54.6	1,545.9
Chaux	»	»	1,606.4	»	472.9	12,737.6	65.0
Coke	»	»	22,520.3	»	2,000.0	»	»
Coton brut	»	»	»	7.0	»	»	»
Cuir et peaux	»	»	»	»	22.7	»	»
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	»	93.1	»	»	104.5	»	154.6
Fers laminés et fers battus	»	»	2,728.8	»	54,464.9	»	»
Fonte brute	»	»	8,819.0	53.0	17,617.4	46.2	»
Graisses	»	»	10.0	»	»	»	»
Guano	»	»	»	»	»	»	»
Huile de pétrole	»	»	»	»	»	»	»
Houille	»	»	39,089.2	»	505,240.1	»	27,650.0
Laine	5.0	»	»	»	»	»	»
Lin, chanvre et étoupes	50.2	»	»	10.1	15.5	»	»
Minerais de fer	»	»	»	»	20.0	»	»
Minerais de plomb et de zinc . . .	»	»	»	»	»	10.0	»
Pavés	»	80.4	»	5,705.6	1,175.5	675.1	»
Pierres brutes et bouchardées . . .	»	»	45.1	6,117.0	2,602.5	»	12.5
Pierres taillées	»	»	55.0	»	414.4	»	»
Pommes de terre	10.2	»	2,045.9	»	875.9	»	100.8
Rails et accessoires	»	»	528.0	»	1,577.3	»	25.0
Soude	»	»	»	»	571.6	»	»
Sucre	»	»	»	598.0	»	»	»
Sulfates	»	»	555.5	»	»	»	»
Terres	»	»	565.5	»	7,057.8	»	»
Tuiles et pannes en terre cuite . .	»	»	»	»	1,081.3	»	»
Verres à vitres en caisses	»	»	800.5	»	295.8	»	»
Verreries	»	»	22.0	»	»	»	970.6
Zinc	»	»	»	»	»	975.4	7,640.5
Tonnage total des expéditions . . .	598.4	175.5	96,829.9	14,141.6	588,512.9	14,795.5	58,570.8

NATURE DES MARCHANDISES.	Cortemarck.	Cortenbergh.	Couillet-Montigny.	Courcelles.	Courcelles (Nord)	Courtrai.	Court-Saint-Étienne.
Acier	"	"	10.5	"	"	"	"
Betteraves	140.0	516 0	25 0	297.0	"	"	271.0
Bois bruts	200.2	"	239.5	129 1	61.6	522 0	2,332.0
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	1,173.1	"	89.9	"	6.0
Céréales	45.1	126.9	27.6	68.0	10.0	6,506.2	185.0
Chaux	"	"	"	"	"	10.0	"
Coke	50 0	"	"	313.0	"	10.0	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	78.0
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	"	"	"	676.5	11.0
Fers laminés et fers battus	"	"	41,609.4	5.0	5.0	67.5	65.0
Fonte brute	"	"	7,432.8	10.0	"	"	36.0
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	1,757.9	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	"	5.0	109,259.4	110.0	"	50.0	1,542.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	11.2	"	"	"	"	3,890.5	"
Minerais de fer	"	"	50.0	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	"	59.0	"
Pierres brutes et bouchardées . .	"	"	63.6	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	11.0	"	"	"	"
Pommes de terre	230.0	985 4	"	"	"	613.8	217.0
Rails et accessoires	"	"	2,596.7	162.4	"	"	"
Soude	"	"	6,775 1	"	"	"	"
Sucre	"	"	"	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	161.2	"
Terres	"	"	"	10.0	"	65 0	252.0
Tuiles et pannes en terre cuite. .	"	"	"	"	"	7.0	187.0
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	6.8	"
Tonnage total des expéditions. . .	656.5	1,651.3	169,271.7	1,106.5	169.5	14,162 0	5,000.0

Cronfestu.	Cuesmes-Trieu.	Deerlyk.	Denderleeuw.	Desselghem.	Deurne-lez-Diest.	Deynze.	Dieghem.	Diest.	Dilbeek.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
875.8	229.3	287.3	14.1	"	"	"	"	"	7.0
70.5	"	"	254.9	"	1,238.5	"	"	"	84.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	103.2	"	"	"	"	"	"	"	"
"	230.5	45.3	21.0	15.1	"	4,732.4	5.0	739.6	9.6
1,147.2	"	"	5.0	"	"	15.3	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	2,371.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	5.1	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
52,584.0	10.0	"	50.0	"	"	"	"	"	30.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	3.0	"	298.7	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	120.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	228.6	93.0	"	655.8	"	408.2	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
54,685.5	2,946.0	332.6	574.2	114.0	1,238.5	5,727.5	125.0	1,237.8	150.0

NATURE DES MARCHANDISES.	Dixmude.	Docherie (charbonn., d'Amorceur et de Bayement).	Dolhain.	Dour.	Duffel.	Ecaussines.	Eecke-Nazareth.
Acier	»	»	»	»	»	»	»
Betteraves	88.0	»	»	83.0	»	809.3	»
Bois bruts	157.6	1,286.2	1,182.0	139.2	10.0	50.7	»
Bouteilles vides.	»	»	»	»	»	»	»
Briques	10.0	»	20.0	520.0	1,150.2	66.3	20.2
Céréales	405.7	25.8	33.4	198.9	»	614.6	»
Chaux	»	»	50.0	10.0	»	18,640.4	»
Coke	6.9	»	»	»	»	»	»
Coton brut	»	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux	7.4	»	»	»	»	»	»
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	113.2	»	238.2	»	»	»	»
Fers laminés et fers battus. . .	»	367.1	»	»	»	»	»
Fonte brute.	»	»	70.0	»	»	»	»
Graisses	»	»	»	»	»	»	»
Guano	»	»	»	»	257.1	»	»
Huile de pétrole.	»	»	10.0	»	»	»	»
Houille.	50.0	228,790.8	»	30.0	»	36.1	10.0
Laine	6.0	»	59.0	»	»	»	»
Lin, chanvre et étoupes	16.0	»	»	»	»	»	»
Minerais de fer	»	»	»	»	»	»	»
Minerais de plomb et de zinc . .	»	»	»	»	»	»	»
Parés	»	»	312.6	»	»	12,586.7	»
Pierres brutes et bouchardées. .	»	»	»	»	»	18,657.3	»
Pierres taillées	»	»	»	»	»	46,219.2	»
Pommes de terre	79.0	»	99.0	»	142.2	153.6	332.1
Rails et accessoires	»	»	»	5.0	23.0	24.8	»
Soude	»	»	»	»	99.2	»	»
Sucre	»	»	»	688.3	»	»	»
Sulfates	»	»	»	»	»	»	»
Terres.	»	1,651.5	3,334.8	»	»	»	»
Tuiles et pannes en terre cuite. .	»	»	5.2	»	»	»	»
Verres à vitres en caisses. . . .	»	»	»	»	»	»	»
Verreries.	»	»	»	»	»	»	»
Zinc.	»	»	»	»	»	»	»
Tonnage total des expéditions. .	919.8	232,099.4	3,374.2	1,676.6	1,683.7	97,641.0	362.5

Eeckeren.	Eecloo.	Eename.	Eerneghem.	Eghezée.	Elouges.	Emptinne.	Englien.	Ensival.	Epeghem.
1,670.0	»	31.5	»	1,105.5	571.1	»	1,592.0	»	61.0
12.0	5.0	»	»	211.4	»	1,182.8	1,164.9	143.5	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	150.2	176.6	»	5.5	»
100.0	76.1	»	28.9	982.7	»	40.0	1,670.8	232.0	6.0
»	»	»	10.0	»	»	»	56.0	»	»
»	»	»	25.0	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	5.5	»	»
6.0	»	»	»	»	»	»	1,098.5	818.9	»
»	»	»	»	»	»	»	44.4	»	»
»	»	»	»	»	»	»	11.2	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	17.0	»	10.0	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	10.0	»	50.0	10.0	55,211.5	10.0	»	70.0	»
»	»	»	»	»	»	»	»	12.5	»
»	»	»	55.0	37.2	»	»	423.6	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	20.0	»	»	»	»	40.5	»	40.5	»
»	»	»	»	»	»	177.0	»	»	»
»	»	»	»	»	»	212.6	»	»	»
»	»	»	»	153.6	»	»	127.0	10.0	1,240.1
5.0	»	»	49.7	»	»	45.5	10.0	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	11.5	»
»	»	»	»	»	154.9	»	492.2	»	»
»	»	»	»	»	»	»	101.0	»	»
»	»	»	»	»	»	588.0	»	25.0	»
»	»	»	»	»	»	»	77.4	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1,795.0	128.1	54.5	206.6	2,542.4	55,887.7	2,472.8	6,856.5	1,589.4	1,307.1

NATURE DES MARCHANDISES.	Erembodegem.	Erpe-Méire.	Erquelinnes.	Erwelegem.	Esmael.	Esneux.	Eschen.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	"	"	1,000.1	"	423.0	"	"
Bois bruts	"	10.0	6,470.9	501.2	14.0	887.8	1,008.3
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	5.0	"	"	"	10.0
Céréales	29.0	"	382.0	"	1,371.8	40.0	159.9
Chaux	"	"	"	"	"	"	5.0
Coke	"	"	"	"	"	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	21.1	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	10.0	"	160.4	"	"	"	"
Fers laminés et fers battus . . .	"	"	50.2	"	"	"	"
Fonte brute	"	"	100.0	"	"	"	"
Graisses	"	"	13.6	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	35.0	"	1,187.1	"	"	10.0	"
Laine	"	"	5.0	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	67.2	"	"	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	50.0	"	"	8,948.1	"
Pierres brutes et bouchardées . .	"	"	77.2	"	"	4,792.0	"
Pierres taillées	"	"	279.0	"	"	910.0	"
Pommes de terre	"	"	21.8	11.0	1,201.5	"	"
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	"	240.0	"	426.4	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	"	284.5	"	"	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite .	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses . . .	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions .	74.0	10.0	10,565.7	512.2	5,436.7	15,587.9	1,183.4

Eschene-Lombeek.	Estunne-Haulchin.	Etablissement de Strépy-Bracquegnies.	Etichove.	Exaerde.	Eyne.	Fallais.	Familleureux.	Parciennés.	Faureux.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	4,454.2	"	"	25.0	140.0	2,264.4	841.1	"	699.0
5.0	95.5	"	21.5	"	"	46.0	140.9	67.4	5 0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"
"	1,505.7	"	67.9	"	5.3	70.8	56.1	432.4	10.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	103,105.9	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	17.8	"	"	"	115.0	"	"	"	"
"	"	15.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	7,937.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15.0	"	60,780.0	"	20.0	20.0	10.0	"	67,925.5	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	202.1	"	"	"	27.9	"	"	"	"
"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	669.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	15.6	"
15.0	"	"	251.2	7.5	130.2	451.0	26.5	11.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	1,596.8	"	"	"	"	"	"	"	"
"	85.7	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	282.8	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	518.1	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
33.0	8,420.8	171,837.9	320.6	52.5	438.4	2,842.2	1,874.5	68,454.9	714.0

NATURE DES MARCHANDISES.	Feluy-Arquennes.	Fexhe.	Flavinne.	F.énu (Central).	Flénu (Produits).	Fléron.	Fleurus.
Acier	"	"	"	"	"	"	5.0
Betteraves	"	10.2	"	1,362.0	"	20.0	3,418.7
Bois bruts	15.5	22.0	695.5	470.8	45.6	71.2	1,740.1
Bouteilles vides.	"	"	"	"	"	"	195.7
Briques	"	"	"	81.0	10.0	"	5.0
Céréales	720.4	650.0	"	"	"	23.7	4,340.6
Chaux	3,569.5	5.0	"	"	10.0	"	119.5
Coke.	"	"	"	21,716.9	"	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	10.9
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	488.5	"	"	"	"	"	706.0
Fers laminés et fers battus	"	"	"	51.5	22.5	7.5	56.0
Fonte brute.	"	"	"	"	"	26.8	55.5
Graisses	"	"	"	"	"	"	5.0
Guano	"	"	"	"	"	"	10.0
Huile de pétrole.	"	"	"	"	"	"	"
Houille	"	"	"	828,611.7	"	48,553.8	44,729.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	56.6	"	"	"	"	120.5
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	585.0
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	10.0
Pavés	2,651.0	"	80.0	"	"	"	71.0
Pierres brutes et bouchardées. . .	5,126.2	"	"	"	"	"	1,629.4
Pierres taillées	14,076.4	"	"	"	"	"	291.2
Pommes de terre	"	454.6	"	"	"	16.7	15.0
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	"	7.5
Soude	"	"	"	"	"	"	50.0
Sucre	292.9	485.4	"	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	5,711.0
Terres.	"	"	"	5.0	"	"	682.0
Tuiles et pannes en terre cuite . .	"	10.0	"	"	"	5.0	194.0
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	69.4
Verreries.	"	"	"	"	"	"	"
Zinc.	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions . . .	26,958.4	1,655.8	775.5	835,178.7	87.9	48,504.5	62,601.9

Floreffe.	Florenville.	Fontaine-l'Évêque.	Forchies-la-Marche.	Forest.	Forest-Stalle.	Forrières.	Fosses.	Fouches.	Frameries.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
513.1	"	29.5	1,163.4	"	"	"	"	"	913.0
226.6	253.2	27.0	"	"	"	1,329.0	11.2	"	90.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,056.0	"	886.0	"	"	"	"	103.0	"	10.0
510.8	5.1	4,817.7	20.0	182.4	882.1	40.0	753.5	15.1	39.0
527.1	"	140.0	"	"	"	5,520.3	"	29.6	83.6
"	"	"	"	8,641.6	"	"	"	"	6,720.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	10.0	"	"
"	"	5.6	"	"	23.2	"	"	"	50.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.0
157.8	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	10.0	86,722.5	240.0	"	"	45.0	"	"	4,600.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	37.5	"	"	"	20.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,447.4	"	"	10.2	"	"	120.0	290.0	"	"
207.5	"	"	"	"	20.0	"	53.0	180.0	10.0
56.0	"	"	7.6	"	"	1,915.5	5.0	25.4	"
16.5	336.0	54.9	20.0	"	"	32.7	"	50.0	40.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	655.9
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
85.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
128.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,414.7	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5,746.7	586.5	88 550.2	1,498.5	8,824.0	927.5	8,802.5	1,209.7	280.1	15,252.4

NATURE DES MARCHANDISES.	Francorchamps.	Franide.	Frasnes-lez-Buissenal.	Frasnes-lez-Gosselies.	Fumal.	Furnes.	Gammerage.
Acier	»	»	»	»	»	»	»
Betteraves	»	612.4	1,219.2	977.4	40.0	»	122.0
Bois bruts	516.6	79.2	415.7	468.6	47.1	111.2	176.4
Bouteilles vides	»	»	»	»	»	»	»
Briques	»	»	6.8	»	»	24.0	»
Céréales	11.0	118.8	802.9	192.2	66.7	2,007.3	41.4
Chaux	»	»	»	10.0	»	»	»
Coke	»	»	»	»	»	»	»
Coton brut	»	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux	»	16.9	»	»	»	»	»
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	337.0	»	459.8	»	»	20.0	»
Fers laminés et fers battus . . .	»	»	»	»	»	»	»
Fonte brute	5.0	»	»	»	»	»	»
Graisses	»	»	»	»	»	»	»
Guano	»	»	»	»	»	10.0	»
Huile de pétrole	»	»	»	»	»	»	10.0
Houille	5.0	»	10.0	»	10.0	20.0	»
Laine	»	»	»	»	»	»	»
Lin, chanvre et étoupes	»	»	168.9	58.1	»	353.7	385.3
Minerais de fer	»	»	»	»	»	»	»
Minerais de plomb et de zinc . .	»	»	»	»	»	»	»
Pavés	»	»	»	»	»	»	»
Pierres brutes et bouchardées . .	»	»	»	»	»	»	»
Pierres taillées	»	»	»	»	62.9	»	»
Pommes de terre	20.0	6.5	103.7	21.6	248.5	63.2	60.6
Rails et accessoires	»	»	»	»	10.9	»	»
Soude	»	»	»	»	»	»	»
Sucre	»	»	459.0	»	»	»	»
Sulfates	»	»	»	»	»	»	»
Terres	6.8	»	»	»	»	»	»
Tuiles et pannes en terre cuite .	»	»	»	67.5	»	»	»
Verres à vitres en caisses . . .	»	»	»	»	»	»	»
Verreries	»	»	»	»	»	»	»
Zinc	»	»	»	»	»	»	»
Tonnage total des expéditions.	701.4	835.8	5,546.0	1,775.4	486.1	2,591.4	795.7

Gand. (Champ des manœuvres).	Gand (entrepôt, docks ou bassins).	Gand (Habo).	Gand (station).	Geet-Belz.	Gembloux.	Genappe.	Gendbrugge.	Chislenghien.	Chisteltes.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	35.9	»	30.0	516.0	»	»	981.2	10.0
9,025.2	9,872.1	1,680.4	203.8	1,322.5	280.5	599.2	»	»	»
55.1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	124.1	53.8	170.5	»	230.0	»	»	»	»
4,575.6	2,867.5	»	4,096.4	40.2	2,112.4	1,230.5	144.6	50.5	»
»	»	»	25.0	»	»	»	»	»	10.0
»	445.0	»	802.7	»	»	»	»	»	»
28.5	9,751.9	11.0	380.1	»	»	»	»	»	»
6.7	»	»	250.2	»	»	»	»	»	»
316.2	522.2	4,628.9	1,905.6	»	541.5	47.1	»	»	20.0
»	151.8	»	42.5	»	»	164.5	»	»	»
»	1,062.2	10.2	15.1	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3,445.5	488.2	»	60.2	»	»	»	»	»	»
»	120.0	»	5.0	»	»	»	»	»	»
20.0	1,120.9	85.0	165.0	10.0	»	538.0	40.0	»	»
»	2,695.9	»	248.2	»	»	»	»	»	10.0
26.7	1,575.9	»	1,092.5	»	105.6	30.9	18.8	»	»
»	»	»	30.0	»	»	»	»	»	10.0
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1,851.0	»	»	»
»	549.5	»	10.0	»	»	»	»	»	»
10.0	154.2	»	68.6	»	»	»	29.2	»	»
8.1	502.1	32.0	730.2	50.2	21.0	45.0	15.0	»	»
»	15.0	»	»	»	»	»	»	»	10.0
5.0	20.0	»	11.5	»	»	»	56.9	»	»
»	529.1	575.6	41.5	»	5,500.6	1,161.0	»	»	»
»	»	»	26.5	»	»	»	5.0	»	»
»	»	129.1	48.7	»	582.0	»	15.0	»	»
»	»	»	11.6	»	»	»	7.8	15.6	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	71.0	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	10.0	»	»	»	»	»	»
17,705.4	55,596.4	7,245.9	10,450.2	1,452.7	7,689.6	5,264.8	512.5	1,027.1	70.0

NATURE DES MARCHANDISES.	Glin.	Gilly-Sart-Allet.	Gingelom.	Godarville.	Gosselies-Courcelles.	Gosselies-Ville.	Gouvy (Frontière).
Acier	»	»	»	»	»	»	»
Betteraves	474.0	»	4,138.7	340.7	59.9	»	»
Bois bruts	342.0	38.4	61.5	18.6	131.7	246.0	5.0
Bouteilles vides	»	»	»	»	»	10.0	»
Briques	92.0	»	»	»	66.5	»	»
Céréales	29.0	33.8	615.2	88.5	427.4	616.0	57.1
Chaux	»	»	»	»	»	110.0	50.0
Coke	»	»	»	»	»	»	»
Coton brut	»	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux	»	»	»	»	»	»	»
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	»	»	27.1	»	»	»	»
Fers laminés et fers battus . . .	15.0	»	»	»	»	115.4	»
Fonte brute	»	»	»	»	»	»	»
Graisses	»	»	»	»	»	»	»
Guano	»	»	»	»	»	»	»
Huile de pétrole	»	»	»	»	»	»	»
Houille	»	111,157.0	»	»	140,320.0	6,261.0	»
Laine	»	»	»	»	»	»	»
Lin, chanvre et étoupes	3.0	»	»	»	»	»	»
Minerais de fer	»	»	»	»	»	»	»
Minerais de plomb et de zinc . .	»	»	»	»	»	»	»
Pavés	»	»	51.0	»	»	40.0	»
Pierres brutes et bouchardées . .	»	»	»	71.2	5.0	»	169.0
Pierres taillées	»	»	»	»	»	»	125.0
Pommes de terre	»	40.1	722.5	10.0	»	»	67.2
Rails et accessoires	»	»	»	»	»	26.0	»
Soude	»	»	»	»	»	»	»
Sucre	»	»	375.5	»	»	»	»
Sulfates	»	»	»	»	»	»	»
Terres	»	»	»	»	40.0	»	45.0
Tuiles et pannes en terre cuite .	»	»	»	»	20.0	10.0	110.0
Verres à vitres en caisses . . .	»	»	»	»	5,521.1	»	»
Verreries	»	»	»	»	1,026.8	»	»
Zinc	»	»	»	»	»	»	»
Tonnage total des expéditions .	955.0	111.277.3	6,171.5	528.8	145,598.4	7,434.4	608.5

Gouvy (Station).	Gouvy-lez-Pétion.	Grammont.	Grandglise.	Grand-Halleux.	Grand-Reng.	Groenendael.	Grupont.	Gysegem.	Habay.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	782.0	288.7	"	"	4,383.0	"	"	"	"
1,026.8	106.4	241.1	"	1,099.0	347.6	5,264.0	4,465.6	"	1,999.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	33.0	"	"	"	"	"	"	1,514.0
463.8	254.6	393.7	"	43.0	129.0	30.2	60.0	15.0	25.0
"	"	"	"	10.0	"	"	30.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	68.6	"	"	"	"	"	"	"
"	"	21.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	60.0	"	"	"	10.0	10.0	10.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	5.0	279.6	"	"	"	"	"	"	"
"	"	5.0	"	"	"	1,926.1	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
50.0	"	10.0	"	5.0	"	"	"	"	"
"	"	35.5	"	5.0	"	"	535.0	"	10.0
295.1	"	151.9	"	20.0	15.0	"	105.0	5.0	119.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	20.6	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	100.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	5.0	"	"	285.0	"	"	"	536.0
"	"	75.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,858.7	1,258.0	1,690.5	100.0	1,182.0	5,139.6	7,230.5	5,025.6	30.0	4,005.5

NATURE DES MARCHANDISES.	Haecht.	Haelen.	Haeltert.	Haeren.	Haine-Saint-Paul.	Hal.	Halauzy.
Acier	»	»	»	»	»	»	»
Betteraves	»	»	»	70.0	»	177.0	»
Bois bruts	»	497.0	266.0	39.3	»	49.8	»
Bouteilles vides.	»	»	»	»	»	»	»
Briques	»	190.0	»	»	»	12.4	»
Céréales	973.7	»	»	»	»	3,630.4	75.0
Chaux	»	10.0	»	»	»	10.6	»
Coke.	»	»	»	»	147,979.9	»	»
Coton brut	»	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux	»	»	»	»	»	»	»
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	»	»	»	552.7	»	476.5	»
Fers laminés et fers battus	»	»	»	»	»	615.2	»
Fonte bruts.	»	»	»	5.0	»	62.2	»
Graisses	»	»	»	»	»	»	»
Guano	»	»	»	»	»	»	»
Huile de pétrole.	»	»	»	»	»	»	»
Houille.	15.0	30.0	20.0	10.0	85,088.9	20.0	»
Laine	»	»	»	»	»	»	»
Lin, chanvre et étoupes	»	»	»	»	»	»	»
Minerais de fer	»	»	»	»	»	»	13,510.0
Minerais de plomb et de zinc . . .	»	»	»	5.0	»	»	»
Pavés	»	»	»	»	»	»	»
Pierres brutes et bouchardées. .	»	»	»	»	»	»	»
Pierres taillées	»	»	»	7.0	»	»	»
Pommes de terre	628.7	505.5	156.9	»	»	10.0	»
Rails et accessoires	»	»	»	»	»	»	»
Soude	»	»	»	»	»	»	»
Sucre	»	»	»	»	»	1,107.5	»
Sulfates	»	»	»	5.0	»	»	»
Terres	»	»	»	»	»	1,521.5	»
Tuiles et pannes en terre cuite .	»	52.0	»	20.0	»	160.3	»
Verres à vitres en caisses . . .	»	»	»	»	»	»	»
Verreries.	»	»	»	»	»	»	»
Zinc.	»	»	»	»	»	»	»
Tonnage total des expéditions. .	1,616.4	1,264.5	422.9	714.0	233,068.8	7,651.2	15,585.0

Hamoir.	Hamois-en-Condroz.	Handzaeme.	Hannut.	Hansheke.	Harleheke.	Harmignies.	Haut-Pré.	Havelange.	Haversin.
»	»	»	»	»	»	»	18.0	»	»
»	»	15.0	1,107.7	»	»	1,470.5	»	»	»
4,634.0	902.9	20.0	160.9	»	»	»	»	4,227.5	3,201.6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	10.1	»	»	»	»	7.0	»	»
123.1	372.7	189.1	1,521.9	»	4,018.6	122.4	326.3	233.5	673.5
60.0	806.0	»	10.0	»	»	843.0	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	52.0	»	»	50.4	7.0	»	»
»	»	»	77.0	»	»	»	51.8	»	»
»	»	»	»	»	»	»	27.0	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	10.0	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	78,115.0	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	58.0	»	234.8	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5,332.6	518.6	»	»	»	»	»	»	488.3	»
4,097.1	270.8	»	»	»	»	»	»	697.0	»
2,758.6	203.8	»	»	»	»	»	»	388.7	»
124.8	»	45.0	2,778.9	»	»	»	»	»	10.0
»	19.7	»	»	»	»	5.0	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	6.7	»	»
»	»	»	723.9	»	»	169.7	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	23.1	»	»	»	140.7	»
20.0	»	»	5.0	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
15,750.2	3,094.5	277.2	6,453.3	23.1	4,273.4	2,660.0	78,538.8	6,143.5	5,783.1

NATURE DES MARCHANDISES.	Havannes.	Havre-Ville.	Hémisem.	Hennuyères.	Henri-Chapelle.	Heppen.	Hérenl.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Botteraves	2,955.5	594.7	"	40.3	"	99.7	"
Bois bruts	"	166.9	"	484.9	"	541.5	5.0
Bouteilles vides.	"	"	15.0	"	"	"	"
Briques	"	"	255.5	5.0	"	"	50.0
Céréales	59.0	171.2	"	41.7	"	"	100.0
Chaux	"	"	"	"	"	"	"
Coke	"	"	"	"	"	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	"	"	"	"	"
Fers laminés et fers battus	"	"	"	"	"	"	"
Fonte brute.	"	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole.	"	"	"	"	"	"	"
Houille	"	200.0	"	"	40.0	"	190.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	110.5	"	"	20.0	"	"	"
Minerais de fer	"	"	20.0	"	"	709.5	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	58.1	"	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées. . .	"	15.0	"	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre	25.1	"	5.0	"	"	5.0	442.1
Rails et accessoires	"	9.2	"	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	229.1	"	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres.	"	"	"	"	4,200.0	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite . .	"	"	"	950.9	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries.	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions. . .	5,117.9	1,424.2	295.5	1,542.8	4,210.0	1,535.5	767.0

Hérinnes.	Herve.	Herzèle.	Heyst.	Hoboken.	Houdeng-Cognies.	Hougaerde.	Huccorgne.	Huppaye.	Huy-Tilleul.
50.0	"	38.2	"	"	1,233.0	"	50.6	5,891.4	"
69.5	"	21.9	10.5	"	"	64.6	184.4	18.4	5.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	45.0
29.4	2,575.7	11.5	"	49.0	56.9	707.8	140.9	281.9	77.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	5,835.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	41.8	"	"	5.0
"	"	"	"	"	1,868.2	"	"	"	245.9
"	"	"	"	"	90.0	"	"	"	211.0
"	"	"	"	"	"	16.9	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	20.0	"	"	"	58,658.5	"	"	"	50.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
237.8	"	10.4	51.9	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1,080.5	"	4,580.5	2,120.2
"	"	"	"	"	"	"	3,066.2	"	14.0
"	"	"	"	"	"	"	262.8	"	"
5.2	10.9	20.1	5.0	60.0	"	768.5	166.8	258.2	21.0
"	30.0	"	"	"	"	"	5.6	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	645.5	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	526.0	"
"	"	"	"	"	1,856.5	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
391.7	2,641.6	102.1	47.4	109.0	49,618.5	5,413.4	5,877.5	11,359.4	2,777.6

NATURE DES MARCHANDISES.	Hyon-Ciply.	Ichteghem.	Idgem.	Ingelmunster.	Isières-Lanquesaint.	Izel.	Jabbeke.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	1,018.1	"	73.0	"	131.3	"	"
Bois bruts	"	7.3	22.0	"	53.4	131.0	37.2
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	23.9	5.0	"	394.6	5.0	170.0	444.7
Chaux	10.0	"	"	"	"	"	"
Coke	"	"	"	10.0	"	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais pour amendement des terres, à l'exception du guano.	8,897.9	"	15.0	"	"	"	5.0
Fers laminés et fers battus	140.0	"	"	"	"	"	"
Fonte brute	30.0	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	"	"	"	"	"	20.0	"
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	24.4	"	"	11.9	"	12.0
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	"	10.0	"
Pierres brutes et bouchardées	"	14.0	"	"	"	775.0	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre	"	"	5.9	5.0	16.8	232.0	"
Rails et accessoires	334.0	"	"	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	437.3	"	"	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	"	"	"	"	2,648.0	"
Tuites et pannes en terre cuite	"	"	"	"	"	10.0	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions	11,691.4	50.9	116.5	409.6	201.4	4,036.0	518.9

Jauche.	Jemappes.	Jemappes (Fleuve).	Jemelle-Rochefort.	Jemeppe-sur-Sambre.	Jette.	Jodoigne.	Jumet-Brulotte.	Jurbise.	Juslenville.
"	"	"	111.0	"	"	"	"	"	"
12,110.1	85.7	80.0	"	248.0	"	4,066.0	"	"	"
"	"	"	841.7	"	5.0	935.8	39.8	44.1	73.6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	10.6	3,059.0	103.3	10.3	"	"	"	5.0	"
1,027.9	1,697.2	"	47.0	"	25.0	1,335.6	"	739.3	"
"	1,006.4	"	3,201.1	"	"	"	5.0	"	345.0
"	140.9	6,855.0	"	"	55.0	"	"	"	"
"	"	"	10.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	6.4	"	"	"	"	10.0	15.5
"	8,833.4	"	"	"	5.0	"	125.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	7.8	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10.0	9,409.0	549,505.0	120.0	51,289.8	40.4	"	410.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	80.8
"	"	"	"	"	"	32.2	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	955.7
"	"	"	"	"	"	"	6.2	"	"
"	"	"	95.4	"	"	957.2	"	"	"
"	"	"	78.0	"	"	35.0	10.0	"	"
"	"	"	412.2	"	"	1,639.5	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1,146.3	"	10.0	"
"	"	"	1,240.0	"	"	"	38.3	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	102.7	"	176.1	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	10.5	"	"	78.2	"	"
520.0	"	"	"	40.5	"	"	"	"	"
"	2,164.2	"	"	6.0	"	"	7,385.3	"	"
"	"	"	"	369.7	"	"	25.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15,486.0	24,236.4	559,264.0	6,266.1	52,174.6	159.5	10,308.5	8,146.8	1,004.5	1,448.6

NATURE DES MARCHANDISES.	La Croyère.	La Deuze.	La Hulpe.	La Louvière.	Lamhusart.	Landegem.	Landen.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Botteraves	111.4	500.4	"	3,063.6	75.6	51.4	75.9
Bois bruts	99.6	144.0	542.1	214.7	67.5	"	650.4
Bouteilles vides	"	"	61.0	- 92.3	"	"	"
Briques	113.3	"	"	329.3	"	"	9.0
Céréales	10.0	5.5	287.3	2,372.4	10.0	53.6	1,340.2
Chaux	"	"	"	"	"	"	"
Coke	"	"	"	42,469.8	"	"	"
Colton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	5.0	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	81.8	5.1	"	"	"	3.0	"
Fers laminés et fers battus	14,967.0	"	"	10,379.6	33.4	"	10.2
Fonte brute	305.0	"	"	10,901.7	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	1,002.5	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	115.0	"	60.0	55,352.0	49,949.0	"	30.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	102.2	"	"	8.8	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées . . .	"	"	40.0	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre	"	"	77.8	142.4	10.0	"	962.8
Rails et accessoires	16.7	"	5.0	4,295.9	15.0	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	62.6	"	"	23.0	"	921.9
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	"	"	16.7	"	"	"
Tuiles et panes en terre cuite . . .	52.1	"	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	5,944.5	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions . . .	15,839.1	819.6	1,075.2	135,573.1	50,192.3	1,117.5	3,986.4

NATURE DES MARCHANDISES.	Lembeq.	Lembeke.	Lens.	Lessines.	Le Touquet.	Le Trooz-Aval.	Leupeghem.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	"	"	142.5	2,479.5	"	"	148.0
Bois bruts	961.0	"	535.7	417.8	"	1,378.9	111.5
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	90.0
Briques	"	"	"	"	"	"	50.0
Céréales	207.7	5.0	943.8	717.9	22.5	13.1	"
Chaux	"	"	13.0	"	"	515.6	"
Coke	"	"	"	"	"	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	21.1	"	"	26.0	"	105.4	11.5
Fers laminés et fers battus	"	"	"	"	"	5.0	"
Fonte brute	"	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	50.0	10.0	"	10.0	10.0	197,645.0	10.0
Laine	"	"	"	"	"	5.0	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	52.2	187.8	"	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	20.2	"	228.6	98,492.6	"	2,705.8	"
Pierres brutes et bouchardées	"	"	744.5	449.4	"	1,068.0	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	574.1	"
Pommes de terre	"	"	71.5	167.2	"	"	85.8
Rails et accessoires	8.0	"	"	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	"	558.2	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	240.0	"	118.4	"	1,061.2	"
Tuiles et pannes en terre cuite	"	"	"	"	"	5.8	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	947.7	"
Tonnage total des expéditions	1,268.0	253.0	3,291.6	105,066.6	52.5	206,028.6	504.6

Leuze.	Leuze-Longchamps.	Leval.	Libramont.	Lichtervelde.	Liège (Guillemins).	Liège (Meuse).	Liège (Vivognies).	Lierde-Sainte-Marie.	Lierre.
"	"	"	"	"	22.1	"	65.0	"	"
3,550.8	3,810.9	2,790.8	"	"	"	"	"	233.2	"
212.6	109.7	"	987.9	92.5	2,142.8	13.7	301.0	421.3	2,602.2
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	180.0	"	"	1,357.3	"	"	"	"
2,039.4	961.2	5.0	86.0	411.7	2,952.6	10,634.3	3,805.5	510.2	524.2
"	"	"	"	400.4	10.4	"	"	"	597.2
"	"	"	"	20.0	118.9	"	175.0	"	"
10.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	18.0	"	"	"	"
50.2	"	"	"	711.6	1,732.4	"	251.0	51.6	229.9
"	"	"	"	59.0	1,218.8	"	32.0	"	506.0
"	"	12.0	5.0	"	308.5	"	20.4	"	129.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	197.9	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	99.9	"	"
"	"	42,538.0	"	35.0	47,772.3	1,823.5	87,002.0	"	2,078.0
"	"	"	"	"	12.2	15.7	"	"	"
385.6	102.0	"	"	12.0	23.8	"	326.4	5.0	38.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	110.5	"	"	"	"
5.0	50.0	"	"	190.0	64.7	"	51.0	"	"
"	"	"	"	"	19.9	"	17.5	"	15.0
340.4	"	"	18.5	536.7	226.7	"	10.0	499.5	906.1
"	"	"	17.5	"	208.1	"	505.0	"	"
40.4	"	"	"	"	58.7	"	10.5	"	"
168.7	"	"	"	"	"	"	"	"	30.3
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	520.0	"	"	15.0	"	6.0	"	5.6
"	"	"	"	15.0	44.4	"	48.2	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	21.0
"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"
"	"	"	"	"	150.1	"	182.6	"	154.4
7,085.1	3,022.8	45,871.8	1,144.7	2,481.6	58,600.1	12,487.2	92,669.0	1,738.6	7,817.4

NATURE DES MARCHANDISES.	Ligne.	Ligny (Sud).	L is	Limal.	Lincent.	Lisseweghe.	Lokeren.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	3,098.1	3,671.5	2,161.1	"	221.6	40.0	"
Bois bruts	250.0	"	997.6	54.0	256.9	5.0	328.0
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	90.0	"	"	"
Céréales	205.2	136.5	374.6	15.0	97.5	"	950.0
Chaux	"	"	"	"	"	"	"
Coke	"	"	"	"	"	"	6.0
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuirs et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	50.6	"	"	200.0	"	"	1,542.0
Fers laminés et fers battus . . .	"	5 2	"	"	"	"	"
Fonte brute	5.0	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	40.0
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	10.0	"	"	20.0	10.0	10.0	60.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	240.1	15.6	95.7	"	"	105.7	359.0
Minerais de fer	"	3,328.4	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées . .	"	"	"	"	15.0	"	"
Pierres taillées	5.0	490.1	"	"	"	"	"
Pommes de terre	148.2	"	"	"	1,609.2	"	68.0
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	5.0	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	451.8	"	"	"	520.7	"	"
Sulfates	"	20.0	"	"	"	"	"
Terres	"	30.0	"	"	"	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite . .	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions.	4,475 0	7,697.1	5,629.0	579.0	2,730 7	165.7	5 315.0

Londerzeel.	Longlier.	Looz.	Loth.	Louvain (Bassins).	Louvain (Station).	Lunay.	Luttre.	Machelen.	Mastl.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
23.0	"	"	"	"	"	30.0	"	"	2,150.8
46.3	3,142.3	723.7	"	18,769.2	5,484.0	"	142.7	"	"
"	"	"	"	"	100.0	"	"	"	"
"	"	"	"	3,606.2	11.0	"	"	"	"
120.6	83.4	288.8	"	7,417.6	7,307.0	644.2	187.7	5.0	"
"	"	"	"	"	2,278.0	"	"	"	4,802.8
"	"	"	"	"	3.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	32.5	15.0	"	"	"	"
5.0	"	"	"	461.1	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	30.3	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	5.0	"	43.0	"	"
"	"	"	"	23.0	"	"	48.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10.0	"	"	"	"	5,503.0	"	"	"	10.0
"	"	"	72.8	32.4	"	"	"	"	"
28.0	"	"	"	"	"	"	"	"	33.4
"	"	"	"	33.0	1,119.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	20.0	"	95.0	"	"	"	"	637.4
"	"	"	"	"	174.0	"	"	"	2,308.3
"	"	"	"	"	184.0	980.3	"	"	6,092.4
21.0	15.0	269.1	"	203.3	1,974.0	271.4	21.0	189.3	10.1
"	"	"	"	"	268.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	33.0	"	"	"	"
"	"	"	"	159.9	81.0	"	697.2	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	5.0	"	1,302.8	5.0	"	"	"	"
"	"	"	"	3,038.4	7.0	"	"	"	109.6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
238.9	3,243.7	1,308.6	72.8	33,291.1	21,355.0	1,929.1	1,141.6	483.3	16,307.0

NATURE DES MARCHANDISES.	Malderen.	Malines.	Manage.	Marbehan.	Marche.	Marche lez-Ecaussinnes.	Marchienne.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	"	10.0	"	"	"	1,935.2	802.8
Bois bruts	75.4	762.6	10.0	9,868.2	7,219.7	21.6	62,570.0
Bouteilles vides.	"	"	"	"	"	"	30.0
Briques	"	447.5	10.0	6.0	"	"	1,217.7
Céréales	812.2	1,155.9	186.0	535.1	536.1	85.5	1,740.8
Chaux	"	250.0	"	"	5,710.5	"	3,560.4
Coke.	"	"	"	"	"	"	1,267.4
Coton brut	"	10.0	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	424.8	"	"	"	180.0	848.1
Fers laminés et fers battus	"	241.0	"	"	"	"	28,170.2
Fonte brute.	24.0	15.2	"	"	"	"	15 431.1
Graisses	"	"	"	"	"	"	115.0
Guano	"	259.8	"	"	"	"	"
Huile de pétrole.	"	20.0	"	"	"	"	"
Houille.	10.0	80.0	"	"	"	"	33,283.4
Laine	"	10.0	"	24.0	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	5.0	374.0	"	44.0	"	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	22.0	"	"	"	"	1,458.1
Pierres brutes et bouchardées . . .	"	1 175.0	"	"	"	"	1,201.9
Pierres taillées	"	170.5	"	60.0	"	"	566.8
Pommes de terre	"	7,093.1	18.6	1,110.2	101.1	70.0	1,193.8
Rails et accessoires	"	212.0	"	3.0	"	"	1,515.6
Soude	"	6.9	"	"	"	"	88.8
Sucre	"	"	"	"	"	640.0	518.2
Sulfates	"	"	"	"	"	"	103.3
Terres	"	70.0	"	"	"	"	2 618.8
Tuiles et pierres en terre cuite . .	"	"	"	"	"	"	15.0
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries.	"	"	580.2	"	"	"	"
Zinc	"	21.6	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions. . .	926.6	12,827.1	610.8	11,681.5	15,567.4	2,941.3	156,187.2

Marchienne (Monceau).	Marchienne (Uaines).	Marcinelle.	Marlemont.	Marloie.	Masnuy-St-Pierre.	Mazy.	Meirelbeke.	Meix-devant-Virton.	Melle.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	110.0	"	"	2,777.7	"	"	"
"	623.0	2,425.7	810.4	3,516.0	350.9	44.5	"	1,232.4	"
"	"	974.8	"	"	"	"	"	"	"
3,999.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	214.9	"	342.5	100.5	257.9	10.0	15.1	81.0
"	"	25.0	"	"	"	5.0	"	7.0	"
"	979.4	75.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	5.4	"	"	"	"	"	"	"
"	554.9	503.7	"	"	"	"	"	20.0	5.0
28,296.3	50,070.2	14,289.5	2,011.1	"	"	"	"	"	"
10,109.4	10.0	21,823.0	"	"	"	"	"	149.1	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	8.0
"	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"
4,775.5	"	103,500.6	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	3.0	"	"	8.0	"	"
"	"	10.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
215.6	"	"	"	477.5	"	1,052.7	"	"	"
20.0	"	855.4	"	"	"	15,055.8	"	442.0	"
"	"	252.1	"	5.0	"	1,865.5	"	"	"
"	"	262.0	"	"	5.0	52.5	15.0	340.5	75.8
3,994.1	63.2	49.8	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	244.5	"	"	"	"
"	"	2,786.7	"	"	"	"	"	"	"
"	"	14,577.5	2,510.0	"	"	"	25.0	87.0	"
5.0	259.2	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	3 652.4	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
51 415.0	53 560 9	165,901.5	5,257 5	4,146.2	693.7	21,091.4	58.0	2,815.1	166.8

NATURE DES MARCHANDISES.	Melreux.	Merbes-Sainte Marie.	Merchem.	Messancy.	Metel.	Mévergnies.	Micheroux.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	"	470.2	"	"	"	467.4	"
Bois bruts	3 730.3	61.6	18.0	02.0	215.3	38.2	57.0
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	642.2	50.0	153.0	52.0	213.3	"	68.2
Chaux	160.7	"	"	10.0	"	1,200.7	"
Coke	"	"	"	"	"	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais pour amendement des terres, à l'exception du guano.	5.2	"	"	"	560.9	12.8	"
Fers laminés et fers battus . . .	"	"	"	"	"	"	20.4
Fonte brute	"	"	"	"	"	"	73.6
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	39.3	5.0	10.0	"	10.0	10.0	76,366.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	40.2	"	83.0	20.0	"
Minerais de fer	"	"	"	"	50.0	"	"
Minerais de plomb et de zinc . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	103.9	"	"	"	702.2	22,207.1	"
Pierres brutes et touchardées . .	"	"	"	"	69.0	"	"
Pierres taillées	"	"	"	"	32.2	"	"
Pommes de terre	1,150.8	"	"	104.0	"	30.5	"
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	11.1	38.3
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	10.0	"	"	"	369.1	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	5.0	"	"	"	797.4	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite .	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verrieres	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions	5,817.4	603.8	221.2	238.0	2,563.5	24 366.9	76 623.5

Mignault.	Modave.	Moën-Heeslerl.	Moerbeke.	Moha.	Moll.	Monceau.	Mons (Bassin).	Mons (Station).	Mons (Ville).
2,606.7	10.0	30.7	58.1	15.4	"	141.6	163.2	143.6	568.1
45.5	2,123.3	"	30.4	31.4	372.1	"	666.9	321.4	12.6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	10.0	"	40.6	20.9
31.0	538.9	23.4	204.2	23.1	707.9	"	5,309.6	2,505.8	5.0
"	25.0	"	"	29,778.4	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	1,583.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	5.5	"
"	"	"	"	"	"	"	"	25.5	"
"	"	10.0	7.9	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	10.2	"	"	"	51.9	10.9
"	"	"	"	"	"	"	"	219.5	93.2
"	"	"	"	"	"	"	"	10.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	20.0	10.0	"	153.0	242,583.6	280.7	150.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	16.9	8.8	18.4	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	2,048.0	37.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	5.1	"
"	6,586.3	"	"	"	"	"	"	45.5	"
"	1,467.1	"	"	24,191.4	"	"	1,181.7	"	50.0
"	462.4	"	"	1,915.0	"	"	"	"	"
"	"	103.5	81.8	15.0	60.0	"	147.4	701.9	15.0
"	"	"	26.1	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	10.0	10.6	"
"	"	"	113.0	"	"	"	206.0	673.5	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	4,827.5	"	16.8	"	"	"	333.4	10.0	10.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	986.1	"	5.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	7.6	"
2,773.2	13,611.6	206.3	563.1	56,023.3	1,275.0	243,721.3	8,408.9	6,353.6	794.7

NATURE DES MARCHANDISES.	Mont-Saint-Guibert.	Montzen-Moresnet.	Moorsel.	Moortzele.	Morlut.	Morlanwelz.	Mouscron.
Acier	"	"	"	"	"	9.9	"
Bellevues	1,275.0	"	"	"	"	"	"
Bois bruts	88.0	"	"	"	1,483.8	100.9	"
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	451.6	"	"	"	420.7	94.8	15.0
Cbaux	"	"	"	"	"	"	"
Coke	"	"	5.0	"	"	376.8	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peau	"	"	"	"	"	"	"
Engrais brs pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	"	"	"	"	19,866.8
Fers laminés et fers battus	"	"	"	"	"	180.0	"
Fonte brute	"	"	"	"	"	337.7	"
Graisses	"	"	5.0	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	10.0
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	"	"	50.0	10.0	"	30.0	"
Laine	"	"	"	"	5.0	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	"	5.0	"	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	2,637.0	"	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées	"	790.0	"	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre	23.0	"	"	"	60.7	5.0	"
Rails et accessoires	"	"	22.0	"	"	1,832.3	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	"	"	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	38,681.0	"	"	"	"	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	5.8	"
Tonnage total des expéditions	40,320.0	3,427.0	62.0	15.0	1 970.2	3,033.2	19 801.8

Mousier.	Naast.	Namur (Meuse).	Namur (Station).	Naninities.	Natoye.	Néclin.	Neer-Linter.	Neerwinden.	Nessonvaux.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
328.8	723.9	"	1,520.4	"	"	"	769.0	2,867.8	"
79.7	15.9	88.4	977.5	232.2	340.4	"	403.2	23.9	418.7
6.0	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"
10.0	"	"	61.4	888.1	"	"	"	"	"
58.8	311.6	112.4	7,770.0	538.0	501.5	1,064.6	333.0	76.0	1,003.5
10.0	"	"	28,881.6	"	"	"	"	"	"
"	"	"	40.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	101.8	"	"	"	"	"	"
335.1	"	"	297.1	"	"	71.7	"	"	5.0
"	"	"	61.9	"	"	"	"	"	"
20.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	13.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30,571.0	"	"	70.0	10.0	"	"	15.0	"	"
"	"	"	11.1	"	"	93.0	"	"	36.2
27.3	39.2	"	31.6	"	"	"	"	"	"
15.4	"	"	20.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,243.0	"	3,211.5	4,549.9	131.5	1,333.4	"	30.0	"	812.3
"	"	"	287.4	"	562.9	"	"	"	"
"	"	"	73.2	21.7	1,171.8	"	"	"	"
"	"	"	378.0	"	"	"	"	164.2	"
10.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
977.3	"	"	236.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	5.0	"	"	30.0	"	96.9	"
4,386.9	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	226.7	8,636.7	1,783.3	"	"	139.0	"
"	"	8.5	28.0	"	"	"	59.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	152.2	"	"	"	"	"	"
"	"	"	53.5	"	"	"	"	"	1,201.2
58,081.5	1,090.6	3,420.6	43,538.1	10,438.2	5,716.1	1,261.3	1,611.2	3,589.8	3,508.9

NATURE DES MARCHANDISES.	Neufvilles.	Niel.	Nimy.	Ninove.	Nieuport (Ville).	Nivelles (Est).	Nivelles (Nord).
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	1,001.3	"	20 0	34.8	"	1,523.3	102.8
Bols bruts	561.9	"	332.2	113.9	323.2	504.1	743.0
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	550.0	20.0	"	202.9	"	20.5
Céréales	828.8	"	2,026.1	1,088.7	255.0	2,078.9	1,361.5
Chaux	"	"	"	"	10 0	"	"
Coke	"	"	"	"	1,735.0	"	115.0
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	6.7	96.0	"	"	"
Fers laminés et fers battus . . .	"	"	"	"	"	"	14.5
Fonte brute	"	"	"	"	"	10.0	"
Graisses	"	"	"	"	11.0	"	"
Guano	"	"	"	"	201.2	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille	5.0	"	50.0	20.0	1,375.0	"	50.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	32.5	"	"	"	573.7	5.0	126.0
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	165.5	"	"	5.0	"
Pierres brutes et bouchardées . .	10 7	"	101.5	"	"	"	"
Pierres taillées	11.5	"	"	10.0	"	"	"
Pommes de terre	5.0	"	"	77.7	"	16.6	180.3
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	"	455.4	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	"	1,289.5	"	"	60.0	"
Tuiles et pannes en terre cuite .	"	"	"	"	"	5.0	"
Verres à vitres en caisses . . .	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions .	2,519.7	550.0	4,469.7	1,411.1	4,699 0	4,207.9	2 935.6

O baix-Buzet.	Obourg.	Olegem.	Ollignies.	Olsène.	Onoz-Spy.	Oostcamp.	Oostham-Quaed-Meche- len.	Oostkerke.	Oost-Roosebeke.
1,043.6	174.0	"	84.6	"	6,358.5	"	"	72.0	"
148.8	193.2	"	56.7	"	41.4	267.5	141.0	"	"
897.0	"	"	"	"	10.4	"	"	"	"
187.4	428.8	"	"	107.7	450.7	50.0	"	33.0	20.0
"	803.8	"	"	"	10,612.9	"	"	"	"
"	"	"	"	10.0	"	"	"	"	"
"	5.8	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14.2	"	"	"	"	"	4.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	10.0	"	"	"	"	"	"	"
20.2	"	"	"	"	101.0	"	80.0	342.7	"
"	"	"	"	"	237.5	"	170.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	120.3	"	"	"	1,600.3	"	"	"	"
"	120.8	"	"	"	5,064.5	"	"	"	"
"	"	"	"	"	181.6	"	"	"	"
"	"	"	11.5	375.1	41.2	"	"	"	28.6
"	"	"	26.8	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	271.3	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	92.6	"	"	"	111.9	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2,011.2	2,212.6	10.0	179.6	492.8	24,851.4	501.5	391.0	449.7	48.6

NATURE DES MARCHANDISES.	Opwyck.	Orlange.	Orp-le-Grand.	Orroir.	Ostende.	Ostende (Quai).	Ottignies.
Acier	"	"	"	"	10.0	"	"
Betteraves	"	"	"	191.0	17.0	"	896.5
Bois bruts	50.5	631.7	63.0	"	5,627.3	3,831.0	534.7
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	82.8
Briques	"	"	"	"	22.0	50.0	1,087.7
Céréales	105.7	15.0	129.4	290.8	1,383.8	613.2	531.5
Chaux	"	"	96.4	"	20.0	"	258.9
Coke	"	"	"	"	35.0	60.0	"
Coton brut	"	"	"	"	81.2	530.3	"
Cuir et peaux	"	5.0	"	"	52.8	54.3	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	205.7	"	351.2	19.0	17.0
Fers laminés et fers battus . . .	"	"	15.3	"	159.0	19.5	7.0
Fonte brute	"	"	"	"	52.2	1,011.2	"
Graisses	"	"	"	"	"	46.3	"
Guano	"	"	"	"	2,543.0	2,516.0	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	16.2	"	"
Houille	"	"	"	"	20.0	21,709.2	11,355.6
Laine	"	"	"	"	66.1	3,059.4	"
Lin, chanvre et étoupes	20.3	"	"	"	107.0	"	5.8
Minerais de fer	"	"	"	"	"	3,063.2	"
Minerais de plomb et de zinc . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	"	"	10.5
Pierres brutes et bouchardées . .	"	"	"	"	11.0	"	169.9
Pierres taillées	15.0	"	"	"	"	"	565.3
Pommes de terre	58.5	224.8	961.9	153.0	130.5	"	130.8
Rails et accessoires	"	"	"	"	20.1	"	7.1
Soude	"	50.0	"	"	7.0	"	"
Sucre	"	287.0	804.0	123.5	"	"	80.3
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	"	"	"	320.0	"	325.5
Tuiles et pannes en terre cuite .	"	"	33.5	"	"	"	96.9
Verres à vitres en caisses . . .	"	"	"	"	12.0	"	169.5
Verreries	"	"	"	"	15.0	"	"
Zinc	"	"	"	"	5.0	"	"
Tonnage total des expéditions . .	240.8	1,213.5	2,311.2	758.3	11,024.4	55,902.6	16,135.3

Paliseul.	Papignies.	Pâturages.	Peissant.	Pepinsier.	Péruwelz (Frontière.)	Péruwelz (Station).	Perwyze.	Perwez.	Peteghem - lez - Audenarde.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	743.6	91.3	3,432.2	"	"	"	"	2,044.5	"
"	"	190.7	15.0	158.5	"	676.8	"	745.0	"
"	"	"	"	"	"	5.4	"	"	"
"	"	338.3	10.0	"	"	92.8	"	169.0	"
5.0	"	251.2	45.0	"	"	268.1	433.0	1,003.3	47.0
"	"	"	"	253.0	"	319.5	"	"	85.0
"	"	"	"	"	"	118.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	120.0	"	"	"
5.0	"	"	"	363.7	"	470.5	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	35.0	"	25.5	"	10.0	"	"	"
"	"	96.1	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	10.9	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	353.4	"	45.0	80.0	80.0	"	10.0	"
"	"	"	"	431.3	"	20.9	"	"	"
"	9.6	"	"	70.3	"	10.3	"	527.5	"
"	"	"	"	"	"	90.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	7.5	"	10.0	"
"	"	"	"	15.0	"	226.0	"	"	"
"	"	"	"	207.6	"	85.5	"	"	"
"	55.4	15.0	"	"	"	10.0	"	294.3	400.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	679.6	"	"	"
"	"	"	"	"	"	58.2	"	"	"
"	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10.0	808.6	1,530.0	3,522.2	1,596.9	80.0	5,315.2	453.0	5,704.5	592.5

NATURE DES MARCHANDISES.	Piéton.	Pirange.	Pitthem.	Plasschendaale.	Poel-Capelle.	Poix (St-Hubert).	Pont-à-Celles.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	230.0	715.0	"	67.7	"	"	541.0
Bois bruts	405.0	"	"	"	981.0	4,140.6	56.8
Bouteilles vides.	"	"	"	"	"	"	"
Briques	36.0	"	"	"	"	"	221.2
Céréales	25.0	"	35.0	322.0	"	165.5	140.5
Chaux	"	10.0	"	"	"	"	"
Coke.	24,088.0	"	20.0	10.0	5.0	"	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuirs et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	"	"	"	"	"
Fers laminés et fers battus	5.0	"	"	"	"	"	"
Fonte brute.	10.0	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	"
Houille.	549,282.0	40.0	"	20.0	"	"	"
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	5.0	8.6	"	"	30.0
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	53.0	"	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées. . .	"	"	"	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre	"	"	"	"	"	98.9	5.0
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	"	352.0
Sonde	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	"	"	96.5	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	"	"	"	"	"	911.4
Tuiles et pannes en terre cuite. .	"	"	"	"	"	"	10.0
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries.	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions. . .	544,081.0	800.0	60.0	724.8	986.0	4,405.0	2,247.7

Pouleur.	Quaregnon-Wasnuël.	Quatrechit.	Quenast.	Quiévrain.	Ramillies.	Ransart-Masse-Diarbois	Rebais.	Rebecq.	Rebecq (Village).
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	803.2	40.0	"	66.9	7,403.7	"	264.3	5.0	160.9
1,007.3	21.9	13.6	5.0	613.2	272.6	200.5	"	13.7	135.9
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	190.7	"	"	11.0	"	"	22.0	"	150.3
6.0	5.1	"	"	909.3	334.2	13.5	"	"	11.0
"	14.1	"	"	"	"	"	"	"	"
"	680.0	"	"	"	"	"	10.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	183.5	"	5.0	"	"	"	"	"
"	"	332.1	"	246.6	"	"	11.0	"	"
"	26.6	"	"	361.8	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	10.8	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	5.8	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	30.1	20.0	"	20.0	"	34,120.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	12.0
"	"	"	"	"	64.0	"	"	"	"
"	"	47.4	"	210.0	"	"	"	"	"
"	"	"	"	20.0	"	"	"	"	"
13,860.3	72.0	"	169,315.7	10.0	"	"	"	"	"
2,196.0	"	"	"	89.7	130.0	"	"	"	"
996.3	6.7	5.0	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	58.0	109.3	"	"	"	5.5
"	"	"	28.8	5.1	"	"	"	"	"
"	"	"	"	446.7	"	"	"	"	"
"	"	"	"	141.8	"	"	170.3	"	"
"	"	"	"	463.9	"	"	"	"	"
"	30.8	13.0	"	160.4	"	"	10.1	"	"
"	"	7.2	"	147.5	"	"	"	"	309.5
"	"	"	"	7.3	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	20.3	"	"	"
"	"	"	"	20.8	"	"	"	"	"
20,066.3	1,901.2	683.8	169,349.3	4,027.8	8,645.8	34,362.3	493.3	18.7	783.3

NATURE DES MARCHANDISES.	Reeth.	Remicourt.	Renax.	Rèves.	Rhisne	Rhode-St-Genèse.	Rixensart.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	"	27.0	1,041.0	1,069.1	4,007.0	"	188.1
Bois bruts	"	"	636.5	104.0	"	421.5	320.8
Bouteilles vides.	"	"	"	"	"	"	"
Briques	"	"	"	"	"	"	"
Céréales	"	1,335.0	1,080.5	172.1	55.0	"	57.4
Chaux	"	"	"	"	33,802.0	"	"
Coke	"	"	10.0	"	"	"	"
Coton brut	"	"	36.1	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	40.0	210.7	"	"	"	"
Fers laminés et fers battus.	"	"	15.0	"	"	"	"
Fonte brute.	"	"	51.7	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole.	"	"	"	"	"	"	"
Houille.	"	"	60.0	"	"	"	"
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	58.1	"	"	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	840.0	"	"
Pierres brutes et bouchardées.	"	2,049.0	"	"	1,330.0	"	"
Pierres taillées	"	"	"	"	460.0	"	"
Pommes de terre	40.0	411.0	565.6	"	"	"	260.2
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	1,023.0	"	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	"	15.0	"
Terres	"	"	"	"	55.0	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite.	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses.	"	"	"	"	"	"	"
Verreries.	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions.	40.0	4,885.0	5,363.2	1,403.2	40,509.0	436.5	735.5

Rocheport.	Reulx.	Rosoux-Goyor.	Roux.	Ruysbroeck.	Saintes.	St-Denis-Bovesse.	St-Denis Westrem.	St-Gérard.	St-Gislain (Charbonnages).
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	1,383.9	84.0	"	"	301.0	6,065.0	"	71.3	"
264.7	23.3	102.9	"	"	63.2	103.0	"	394.3	71.3
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
36.0	"	"	33.0	"	"	"	"	"	"
33.1	877.3	1,133.9	"	"	143.7	906.0	"	324.7	33.3
31.0	"	"	10.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	120,093.6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	30.4
"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10.0	"	10.0	64,687.9	"	"	"	"	3.0	534,461.9
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	28.0	8.0	"	54.2	"
"	"	"	"	"	"	4,193.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	2,233.7	915.0	"	"	"
115.0	"	"	"	"	3,040.5	"	"	"	"
201.0	"	"	"	"	"	100.0	"	"	"
23.5	10.3	1,083.9	"	10.0	5.8	"	33.1	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	378.3	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	4,086.8	"	"	"	"	76.5
"	91.4	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	3,518.4	"	"	"	"	"	"
5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
743.3	2,391.6	3,083.0	68,231.3	4,096.8	3,839.9	12,474.0	33.1	849.5	664,669.2

NATURE DES MARCHANDISES.	St-Ghislain (Rivages)	St-Ghislain (Station).	St-Troul.	Santbergen.	Schaerbeek.	Scheldewindeke.	Schellebelle.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	"	428.6	270.0	230.0	"	"	"
Bois bruts	4,538.3	"	2,840.2	73.5	"	"	"
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	3,184.0	9,578.0	10.0	"	"	"	"
Céréales	641.1	2,505.2	1,246.7	"	"	"	5.0
Chaux	"	"	"	"	"	"	"
Coke.	11,109.2	7,847.4	20.0	"	22,450.0	"	"
Coton brut	45.8	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	46.5	"	"	"	"
Fers laminés et fers battus . . .	"	"	5.0	"	"	"	"
Fonte brute.	"	"	"	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	5.0
Huile de pétrole.	"	"	"	"	"	"	"
Houille	15,187.7	54,171.7	135.0	"	"	"	10.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	514.5	6.7	"	"	"
Minerais de fer	"	"	"	"	120.0	"	"
Minerais de plomb et de zinc .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	6.0	15.5	50.0	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées. .	"	"	61.8	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	58.0	"	"	"	"
Pommes de terre	45.0	2,074.7	2,353.4	"	"	30.2	272.7
Rails et accessoires	"	12.0	"	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	"	122.0	541.0	"	"	"	"
Sulfates	"	"	"	"	170.0	"	"
Terres	116.2	4,204.3	30.0	"	"	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite .	"	6.5	"	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses . . .	"	"	"	"	"	"	"
Verreries.	"	"	"	"	"	"	"
Zinc.	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions .	36,845.3	60,065.7	7,470.9	519.2	22,740.0	50.2	292.7

NATURE DES MARCHANDISES.	Sombrèffe.	Sotlegem.	Spa.	Staden.	Stambruges.	Statte.	Stavelot.
Acier	»	»	»	»	»	»	»
Betteraves	854.8	13.3	»	81.0	356.9	903.3	»
Bois bruts	79.0	628.3	1,925.7	38.0	»	39.3	2,124.0
Bouteilles vides	»	»	»	»	»	»	»
Briques	»	»	59.8	»	13.0	142.0	306.4
Céréales	865.4	397.6	323.2	426.3	»	704.6	15.2
Chaux	7,509.6	10.0	»	»	»	233.1	»
Coke.	»	»	»	»	»	»	»
Coton brut	»	»	»	»	»	»	»
Cuir et peaux	»	»	23.0	5.0	»	»	»
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	»	10.0	»	33.0	»	2,456.3	»
Fers laminés et fers battus	»	»	5.5	»	»	»	»
Fonte brute	»	10.0	»	»	»	»	»
Graisses	»	»	»	13.5	»	»	»
Guano	»	»	»	»	»	»	»
Huile de pétrole.	»	»	»	»	»	»	»
Houille.	»	10.0	15.0	23.0	20.0	63.0	»
Laine	»	»	»	»	»	»	»
Lin, chanvre et étoupes.	159.4	72.6	»	51.5	»	12.0	»
Minerais de fer	»	»	»	»	»	»	»
Minerais de plomb et de zinc . . .	»	»	»	»	»	»	»
Pavés	448.0	10.5	50.2	»	»	»	»
Pierres brutes et bouchardées. . .	128.0	»	»	»	269.3	»	»
Pierres taillées	651.0	»	»	»	»	»	»
Pommes de terre	»	99.0	29.3	»	»	41.1	33.0
Rails et accessoires	»	»	5.2	»	»	»	»
Soude	»	»	»	»	»	»	»
Sucre	777.1	»	»	»	»	2,430.7	»
Sulfates	»	»	»	»	»	»	»
Terres	»	»	15.5	»	126.8	»	»
Tuiles et pannes en terre cuite . .	»	13.4	»	»	253.4	50.2	»
Verres à vitres en caisses	»	»	»	»	»	»	»
Verreries	»	»	»	»	»	»	»
Zinc	»	»	»	»	»	»	»
Tonnage total des expéditions.	11,250.7	1,274.5	2,434.4	675.3	1,043.6	7,077.6	2,480.6

Stekene.	Sterpenich.	Strée-lez-Beaumont.	Sweveghem.	Synghem.	Tamines.	Taviers.	Templeuve.	Termonde.	Ternath.
20.8	90.0	"	"	51.2	720.7	135.7	20.4	"	"
455.5	1,406.0	118.7	58.7	"	244.0	117.3	5.3	"	210.5
1,952.5	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"
135.8	75.4	535.1	55.5	31.5	491.7	977.8	211.2	152.4	221.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	115.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	10.0	5.0	"	"	10.0	"	95.1	542.7	"
"	20.0	"	"	"	427.6	"	"	"	"
"	10.0	"	"	"	22.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	10.1	"
"	"	"	"	"	"	"	"	20.1	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15.1	"	5.0	"	"	152,154.5	5.0	20.0	10.0	10.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	12.0	56.5	"	"	"	"	"	40.6	"
"	1,870.0	"	"	"	2,110.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	250.0	"	"	"	110.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	8.0	"
"	10.0	"	"	"	5.0	"	"	"	"
"	1,407.9	16.0	195.4	240.1	25.0	75.2	5.5	147.8	5.0
"	"	"	"	"	420.0	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	1,847.5	290.7	"	"	1,426.7	524.3	"	"
"	"	"	"	"	5,501.2	"	"	"	"
60.0	4,500.0	"	"	"	"	"	"	"	"
238.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	1,167.8	"	"	7.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2,902.8	9,701.5	2,555.8	580.5	527.8	141,219.5	2,755.7	679.6	835.7	447.0

NATURE DES MARCHANDISES.	Terre-lez-Baudour.	Tessenderloo.	Theux.	Thielt.	Thorembais-St-Trond.	Thourout.	Thuillies.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	210.3	"	"	"	4,518.4	30.0	"
Bois bruts	460.8	1,617.9	812.8	5.0	625.9	211.9	23.0
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	"	"
Briques	8,406.1	"	"	"	"	"	41.5
Céréales	"	5.0	132.1	10.0	1,011.7	185.0	11.9
Chaux	"	"	513.1	"	"	175.2	"
Coke	"	"	"	"	"	10.0	"
Coton brut	"	"	"	"	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"
Engrais pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	"	"	"	"	180.2	42.9
Fers laminés et fers battus	"	"	85.5	"	"	7.2	"
Fonte brute	"	"	61.6	"	"	"	"
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	142.2	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	25.1	"
Houille	"	15.0	"	5.0	"	40.0	27.5
Laine	"	"	7.5	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	"	"	"	"	"	45.0	15.0
Minerais de fer	"	"	6,158.5	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	747.0	"	"	"	"
Pavés	"	"	"	"	"	"	"
Pierres brutes et bouchardées . .	"	"	82.1	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	10.5	"	9.0	"	"
Pommes de terre	138.5	11.2	27.2	"	"	150.5	"
Rails et accessoires	148.8	"	"	"	"	"	"
Soude	"	"	20.3	"	"	5.5	"
Sucre	"	"	"	"	"	"	2,956.5
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	1,209.4	"	584.2	"	"	115.5	"
Tuiles et pannes en terre cuite . .	"	"	5.0	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions . .	10 665.7	1,649.1	9,035.0	20.0	6,165.0	1,305.5	3,118.1

Thulin.	Tilff.	Tirlemont.	Tongres.	Tournai.	Trazegnies.	Trois-Ponts.	Tronchiennes.	Tubize.	Uccle.
2,880.0	"	"	2,712.3	"	2,669.6	"	20.8	176.7	"
"	116.5	373.4	1,232.9	58.3	52.8	1,568.2	"	1,914.7	"
"	"	"	"	"	"	"	6.5	"	"
"	"	40.0	20.3	"	"	"	"	618.4	"
15.1	5.0	2,195.0	150.4	1,148.2	55.0	23.2	"	609.5	"
"	"	166.8	"	37,142.0	"	"	"	"	"
"	"	15.1	"	"	"	"	"	"	"
"	"	5.0	"	"	"	"	"	5.0	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	43.0	"	142.8	"	"	"	"	"
"	1,786.5	"	"	85.2	"	"	"	16,480.7	"
10.0	"	"	"	49.7	"	"	"	"	7.3
"	"	"	"	12.1	"	"	"	"	"
"	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	60.0	53.0	30.1	103,600.0	"	20.0	10.0	"
"	"	6.3	"	5.0	"	"	"	"	"
6.0	"	"	"	520.4	"	"	3.0	36.0	"
"	"	"	"	24.5	"	"	"	"	"
"	"	"	"	10.0	"	"	"	"	"
"	"	2,237.4	30.3	369.0	"	"	"	"	"
"	285.0	21.0	90.0	1,516.2	"	"	"	"	"
"	"	40.0	53.0	503.5	"	"	"	"	"
"	"	644.7	124.1	267.4	"	35.0	"	5.0	"
"	"	"	5.0	5.0	"	"	"	210.1	"
"	"	"	"	92.0	"	"	264.9	44.5	"
"	"	921.5	"	1,948.0	"	"	"	"	"
"	"	"	"	53.9	"	"	"	"	"
"	170.0	"	"	26.2	"	"	"	132.6	"
"	"	"	195.5	"	"	5.0	"	433.2	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	3,130.0	"	"	"	"	"	"	"	"
2,611.1	5,485.0	6,993.2	4,671.2	43,817.2	106,577.4	1,633.4	317.2	20,688.2	7.3

NATURE DES MARCHANDISES.	Vaudignies-Neufmât- sons.	Yaulx.	Vedrin.	Velthem.	Vertryck.	Verviers (Est).	Verviers (Station).
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	1,878.0	788.4	579.1	"	884.7	"	"
Bois bruts	"	"	89.0	140.9	547.0	36.5	510.0
Bouteilles vides.	"	"	"	"	"	"	94.0
Briques	"	"	"	"	"	55.0	49.5
Céréales	220.8	30.0	44.0	"	"	5.1	916.0
Chaux	"	84,083.2	"	"	"	"	42.2
Coke	"	"	"	"	"	"	836.5
Coton brut	"	"	"	"	"	"	5.0
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	221.4
Engrais d'inspirationnement des terres, à l'exception du guano.	"	"	"	"	"	31.5	3,599.6
Fers laminés et fers battus	"	"	"	"	"	"	445.5
Fonte brute.	"	"	"	"	"	"	570.4
Graisses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole.	"	"	"	"	"	"	"
Houille	10.0	10.0	"	"	50.0	875.0	210.5
Laine	"	"	"	"	"	3,054.4	2,920.5
Lin, chanvre et étoupes	"	"	"	"	"	"	"
Minerais de fer	"	"	14,240.0	"	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	15.4
Pavés	"	545.4	"	"	25.0	25.4	40.5
Pierres brutes et bouchardées. . .	"	12,608.6	"	"	"	20.0	10.0
Pierres taillées	"	5,986.0	"	"	"	52.0	54.0
Pommes de terre	"	20.5	"	971.9	1,072.0	60.1	630.1
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	"	6.0
Soudé	"	"	1,018.0	"	"	256.5	20.5
Sucre	"	"	"	"	"	"	"
Sulfates	"	"	2,010.0	"	"	5.5	"
Terres.	"	"	2,545.8	"	"	"	563.6
Tuiles et pannes en terre cuite . .	"	"	"	"	"	66.5	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	61.5
Verreries.	"	"	"	"	"	"	31.4
Zinc	"	"	"	"	"	"	5.0
Tonnage total des expéditions. . .	2,108.8	102,474.1	20,525.9	1,112.8	2,578.7	4,541.3	11,512.5

Viane-Moerbeke.	Vielsalm.	Viesville.	Vieux-Campinaire.	Vieux-Dieu.	Ville-Pommerœul.	Vilvorde.	Virton-Saint-Mard.	Wachtebeke.	Waereghem.
"	"	"	"	"	"	5.3	"	"	"
35.0	"	20.5	"	"	352.2	"	"	"	"
"	6,470.8	"	"	26.5	167.2	17.0	6.0	91.5	22.2
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	5.0	110.0	68.3	182.0	343.0	"	"
140.0	329.1	59.8	"	35.0	259.0	516.3	200.0	51.0	312.8
"	"	1,817.0	"	10.0	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	145.6	"	5.0	155.6	"	"	437.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	51.4	25.4	5.0	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	110,564.5	515.0	"	"	65.0	"	20.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	10.0	1,455.0
"	"	"	"	"	"	77.5	"	"	"
"	"	"	"	"	"	5.0	"	"	"
"	5.0	"	"	5.0	"	"	60.0	"	"
"	"	"	"	452.0	"	5.0	9.5	"	"
"	10.5	"	"	27.5	"	5.2	5.0	"	"
10.0	78.7	"	"	1,152.5	"	10.0	699.0	329.8	689.4
"	"	"	16.5	"	"	"	9.0	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	1,526.6	"	302.7	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	511.0	"	"	"
"	"	"	"	"	85.3	5.0	"	16.0	2,605.0
"	"	"	"	13.0	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
185.0	6,594.1	1,885.5	111,858.2	2,179.9	1,241.1	1,299.7	1,598.5	498.5	5,519.9

NATURE DES MARCHANDISES.	Wagnelée-St-Amand.	Wareme.	Warneton	Wasmes.	Waterloo.	Wavre.	Wavre-St-Catherine.
Acier	"	"	"	"	"	"	"
Betteraves	49.0	83.6	221.8	81.6	137.0	5.0	"
Bols bruts	5.0	634.3	"	"	232.0	314.4	10.0
Bouteilles vides	"	21.0	"	"	"	"	"
Briques	"	520.3	"	"	"	"	342.0
Céréales	588.1	4,022.9	20.4	1,003.5	45.0	822.5	151.8
Chaux	"	"	390.0	"	"	"	"
Coke.	"	"	"	"	"	"	"
Coton brut	"	"	"	5.1	"	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	26.3	"	"	"
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	59.0	70.0	"	"	3.0	"
Fers laminés et fers battus	12.8	54.7	"	"	"	"	"
Fonte brute	50.4	"	"	50.1	"	"	"
Grasses	"	"	"	"	"	"	"
Guano	"	"	"	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	60.2	"	"	"	"
Houille	"	5.0	10.0	39,284.1	"	10.0	20.0
Laine	"	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes	500.0	44.0	32.0	10.0	8.0	"	212.6
Minerais de fer	"	26.0	"	54.5	"	"	"
Minerais de plomb et de zinc . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pavés	"	23.5	"	"	181.4	"	"
Pierres brutes et bouchardées . .	"	"	"	"	"	"	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	"	"
Pommes de terre	"	3,427.4	440.6	"	"	725.0	985.5
Rails et accessoires	"	11.0	"	"	"	"	"
Soude	"	"	"	"	"	"	"
Sucre	725.0	2,340.3	"	"	"	127.5	"
Sulfates	"	"	"	"	"	"	"
Terres	"	"	"	"	"	"	"
Tuiles et pannes en terre cuite . .	3.0	"	21.2	"	"	"	"
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"
Verreries	"	"	"	"	"	"	"
Zinc	"	"	"	"	"	"	"
Tonnage total des expéditions . .	1,715.3	11,281.9	1,275.2	40,473.2	603.4	2,208.1	1,901.9

Weerde.	Welkenraedt.	Wespelaar.	Weteren.	Wideumont-Bercheux.	Wilryck.	Wilsbek.	Wynghael.	Wynendaele.	Ypres.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	10.0	"
5.0	4,777.3	15.0	89.0	486.6	"	"	"	161.0	55.3
"	"	15.0	"	"	"	"	"	"	"
5.0	375.5	"	"	"	"	"	"	"	"
512.8	29.5	55.6	254.0	206.2	75.0	"	5,479.4	28.2	122.6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	124.8
"	70.0	"	"	"	"	"	"	"	70.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	60.0	"	"	"	"	"	232.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	1,101.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	8.0	10.0	"	"	"	"	"	270.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	510.0	15.0	10.0	"	"	"	"	10.0	90.0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	145.0	"	"	"	"	"	"
"	4,010.0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	7,575.5	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	14.0	"	"	10.0	"	"	"	"
5.0	50.0	"	12.0	"	"	"	"	"	15.5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,671.8	28,065.4	285.8	305.0	25.2	202.6	45.5	7.0	96.5	5.4
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	15.0	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	"
"	522.4	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	19.6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2,190.6	46,666.4	406.4	896.0	718.0	287.6	45.5	5,401.4	305.5	1,005.6

NATURE DES MARCHANDISES.	Zarren.	Zèle.	Observations.
Acier	"	"	
Betteraves	"	"	
Bois bruts	"	120.2	
Bouteilles vides	"	"	
Briques	"	"	
Céréales	"	587.4	
Chaux	"	"	
Coke	"	"	
Coton brut	"	"	
Cuir et peaux	"	"	
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	"	217.8	
Fers laminés et fers battus . . .	"	"	
Fonte brute	"	"	
Graisses	"	"	
Guano	"	"	
Huile de pétrole	"	"	
Houille	10.0	10.0	
Laine	"	51.1	
Lin, chanvre et étoupes	"	1,004.3	
Minerais de fer	"	"	
Minerais de plomb et de zinc . .	"	"	
Pavés	"	"	
Pierres brutes et bouchardées . .	"	"	
Pierres taillées	"	"	
Pommes de terre	"	36.2	
Rails et accessoires	"	"	
Soude	"	"	
Sucre	"	"	
Sulfates	"	"	
Terres	"	"	
Tuiles et pannes en terre cuite .	"	"	
Verres à vitres en caisses . . .	"	"	
Verreries	"	"	
Zinc	"	"	
Tonnage total* des expéditions .	10.0	2,027.0	

N° LXXI. — *Relevé, par nature, des principales marchandises expédiées par
chacune des exploitations en relation de service mixte ou international.
Année 1880.*

Les quantités sont exprimées en tonnes de 1,000 kilogrammes.

N° LXXI. — Relevé, par nature, des principales marchandises expédiées par chacune des exploitations en relation

Les quantités sont exprimées en tonnes de 1,000 kilogrammes.

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES MIXTES.														ALLEMAGNE	
	Avers à Gand.	Clumay.	Flandre occidentale.	Gand à Bruges (par Ecloo).	Gand-Terneuzen.	Liège-Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Lierre à Turnhout.	Malines à Ternouzen.	Mons-Quéry.	Nord-Beige.	Syndicat.	Termonde à St-Nicolas.	Virton.	Via Bleyberg.	Via Herbesthal.
Acier	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,686.3	"	"	"	3,530.0	2,915.8
Betteraves	"	30.8	196.1	261.7	3,249.1	"	255.0	"	11,952.3	1,956.0	1,940.0	"	5.0	"	10.0	175.0
Bois bruts	6.3	2,565.5	1,027.6	99.5	1,077.1	1,373.2	11,062.0	2,374.2	1,783.2	6,465.0	11,200.3	28.9	116.9	"	2,722.5	25,612.1
Bouteilles vides	"	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"	469.0	5.0	"	"	177.9	962.3
Briques	"	748.5	31.0	"	30.0	5.0	"	211.6	313.6	"	8,059.1	"	"	"	170.0	2,665.2
Céréales	10.1	68.0	3,307.4	499.5	1,972.4	1,665.3	6,940.8	248.0	2,851.7	213.8	14,540.9	515.8	584.5	41.0	1,875.1	5,617.0
Chaux	"	12,088.1	"	10.0	"	85.0	551.0	"	30.2	5.1	25,106.0	30.3	"	5.0	10.0	140.0
Coke	"	70.0	100.0	"	"	10.0	3,914.8	"	60.0	6,168.0	249,670.7	"	"	"	105,920.0	74,685.0
Coton brut	"	"	30.1	"	235.0	"	106.2	5.0	97.4	"	36.0	7.3	"	"	118.0	38.0
Cuir et peaux	"	10.0	6.0	"	10.0	5.6	194.0	"	28.2	60.2	365.9	"	10.0	"	51.8	451.0
Engrais fins pour amendement des terres, à l'exception du guano.	5.0	"	924.4	186.5	531.8	20.0	10.0	177.8	108.0	"	3,389.7	81.9	60.0	"	569.1	6,578.5
Fers laminés et fers battus	"	"	"	"	47.0	88.7	52.0	"	228.5	9.4	57,657.0	69.3	5.0	"	3,035.6	11,850.2
Fonte brute	"	"	"	"	1,745.7	"	51.7	"	4,663.8	10.3	11,278.9	70.0	"	"	1,359.5	17,211.7
Graisses	10.0	"	5.0	"	"	"	"	"	"	5.0	98.8	10.0	10.6	"	6.0	73.2
Guano	"	"	406.1	13.0	21.2	"	"	"	30.0	"	10.0	24.0	"	"	"	"
Huile de pétrole	"	"	"	"	"	"	45.0	"	30.2	10.0	107.9	22.2	"	"	10.0	55.0
Houille	"	51.0	"	"	1,460.0	28,328.0	132,574.6	"	2,568.0	47,457.5	348,519.8	110.0	"	"	85,135.0	229,981.0
Laine	"	7.2	107.6	"	29.1	"	26.6	5.0	1,791.3	"	1,128.4	"	5.0	"	522.7	1,841.1
Lin, chanvre et étoupes	31.0	"	1,635.5	53.2	1,162.2	75.0	496.4	11.0	641.6	"	513.1	"	48.3	"	1,100.1	310.6
Minerais de fer	"	6,123.5	"	"	"	"	220.0	"	7,185.6	"	79,241.8	"	"	"	2,539.9	3901.0
Minerais de plomb et de zinc	"	"	"	"	40.0	"	"	"	3,234.3	"	6,920.1	10.0	"	"	400.0	3,889.0
Pavés	"	"	5.0	"	"	"	560.0	"	"	"	15,616.7	"	"	"	"	40.0
Pierres brutes et bouchardées	"	"	10.0	5.0	10.0	36.0	470.0	16.0	"	"	13,452.2	"	"	"	20.0	1,351.7
Pierres taillées	"	10.0	15.0	"	"	"	31.0	"	"	"	1,901.9	"	"	"	10.0	293.4
Pommes de terre	14.0	25.0	223.5	26.0	236.6	1,165.5	799.3	384.0	550.2	20.0	550.1	78.9	5.0	"	3,376.4	6,764.5
Rails et accessoires	"	"	"	"	"	80.0	"	"	21.0	12.6	33,514.0	10.0	"	"	1,551.0	506.2
Soude	"	"	69.4	"	"	"	70.4	"	35.0	65.0	1,386.1	5.0	10.0	"	100.3	419.1
Sucre	"	"	52.4	"	1,042.0	"	104.3	"	5.0	"	1,088.1	6.7	"	"	179.5	5,021.0
Sulfates	"	"	11.0	"	"	"	20.0	"	40.3	"	859.7	"	5.0	"	80.0	100.2
Terres	"	219.5	617.0	418.0	91.9	"	1,555.0	250.0	10.2	13.9	27,772.2	"	40.0	"	1,370.5	9,170.8
Tuiles et pannes en terre cuite	"	"	43.0	"	"	40.0	269.0	38.5	5.0	"	695.9	"	"	"	430.0	140.1
Verres à vitres en caisses	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,181.8	"	"	"	11.0	207.5
Verreries	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,434.6	"	"	"	104.6	598.0
Zinc	"	"	"	"	"	108.9	"	"	20.0	"	17,610.2	"	"	"	40.0	1,764.6
Tonnage total des expéditions	76.4	22,015.1	8,823.1	1,572.4	12,991.1	33,096.2	160,379.1	3,721.1	38,284.6	62,471.8	945,003.2	1,085.3	905.3	46.0	236,536.5	415,329.9

(1) Non compris l'Alsace-Lorraine.

de service mixte ou international. — Année 1880.

SERVICES INTERNATIONAUX.

ET AU-DELA		Alsace-Lorraine.	Angleterre.	FRANCE.			Pologne.	Italie.	Prusse-Rhén.
Via Verbois.	Sud-Ouest. (1).			Anzin.	Est.	Nord.			
»	»	30.4	»	»	»	21.0	»	»	»
»	»	45.0	»	»	»	510.0	1,081.3	»	»
256.0	163.5	5,584.3	»	»	2,997.2	782.5	2,094.5	»	1,420.1
»	30.0	»	»	»	»	26.9	»	»	»
»	15.0	120.0	»	»	5.0	470.1	214.1	»	»
»	168.0	2,649.5	»	846.3	933.2	25,871.5	2,127.5	98.0	30.1
»	»	3,155.0	»	»	»	62.3	15.0	»	15.0
»	»	10.0	»	»	»	528.0	»	»	»
»	»	354.6	»	»	»	449.7	988.8	»	»
»	57.7	26.4	»	»	15.2	874.7	342.0	»	»
»	200.0	181.5	»	154.7	18.0	6,433.8	289.5	»	»
5.0	3,806.0	34,536.8	»	»	9.0	3,809.4	115.0	»	20.0
»	7,340.0	119,670.6	»	»	1,453.8	3,245.4	55.0	»	26,500.0
»	»	»	»	»	»	4,875.3	35.0	»	»
»	»	»	»	26.2	»	31.0	»	»	»
»	19.0	»	»	»	»	206.5	12.0	»	»
23,180.0	52.0	90.0	»	11,808.5	»	502.5	»	»	15.8
»	98.2	305.6	5.5	»	86.0	2,551.9	147.6	»	»
»	»	57.5	»	5.3	5.3	4,554.5	306.0	»	»
»	150.0	337,796.5	»	»	17,490.0	4,948.6	»	»	651,141.3
»	»	270.0	»	»	»	350.0	»	»	»
»	320.0	1,456.5	»	»	»	180.1	»	»	1,010.0
»	185.0	2,641.5	»	»	227.2	1,810.5	»	»	467.0
»	30.0	3,086.5	»	5.0	188.0	286.0	30.0	»	705.9
»	2,261.4	3,331.5	»	5.0	5,919.8	2,468.6	186.4	»	49.0
»	6,117.5	3,877.5	»	»	46.2	531.6	»	»	»
»	»	90.0	»	19.9	220.0	3,585.8	106.0	»	»
»	77.0	529.5	»	20.2	»	2,337.1	3,158.0	»	»
»	51.3	719.0	»	10.5	»	2,922.4	30.0	»	»
»	264.0	337.0	»	»	50.0	875.8	45.0	»	»
»	322.5	104.0	»	»	30.0	647.2	1,806.0	»	»
»	»	47.0	»	30.0	30.0	1,538.9	»	»	»
»	213.3	499.5	»	213.0	147.3	1,260.5	20.0	»	»
»	»	50.0	»	10.4	12.8	83.4	12.0	»	»
23,341.0	21,936.0	521,753.2	5.5	13,155.0	29,884.0	79,633.5	13,216.7	98.0	681,374.2

DISTANCES PARCOURUES sur les lignes de l'Etat																																				
ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUT.	BOUTEILLES VIDES.	BRIQUES.	CÉRÉALES.	CHAUX.		COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS BATTUS.	FORTE BRUTE.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINE.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAYÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SOUDE.	SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PAVES EN TERRE CUITE.	VERRES À VITRE en CAISSES.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.	
Kilomètres.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1	»	59.1	1,815.2	6.5	810.1	1,241.7	55.2	9,012.9	6.5	»	845	1,547.2	8,185.4	»	158.1	»	136,588.	22.	34.2	10.	946.2	1,678.1	395.8	32.	816.5	66.2	»	775.9	551.5	451.5	»	7.7	»	»	186,182.8	
2	240.	252.5	945.4	»	850.	2,505.5	89.1	1,177.	»	6.1	435.5	5,699.5	5,219.1	»	21.7	»	55,054.4	32.7	»	1,215.	355.	702.5	411.5	145.7	147.4	65.2	»	»	»	518.2	145.5	»	»	110.	76,135.9	
3	1,282.1	3,921.2	2,692.4	105.1	1,000.7	2,975.2	1,879.8	2,180.4	485.8	90.	255.4	5,958.5	5,354.5	»	257.9	»	94,619.6	549.5	476.5	18,545.	110.	1,650.	575.5	78.5	289.1	65.5	80.1	580.2	»	5,069.5	50.	»	»	950.8	145,824.2	
4	»	5,585.8	5,499.1	»	5,541.5	1,697.9	1,275.5	9,695.4	»	»	140.2	5,057.7	4,288.8	»	54.2	15.	106,552.5	55.	42.	10.	»	458	498.	144.	747.6	144.9	41.	78.	115.8	740.6	20.	55.9	»	85.8	144,152.	
5	95.	19,279.5	6,551.4	»	5,016.4	5,525.7	2,714.4	16,171.7	»	»	539.6	2,729.5	12,540.8	592.9	28.1	89.	608,975.9	150.7	95.9	69,966.	85.	55,099.8	4,590.5	295.2	231.9	729.4	16.	24.6	769.1	811.1	60.5	87.9	45.	107.6	809,407.9	
6	56.5	9,767.7	8,264.5	60.5	5,056.1	7,972.2	6,704.1	978.4	16.	»	885.6	1,211.5	5,058.8	»	425.8	25.	44,176.5	»	22	5,480.	40.	2,009.1	8,015.4	1,161.5	896.9	568.8	225	650.6	457.7	8,477.5	260.9	67.2	15.	570.	115,504.8	
7	»	8,252.5	822.7	»	6,150.4	2,859.5	4,785.	7,958.1	21.7	6.7	554.8	5,856.4	1,799.2	25.5	156.8	5.	185,529.2	61.2	72.6	250.	»	1,751.5	2,881.7	578.8	1,924.5	217.7	286.4	642.9	11.4	1,570.5	160.4	50.5	»	25.	255,006.	
8	58.	9,677.4	1,580.9	»	2,284.6	1,745.6	4,041.2	775.5	126.4	18.	1,115.5	1,287.7	1,995.8	41.5	180.2	»	60,586.8	575.8	78.	20.4	30.4	2,651.6	1,265.6	176.5	588.5	597.8	51.9	1,527.7	76.	604.6	185.2	»	»	155.9	95,446.2	
9	»	17,298.8	4,619.	5.	5,774.7	2,095.4	452.1	5,410.1	191.5	50.	412.7	2,245.6	950.9	»	145.7	»	65,158.9	»	16.6	490.	»	2,545.	2,889.1	5,568.8	417.9	59.7	10.	407.	1,537.1	8,957.	22.2	105.9	91.5	85.	121,585	
10	5.5	9,501.	5,140.	50.	5,418.8	6,567.4	5,250.	5,572.5	25.	145.9	1,557.6	2,747.5	656.6	»	542.5	15.	182,950.	70.	62.	15.	»	5,858.4	2,037.1	228.	1,575.	87.7	10.	5.6	651.5	5,560.5	256.	50.	»	1,915.1	255,844.2	
11	»	16,817.5	4,047.2	101.8	4,097.2	5,584.8	14,689.5	60,175.2	14.5	41.5	857.7	1,217.5	1,260.2	51.	88.9	»	517,175.8	»	201.4	»	55.	2,527.7	1,978.8	207.7	1,999.5	359.1	62.4	1,455.1	55.	2,244.2	287.5	5.	»	120.	455,475.9	
12	55.5	6,575.4	1,955.5	»	4,578.9	5,712.2	55,470.1	10,401.	»	44.5	495.9	1,178.5	507.	45.	195.7	»	156,582.9	5,506.	78.1	5.	5,122.4	1,811.9	5,075.	2,416.8	571.4	185.4	57.5	1,411.9	10	881.5	411.8	»	16.	181.	242,861.	
13	81.	9,765.9	11,166.4	20.4	1,702.	6,419.7	2,519.	1,498.2	9.	9.1	6,237.5	1,188.8	2,956	»	258.6	57.9	157,457.4	546.6	414.5	595.	»	5,950.5	4,527.5	749.1	654.7	152.4	274.8	277.5	121.5	5,887.5	255.1	»	5.	5.	119,118.6	
14	5.	9,659.2	1,705.5	»	4,225.4	4,087.1	5,725.7	540.7	»	»	1,567.5	2,519.8	87.7	10.	527.4	15.	44,472.	7.5	70.	»	»	5,158.6	1,872.2	685.	1,591.6	88.5	54.1	417.6	50.6	2,079.4	500.	88.9	»	1,250.5	586,056.5	
15	12.	5,664.7	6,605.1	59.2	5,270.1	5,574.8	6,716.6	2,297.	10.	110.	744.6	512.6	146.7	17.	59.7	»	255,795.2	571.7	117.1	1,415.2	»	5,899.	5,609.2	1,261.	5,650.6	82.2	227.5	584.1	624.5	539.8	117.1	188.7	10.	6.8	284,275.6	
16	55.1	10,202.2	2,891.4	70.	2,157.7	5,222.4	2,621.	2,885.5	»	25.	681.7	1,279.5	116.	»	71.9	160.	66,412.8	40.	21.9	25.	»	5,164.4	6,945.4	2,228.	926.6	285.6	124.8	554.2	2,596.4	5,909.6	589.	»	48.	20.	117,806.9	
17	9.9	8,656.7	2,754.5	59.7	819.4	4,540.6	7,550.4	1,255.7	5.	52.	1,155.4	8,719.5	267.2	6.	564.5	40	51,868.5	29.1	58.	2,520.	»	5,165.9	4,067.1	929.5	958.9	1,104.5	51.8	147.6	5.	1,891.2	568.	»	»	51.	105,526.4	
18	7.	9,724.6	6,688.	58.	1,511.5	4,450.7	5,008.	650.	20.	21.2	745.2	8,585.4	5,097.	»	226.6	5.	78,294.8	186.5	78.9	21,672.7	20.	1,840.5	2,799.8	1,322.2	1,159.4	1,780.5	166.1	510.6	155.	9,505.6	608.6	»	»	»	158,675.	
19	90.6	8,112.5	2,807.9	»	1,190.	4,524.1	7,219.8	2,721.2	»	6.	749.	2,594.2	1,279.5	10.	514.2	»	45,047.	125.8	171.5	2,048.	»	5,928.8	5,058.1	989.7	857.9	79.5	91.5	1,875.5	15.	110.	515.7	10.	»	»	90,098.4	
20	71.5	7,056.7	2,245.2	7.	4,299.7	6,866.5	6,154.8	10,195.5	»	5.	1,500.	5,087.6	5,246.5	»	505.2	»	76,609.7	15.1	98.4	564.8	»	1,796.1	1,155.9	522.5	1,521.9	550.9	15.2	579.5	165.5	944.1	505.2	»	5.	255.5	129,915.5	
21	5.	2,467.2	7,527.	»	652.1	5,816.2	1,741.6	965.	17.5	»	1,025.5	1,555.1	869.2	15.	712.7	40.	57,846.8	22.	40.9	270.	10.	2,707.4	705.6	1,851.2	1,996.8	59.	10.	565.	1,091.	1,525.5	644.9	25.	»	»	71,812.	
22	»	5,587.4	5,478.6	»	562.9	4,721.1	6,185.8	560.5	45.7	»	825.5	915.6	2,594.5	»	65.5	59	74,825.	41.5	125.4	590.1	70.	2,612.8	1,987.7	1,371.2	555.8	411.5	»	554.9	999.7	678.9	458.9	»	9.	89.4	108,555.7	
23	5.	5,510.1	5,428.1	52.7	1,181.9	5,865.6	5,268.5	15,708.5	5	»	749.6	5,607.1	2,816.4	»	682.	»	71,501.	818.1	78.	5,446.5	556.6	4,109.2	1,156.4	516.7	1,988.5	520.8	599.5	565.5	510.8	698.1	517.2	26.	56.	904.6	152,019.6	
24	85.	4,245.6	7,126.2	10.	641.5	6,425.7	12,846.	16,505.5	»	95.	2,957																									

DISTANCES PARCOURUES sur les lignes de l'Etat.	ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUTS.	BOUTEILLES VIDES.	BRIQUES.	CÉRÉALES.	CHAUX.	COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS BATTUS.	FONTES BRUTES.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINE.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SCUDE.
Kilomètres. Report. . .	Tonnes. »	Tonnes. 15,974.0	Tonnes. 41,424.8	Tonnes. 102.8	Tonnes. 5,710.8	Tonnes. 25,528.4	Tonnes. 21,676.4	Tonnes. 52,506.2	Tonnes. 854.2	Tonnes. 480.1	Tonnes. 5,902.9	Tonnes. 16,805.9	Tonnes. 6,055.7	Tonnes. 154.0	Tonnes. 996.8	Tonnes. 1,305.0	Tonnes. 596,704.4	Tonnes. 1,792.8	Tonnes. 1,324.4	Tonnes. 6,195.8	Tonnes. 2,074.4	Tonnes. 10,997.6	Tonnes. 7,572.3	Tonnes. 5,588.0	Tonnes. 7,558.2	Tonnes. 809.0	Tonnes. 1,075.9
31	55.1	1,654.1	9,894.8	158.9	2,226.8	6,880.0	10,254.5	2,242.4	10.2	178.0	307.4	5,095.1	5,428.5	»	185.9	»	530,110.4	102.9	391.0	25,070.5	»	4,845.7	7,184.5	6,591.7	1,739.1	1,587.2	170.1
32	10.0	525.7	2,953.1	»	541.7	6,135.6	9,376.8	459.2	576.8	50.9	558.1	1,498.0	591.0	»	186.9	»	57,505.0	5.0	106.9	10.0	»	3,906.0	1,796.6	1,471.5	1,795.9	141.5	42.5
33	»	2,059.4	4,576.2	15.3	1,029.7	2,755.5	2,798.5	1,004.0	»	15.0	567.8	454.2	2,645.7	132.5	85.5	»	40,147.4	5.0	288.5	12.5	»	4,529.0	4,325.2	2,377.1	1,122.7	22.4	44.8
34	10.0	1,395.5	2,724.4	27.6	1,024.1	4,564.6	2,551.7	2,275.6	11.0	»	605.1	5,404.4	1,579.6	15.7	225.9	10.0	42,714.7	5.1	618.1	17,670.0	200.0	5,118.2	982.5	1,232.5	570.6	221.9	2,221.0
35	»	1,165.5	2,518.9	62.4	664.9	2,796.1	2,115.8	790.0	»	19.8	837.9	521.8	298.2	14.0	125.4	»	22,51.7	»	130.6	»	»	4,962.7	1,158.2	2,655.9	1,274.4	21.4	84.1
36	51.2	719.2	2,166.2	67.0	1,999.0	1,885.2	15,148.5	9,159.5	»	5.0	294.9	839.5	405.0	»	56.1	»	25,153.0	10.5	51.7	930.0	»	1,838.2	2,215.1	2,688.6	852.0	256.7	1,519.2
37	1,889.1	617.9	5,225.5	90.0	5,656.5	8,196.5	1,788.9	1,116.0	45.8	298.0	5,067.7	8,817.8	8,355.5	5,545.5	557.7	»	70,259.8	130.9	504.9	61,937.9	8,314.6	2,218.6	1,172.9	540.5	2,569.9	1,585.7	211.9
38	5.0	6,029.5	6,094.5	26.4	727.9	4,022.8	8,466.9	2,541.0	»	»	550.9	1,622.7	3,180.5	»	137.0	49.6	153,237.0	525.9	1,135.5	20,325.0	»	5,149.2	1,279.4	1,115.0	462.1	504.2	10.5
39	5.0	2,057.8	6,094.5	22.0	157.8	4,512.1	1,789.9	401.0	»	31.0	858.1	2,044.2	443.0	»	189.9	»	59,809.9	139.9	65.8	449.0	»	5,908.1	2,052.9	812.4	1,779.4	566.8	120.4
40	»	921.5	2,929.5	17.6	125.0	4,659.2	1,448.6	459.1	51.9	»	5,461.9	548.1	174.0	»	518.6	6.0	21,507.9	»	552.9	87.5	6.2	2,165.5	1,872.9	1,162.6	809.8	22.6	61.7
41	»	1,235.1	5,725.4	75.4	76.8	2,544.8	1,154.5	550.0	52.5	25.4	751.9	1,271.2	291.0	»	20.5	»	55,852.4	»	259.5	2,542.7	»	5,895.7	5,044.8	721.8	666.7	495.1	5.0
42	17.7	280.2	2,745.4	57.0	753.9	2,760.8	1,758.6	2,204.0	»	9.5	546.1	414.4	50.0	»	98.0	43.0	56,875.4	»	158.2	176.0	570.0	4,102.2	409.5	437.5	578.1	82.4	11.0
43	»	257.2	4,004.6	47.4	565.0	5,928.1	5,767.0	407.5	47.4	5.5	494.7	1,552.6	102.1	»	159.5	»	27,185.5	149.4	1,514.9	8,170.0	»	5,487.6	1,702.5	2,761.6	628.5	5.4	57.5
44	»	966.1	2,595.9	22.7	180.7	5,695.6	7,952.9	142.8	15.0	47.5	555.5	2,268.8	70.9	»	199.5	20.0	25,505.5	8.0	536.7	40.0	110.0	2,156.8	897.5	2,201.4	604.9	56.7	55.0
45	22.0	5,604.9	10,521.8	26.0	142.0	2,942.1	2,268.7	475.0	»	25.0	718.4	582.6	62.9	45.0	171.5	»	50,156.5	6.0	250.2	»	»	8,110.2	1,679.0	9,646.8	605.0	6.0	44.8
46	10.0	189.8	6,052.7	55.0	1,379.0	5,667.0	10,757.5	1,076.5	»	20.0	554.5	5,844.1	1,252.6	19.8	215.8	699.1	76,125.6	»	242.5	220.0	2,910.0	1,028.5	3,277.8	9,552.5	966.5	146.9	59.6
47	»	555.6	2,427.2	27.0	278.8	4,478.0	4,506.2	94.5	5.0	260.5	655.2	977.9	1,266.2	121.2	504.1	6.5	54,935.5	»	1,810.9	»	»	5,885.7	1,239.9	5,360.0	515.2	101.9	69.4
48	7.0	692.4	1,115.9	»	1,850.0	5,085.0	4,667.0	126.0	52.4	90.2	595.5	905.8	1,726.6	»	179.2	»	62,089.8	55.5	5,078.7	»	5,680.0	1,579.6	587.6	582.0	54.5	41.9	
49	20.5	1,202.1	1,992.8	82.0	165.0	1,805.7	1,641.7	651.4	»	»	1,050.2	4,506.7	5,518.2	»	46.4	»	81,487.0	»	152.8	10.0	»	5,790.5	915.6	510.6	630.9	30.8	28.2
50	»	204.0	5,238.1	65.6	807.2	5,991.1	15,712.7	1,064.7	21.0	18.2	432.5	1,415.6	5,595.0	25.1	108.8	547.0	170,565.9	6.8	89.5	»	»	25,880.6	781.4	619.5	1,203.6	52.5	76.9
51	20.0	5,000.1	5,699.4	5.5	177.0	4,156.4	2,662.0	155.9	»	65.5	492.7	5,975.2	»	»	219.9	»	14,154.0	52.2	207.0	16.6	»	4,921.6	3,754.5	165.7	622.5	4,658.0	50.2
52	7.0	»	2,851.2	»	164.8	1,802.5	4,885.2	440.2	22.0	5.0	481.5	641.4	452.2	6.4	78.2	»	248,692.5	62.4	787.6	»	547.0	914.7	1,085.5	524.6	452.8	55.0	132.1
53	250.0	»	5,151.8	10.1	196.4	5,609.9	1,852.5	456.0	10.0	»	185.1	3,615.6	1,119.5	115.0	67.4	»	56,037.5	»	190.2	298.0	»	2,156.7	1,567.1	1,181.2	561.1	170.6	155.5
54	15.4	521.5	7,682.1	19.0	40.6	5,589.6	2,295.2	660.9	15.2	481.7	522.1	1,954.8	530.1	296.4	154.9	476.5	47,071.5	75.7	189.9	6.0	42.5	55,125.6	1,557.6	292.7	1,509.0	105.1	»
55	149.7	»	5,412.8	89.9	695.7	4,087.5	2,595.4	562.1	18.0	5.0	285.5	2,425.5	160.0	59.9	45.0	87.7	47,814.0	6.1	251.1	157.0	»	5,404.7	5.5	515.7	799.6	175.8	90.6
56	»	57.0	5,080.8	6.5	155.5	5,200.6	2,451.8	155.0	17.0	54.0	220.0	575.5	691.6	»	210.5	12.6	58,595.7	15.0	212.8	10.0	»	5,697.5	5,842.1	556.8	560.6	544.0	122.4
57	10.0	87.9	2,578.6	6.0	275.5	5,526.1	2,094.4	5,968.7	144.6	56.0	864.9	844.2	901.4	»	551.6	16.0	92,896.7	241.6	176.5	2,250.0	»	5,515.3	196.9	715.2	567.2	29.2	82.6
58	2,046.0	»	1,965.1	»	2,534.5	5,517.2	2,010.7	506.5	5.5	6.0	458.6	287.1	230.2	15.0	247.7	»	89,577.2	5.0	290.5	50.0	50.0	4,861.6	842.0	1,410.5	390.6	5.0	110.2
59	»	2,666.7	2,519.6	»	5,572.5	5,515.9	5,115.0	221.0	76.0	»	1,094.1	1,150.0	240.6	5.0	95.5	»	17,940.0	54.1	539.6	»	»	879.5	425.4	225.7	415.0	217.9	81.5
60	77.0	»	6,024.2	18.4	177.4	2,595.6	1,166.1	407.1	115.7	10.0	405.4	958.1	265.8	631.4	54.4	»	83,788.1	435.0	518.2	214.7	»	4,515.5	291.4	574.9	720.5	92.9	1,005.4
61	»	80.7	986.0	24.2	259.4	1,955.9	2,378.4	958.0	»	22.5	542.5	1,518.1	475.0	50.0	54.5	22.0	54,121.9	1,041.9	117.5	»	»	2,628.7	1,748.5	2,255.9	761.8	91.6	158.7
62	50.0	10.5	5,561.0	15.0	539.1	5,652.4	4,507.5	465.8	»	27.0	2,016.5	1,270.2	586.9	45.0	91.5	»	26,760.1	»	215.1	1,916.1	»	1,285.0	2,827.5	956.1	508.5	66.7	27.2
63	»	142.8	2,041.4	124.0	75.4	1,789.8	5,474.4	535.7	52.0	59.7	591.6	1,655.7	258.1	10.0	156.5	»	65,197.5	40.0	66.5	59.0	»	1,926.1	265.0	526.0	226.7	85.1	95.5
64	582.9	»	1,550.9	»	569.2	5,225.1	665.5	564.0	89.8	»	209.5	1,815.4	2,054.2	5.0>													

SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PANNES EN TERRE CUITE.	VERRES A VITRE EN CAISSES.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.
Tonnes. 5,580.6	Tonnes. 1,520.5	Tonnes. 15,271.1	Tonnes. 1,255.1	Tonnes. 140.8	Tonnes. 11.4	Tonnes. 527.0	Tonnes. 657,561.5
1,006.9	26.0	8,518.2	852.2	157.0	10.1	40.0	451,115.0
747.6	886.2	2,737.0	339.4	0	5.0	176.0	97,155.7
420.4	25.6	6,930.6	222.2	5.0	8.7	0	78,791.2
700.5	64.6	740.8	291.4	145.4	0	0	91,512.1
1,540.6	0	1,901.7	91.5	15.6	0	35.5	49,185.4
215.9	1,762.2	1,529.1	52.5	0	0	0	69,450.6
1,294.9	264.2	8,063.9	567.6	96.7	13.0	6,093.4	215,089.1
282.8	99.0	420.9	156.9	56.1	0	0	215,789.6
568.2	150.2	517.6	614.0	12.4	0	0	72,605.5
225.6	515.1	856.8	244.5	33.5	0	5.0	46,514.5
416.7	71.8	1,886.2	251.0	0	0	0	61,221.7
153.7	612.2	25.5	191.6	58.7	0	216.9	56,250.1
556.0	8.0	2,517.0	84.1	0	61.0	26.0	65,587.8
288.1	551.9	10,965.1	76.1	20.8	8.0	35.0	60,184.2
266.2	558.0	216.0	147.9	0	40.0	0	74,616.5
678.9	60.0	5,133.4	241.8	27.5	49.1	5.0	150,614.2
537.1	8.0	2,240.0	553.7	65.6	111.9	96.2	65,509.5
576.6	45.2	1,534.5	40.5	10.0	0	1,632.1	92,915.8
116.2	3.7	1,178.0	23.0	54.8	0	20.0	103,216.8
188.1	124.2	1,442.0	75.1	0	0	15.0	250,205.5
54.5	422.1	1,919.1	287.9	0	262.7	0	54,181.8
329.5	206.0	12.4	72.9	0	0	20.0	165,240.4
108.5	438.0	567.5	82.9	0	27.6	20.0	77,977.5
558.7	150.5	15.0	59.8	0	8.0	0	105,555.2
604.8	40.0	457.7	103.4	502.5	46.5	0	69,564.1
266.8	15.0	574.9	75.5	74.6	97.0	0	61,550.1
182.0	15.0	495.5	42.2	118.2	0	17.5	117,045.1
1,112.8	6.5	271.7	75.7	77.5	96.0	0	112,440.6
495.9	0	126.5	175.4	0	98.8	0	59,546.4
1,018.5	10.0	508.2	20.0	115.4	5.9	5.0	108,558.0
136.7	2,625.7	789.6	120.0	102.6	42.5	0	55,805.2
129.2	50.0	1,035.8	196.5	25.0	202.0	192.0	54,604.6
1,559.7	116.0	447.1	133.5	155.8	24.4	0	81,208.4
24.1	205.0	858.0	50.1	64.1	7.0	20.0	47,594.0
1,192.0	407.7	71.2	76.1	59.6	359.7	0	98,185.1
445.0	268.5	2,025.1	161.5	0	0	0	49,820.9
24,292.5	11,512.4	80,255.5	8,267.1	2,107.0	1,575.1	9,167.4	4,559,874.0

DISTANCES PARCOURUES sur les lignes de l'État.		ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUT.	BOUTEILLES VIDES.	BRICKS.	CÉRÉALES.	CHAUX.
Kilomètres. Report.	Tonnes. 5,250.6	Tonnes. 52,810.4	Tonnes. 176,765.8	Tonnes. 1,551.5	Tonnes. 55,511.1	Tonnes. 155,908.7	Tonnes. 167,412.5	
67	"	59.8	1,182.0	10.0	58.5	1,627.4	1,059.7	
68	"	501.5	2,192.7	6.0	167.9	2,581.0	1,723.5	
69	"	5,572.5	2,011.6	46.5	265.8	2,258.4	700.2	
70	16.0	24.0	1,590.5	"	77.6	2,267.8	5,899.7	
71	"	"	1,447.0	"	255.4	4,855.5	782.2	
72	"	58.0	2,690.2	"	531.6	2,542.5	5,405.9	
73	"	1,082.2	810.0	"	512.5	1,518.9	622.6	
74	246.0	15.0	2,593.5	58.4	580.8	2,534.4	1,978.0	
75	"	"	900.5	"	81.7	1,711.7	218.1	
Total de 26 à 75.	5,512.6	57,902.9	192,185.4	1,455.2	55,438.9	175,424.1	181,744.0	
76	661.5	"	1,185.8	"	20.0	1,650.6	612.9	
77	"	6.0	2,630.7	52.0	145.0	1,222.8	52.5	
78	"	"	1,955.0	"	70.0	1,126.2	5,220.7	
79	"	"	1,259.5	"	100.0	1,716.1	1,526.2	
80	10.0	120.4	1,725.1	55.6	755.5	1,768.4	1,516.9	
81	"	59.5	2,235.5	15.0	50.5	4,509.4	745.4	
82	"	96.9	2,191.4	22.0	135.2	5,434.8	706.7	
83	"	25.0	1,971.7	"	5.0	992.5	1,037.2	
84	"	"	1,844.5	26.0	52.8	1,017.5	1,519.6	
85	"	58.2	2,278.9	5.0	216.5	5,615.2	1,478.1	
86	"	"	2,575.0	"	1,046.9	2,582.4	2,654.0	
87	"	18.7	2,159.1	48.8	20.0	5,466.7	845.7	
88	"	5.0	1,589.5	"	60.0	4,865.2	5,986.2	
89	"	"	2,861.5	"	107.1	2,292.2	746.0	
90	"	"	5,675.8	"	176.5	2,148.8	1,805.7	
91	"	10.0	1,987.8	119.0	256.0	2,919.6	2,800.0	
92	"	10.5	886.9	"	446.0	2,741.0	591.1	
93	"	25.0	875.5	10.0	55.0	2,175.1	578.7	
94	"	5.0	7,510.2	47.0	50.0	1,596.5	2,167.8	
95	"	102.0	126.5	5.0	1,855.9	5,001.1	1,550.0	
96	"	55.0	1,570.8	"	20.0	2,119.4	1,255.2	
97	"	"	2,539.4	"	55.0	855.4	817.2	
98	"	"	1,878.1	20.0	70.6	2,252.0	2,255.0	
99	"	"	2,249.5	16.0	50.0	2,916.0	5,422.4	
A reporter.	832.5	619.7	54,510.0	599.4	5,715.1	57,745.5	56,965.0	

COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS BATTUS.	FORTE BRUTE.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINES.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAYÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SOUDE.	SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PAVES EN TERRE CUITES.	VERRES A VITRE en CAISSES.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.	
Tonnes. 69,123.7	Tonnes. 2,575.5	Tonnes. 2,537.6	Tonnes. 51,766.0	Tonnes. 81,868.2	Tonnes. 49,201.6	Tonnes. 5,299.2	Tonnes. 6,600.0	Tonnes. 5,500.6	Tonnes. 2,899,786.0	Tonnes. 4,857.7	Tonnes. 17,760.4	Tonnes. 147,484.1	Tonnes. 20,481.7	Tonnes. 187,596.1	Tonnes. 67,525.4	Tonnes. 61,630.1	Tonnes. 56,606.9	Tonnes. 15,210.8	Tonnes. 8,534.0	Tonnes. 24,232.5	Tonnes. 11,512.4	Tonnes. 80,235.5	Tonnes. 8,267.1	Tonnes. 2,107.0	Tonnes. 1,575.1	Tonnes. 9,167.4	Tonnes. 4,559,874.9	
115.4	55.5	"	555.8	442.4	210.0	"	85.5	10.0	29,804.0	"	504.7	10.0	"	121.4	230.0	81.8	539.8	5.0	5.0	264.1	40.0	164.5	12.5	"	"	15.0	58,274.4	
655.5	50.9	26.5	54.5	1,227.5	144.5	"	150.0	"	55,555.9	15	154.6	40.0	"	1,561.8	1,968.0	4,258.7	1,728.2	5.0	519.8	522.7	5.0	251.6	91.5	"	5.0	5.0	85,285.2	
415.0	55.0	6.0	530.0	5,965.2	685.7	54.0	26.2	5.0	16,851.0	"	414.0	6,150.0	10.0	"	2,085.1	2,572.9	557.5	674.2	483.0	15.0	576.8	"	99.9	40.0	"	693.1	44,755.4	
620.7	45.1	20.0	585.5	5,269.7	175.2	65.2	21.1	"	45,808.1	82.4	222.5	822.0	"	"	2,745.6	254.5	1,562.7	904.1	765.7	72.6	442.5	272.0	47.1	94.0	7.0	47.0	15.0	64,268.5
1,499.0	278.4	22.1	136.5	5,566.5	1,594.2	42.5	140.4	71	18,055.0	67.2	444.6	5.8	53.0	544.9	1,024.8	2,054.0	1,057.1	83.4	78.9	415.9	5.0	"	88.6	20.5	36.2	12.5	58,275.8	
969.5	559.5	17.7	196.4	1,858.8	101.9	13.4	510.2	"	25,160.2	5.1	450.8	10.0	"	627.0	550.1	1,027.4	992.8	15.0	87.5	293.7	13.0	590.5	50.1	6.1	"	85.0	40,545.5	
625.0	67.7	6.7	1,766.8	615.8	220.2	15.0	100.1	"	25,050.0	154.2	982.4	1,410.0	"	"	126.2	183.9	415.6	557.7	6.2	51.9	800.7	53.0	61.6	142.8	15.0	"	53,534.7	
560.9	17.0	211.8	5,907.0	2,034.1	1,855.0	98.5	802.1	"	114,489.0	78.0	15.0	177.0	712.0	"	597.5	627.7	404.7	5,721.7	215.1	615.4	1,155.7	150.7	5,822.5	89.0	27.0	55.4	905.5	146,973.2
727.0	"	80.5	155.8	862.7	55.0	10.0	102.1	"	51,155.8	"	51.2	352.9	"	"	4,714.2	85.0	554.9	814.5	1,264.9	5.5	412.5	15.4	462.1	85.0	76.1	10.0	20.0	44,698.7
75,107.5	5,262.0	2,748.7	59,248.1	99,552.9	54,022.5	5,877.6	8,537.7	5,586.6	5,145,109.0	5,217.6	20,640.2	156,421.8	21,241.7	200,818.8	74,400.1	77,885.4	47,577.0	16,032.1	9,625.4	28,996.5	12,070.5	87,752.9	8,940.4	2,238.7	2,441.8	10,221.4	4,866,505.8	
421.5	82.8	"	157.1	751.5	548.0	"	101.5	"	69,062.9	45.8	13.6	20.8	"	1,835.9	1,564.8	1,445.5	101.4	172.7	53.4	98.5	30.0	250.0	59.9	"	"	10.5	80,717.9	
776.1	475.1	5.0	244.0	59.6	78.0	5.0	153.0	"	17,255.5	120.9	1,024.8	"	110.0	25.6	146.6	545.0	268.9	101.0	50.4	279.2	"	80.0	5.7	"	10.0	20.0	25,682.2	
80.0	"	149.8	499.4	1,047.5	597.5	5.9	51.0	"	21,605.0	5.0	71.1	"	49.2	19,771.5	814.0	579.2	1,056.8	41.0	25.0	551.6	7.5	5.0	10.0	"	50.0	51.0	32,953.5	
5,550.0	"	20.0	111.0	215.7	50.0	7.1	5.0	6.0	19,934.5	"	512.5	"	"	699.6	566.6	196.9	289.2	"	15.5	26.5	40.0	146.0	51.0	"	112.8	"	52,537.5	
446.5	200.5	25.0	995.8	1,245.9	605.4	5.1	55.6	"	14,566.6	190.9	148.4	62.9	"	17,321.7	728.0	5,165.2	405.1	144.0	"	659.5	"	117.4	5.0	21.0	25.0	"	47,039.8	
1,174.8	11.0	"	152.4	1,585.6	557.5	"	151.1	155.2	21,729.0	29.2	401.6	"	"	5,464.8	556.5	1,117.1	1,648.1	507.4	"	542.5	16.5	288.6	70.0	52.5	"	8.0	41,162.1	
445.0	"	205.2	7																									

DISTANCES PARCOURSUS sur les lignes de l'Etat.	ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUTS.	BOUTEILLES VIDES.	BRICKS.	CÉRÉALES.	CHAUX.	COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exclusion du guano.	FERS LAMINÉS et FERS DATTUS.	FONTES BRUTES.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTAOLE.	MOUILLE.	LAINES.	LIN, CHANVRE ET ÉToupes.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES et BOCCARDIERS.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SOUDE.
Kilomètres. Report . . .	Tonnes. 852.5	Tonnes. 619.7	Tonnes. 54,510.0	Tonnes. 309.4	Tonnes. 5,715.1	Tonnes. 57,745.5	Tonnes. 56,965.5	Tonnes. 249,596.5	Tonnes. 1,851.5	Tonnes. 966.1	Tonnes. 7,506.9	Tonnes. 52,659.2	Tonnes. 127,508.9	Tonnes. 429.2	Tonnes. 3,115.6	Tonnes. 790.1	Tonnes. 586,372.1	Tonnes. 996.8	Tonnes. 6,566.4	Tonnes. 141,599.6	Tonnes. 3,226.8	Tonnes. 70,120.6	Tonnes. 14,525.0	Tonnes. 25,170.5	Tonnes. 15,617.9	Tonnes. 6,255.7	Tonnes. 1,793.5
100	50.0	0.0	1,876.0	10.0	121.2	4,280.0	1,229.2	5,191.0	0.0	184.0	576.0	10,822.1	3,494.6	10.0	118.7	111.8	25,274.0	7.1	274.7	0.0	0.0	56.5	110.2	196.0	257.5	157.8	51.7
101	0.0	0.0	629.8	0.0	65.0	2,515.7	400.1	150.0	0.0	17.1	445.5	899.6	800.0	0.0	5.0	19.5	84,805.5	0.0	49.5	0.0	0.0	1,049.7	172.0	903.0	1,115.1	52.4	67.4
102	10.0	0.0	1,795.7	10.0	248.5	2,098.9	938.5	555.0	0.0	10.0	47.8	16,827.9	248.0	3.0	155.6	0.0	87,505.0	11.1	0.0	2,522.5	60.0	477.7	2,428.0	354.1	277.1	280.0	200.2
105	0.0	0.0	5,084.0	50.5	41.7	1,564.4	2,199.4	85.0	0.0	5.0	64.1	5,482.7	60.6	0.0	56.0	0.0	20,627.0	0.0	484.6	13.5	10.0	614.7	269.2	95.8	409.5	1,829.7	0.0
104	0.0	0.0	5,011.8	98.2	742.2	4,656.5	559.1	80.0	0.0	0.0	108.0	21,824.0	1,506.0	7.0	0.0	10.0	55,252.0	67.0	17.0	280.0	296.0	630.7	1,795.1	242.5	491.6	803.6	157.9
103	0.0	0.0	6,724.4	0.0	150.6	15,158.3	5,550.7	40.0	0.0	84.1	194.8	689.8	1,500.8	5.0	12.1	596.4	12,089.0	174.7	177.6	6,835.2	5,526.5	1,844.6	552.4	209.2	204.7	222.5	137.0
105	80.0	8.0	1,099.9	110.0	809.1	5,555.6	677.9	48.6	0.0	0.0	52.7	1,454.0	415.5	0.0	197.0	97.0	14,055.0	166.0	19.8	0.0	75.0	75.6	499.8	51.5	529.8	1,580.4	421.4
107	0.0	0.0	1,812.2	0.0	10.0	5,242.4	458.1	4,555.0	0.0	0.0	115.0	519.8	828.5	0.0	57.0	155.0	4,090.0	0.0	18.0	270.0	0.0	416.5	509.9	417.1	416.2	121.6	17.0
108	0.0	0.0	1,054.7	5.0	437.2	2,252.6	456.1	40.0	52.8	145.0	210.1	272.7	246.1	10.0	13.0	155.6	23,655.5	1,159.5	57.5	5.0	0.0	741.2	121.0	206.6	180.4	58.9	191.2
109	0.0	4,650.6	1,707.1	75.4	75.0	1,077.1	576.0	668.0	0.0	10.0	221.0	530.2	65.4	0.0	255.8	195.4	14,725.0	0.44	11.6	0.0	6.0	1,840.4	688.7	50.0	226.9	5.2	150.1
110	18.0	0.0	1,239.4	0.0	5.0	1,925.8	5,645.5	215.4	0.0	0.0	976.0	1,158.1	158.0	70.8	52.0	95.8	37,012.5	25.1	216.0	18.6	725.1	570.5	1,235.8	96.7	295.8	46.7	140.1
111	0.0	0.0	1,297.1	0.0	101.8	2,455.0	706.5	15.8	11.0	0.0	80.0	2,595.1	602.6	0.0	122.0	0.0	26,948.0	82.7	518.4	0.0	0.0	551.0	466.1	526.4	824.0	522.2	177.5
112	10.0	0.0	4,764.9	0.0	127.9	15,481.6	505.0	65.0	0.0	122.0	740.6	2,012.9	6,914.8	262.8	519.0	25,426.8	4,570.5	471.7	190.0	130.0	15.1	1,561.9	59.7	661.7	6.6	472.2	0.0
113	0.0	0.0	1,949.5	15.0	107.0	5,898.9	1,549.7	8,156.0	5.0	20.2	297.9	12,506.9	820.0	5.0	956.6	785.7	12,605.0	551.8	65.0	0.0	285.5	410.1	1,976.5	415.4	719.0	332.7	0.0
114	0.0	7.0	1,698.7	7.0	220.0	4,541.9	106.5	45.0	56.0	42.6	2,506.6	105.2	556.0	0.0	75.0	7.5	21,698.4	143.6	1,922.1	0.0	158.7	74.7	547.4	358.0	11.1	747.9	0.0
115	0.0	0.0	2,045.8	5.0	50.0	5,812.4	505.8	50.0	7.5	0.0	81.0	57.8	2,272.4	0.0	5.0	147.5	55,108.0	120.5	107.9	26,925.0	16,402.9	1,293.8	55.0	115.9	249.5	0.0	20.2
116	0.0	0.0	5,492.4	81.8	514.8	2,157.8	856.5	0.0	18.0	0.0	8,250.5	95.7	55.0	7.0	140.8	6.5	8,450.2	5.0	28.1	0.0	0.0	1,270.8	506.9	1,964.2	201.9	14.9	5.7
117	0.0	0.0	1,962.4	0.0	10.0	4,780.1	2,011.6	70.5	39.1	0.0	20.0	2,160.0	1,564.4	0.0	100.0	6.0	24,880.1	11.5	15.0	0.0	0.0	1,866.5	482.5	107.7	52.1	19.8	15.8
118	0.0	0.0	5,882.9	0.0	472.0	1,087.4	1,176.4	50.0	0.0	15.2	202.0	44.1	5.0	292.7	0.0	21,625.1	18.0	16.5	0.0	0.0	2,021.1	204.0	195.5	612.0	272.5	5.0	0.0
119	0.0	10.0	1,692.9	0.0	15.0	488.6	180.5	143.0	0.0	0.0	10.0	8.0	0.0	0.0	0.0	51,695.0	56.4	20.0	0.0	0.0	418.0	0.0	119.5	192.5	0.0	44.8	0.0
120	627.8	10.0	5,295.8	10.0	2,681.8	8,750.5	105.0	185.0	54.8	21.0	558.6	25,671.4	27,510.7	28.0	146.9	516.1	19,740.2	156.0	24.1	51,700.0	21,620.3	100.8	104.2	1,099.6	1,225.5	27,754.9	92.5
121	0.0	0.0	1,074.2	0.0	25.0	1,924.4	895.0	245.0	0.0	65.8	78.0	476.5	1,167.7	0.0	55.1	0.0	5,512.0	0.0	5.0	218.9	217.0	2,272.7	605.4	981.8	21.2	269.0	10.7
122	0.0	0.0	554.7	22.0	64.4	750.0	128.5	270.0	0.0	0.0	97.0	54.5	58.7	5.0	20.0	0.0	22,703.0	30.0	8.0	59.8	0.0	424.5	22.4	116.7	212.7	127.1	5.0
123	447.2	0.0	1,654.9	61.5	91.5	12,975.0	157.8	270.0	5.0	274.5	134.2	1,435.9	8,149.1	15.5	155.6	511.1	5,775.0	601.1	588.4	50.0	50.0	4,608.5	809.0	265.0	193.1	99.5	93.0
124	30.0	0.0	2,900.0	0.0	6.0	7,507.8	225.5	75.0	155.0	114.5	78.5	1,191.1	2,381.4	50.8	181.5	94.6	27,250.0	8,045.5	5,655.8	1,554.7	4,519.9	457.5	141.1	567.2	5,982.8	260.0	179.6
125	0.0	0.0	975.2	0.0	0.0	540.4	437.1	20.0	0.0	5.0	250.5	57.8	0.0	20.5	28.0	2,570.0	62.0	11.0	5.0	0.0	1,159.0	65.5	69.1	290.5	580.7	55.0	0.0
126	0.0	0.0	432.8	0.0	16.5	406.0	111.0	520.0	302.2	0.0	216.2	258.7	0.0	186.2	0.0	6,715.0	115.4	65.5	0.0	0.0	4,170.5	20.1	81.4	441.5	80.0	0.0	0.0
127	0.0	0.0	1,095.0	54.7	10.1	827.5	807.2	20.0	0.0	0.0	55.0	555.5	10.0	0.0	5.1	5.0	10,609.0	15.0	0.0	256.0	0.0	331.8	258.8	150.5	151.2	0.0	10.0
128	0.0	11.0	555.9	0.0	57.0	1,592.6	107.4	0.0	0.0	0.0	1,540.5	89.2	0.0	0.0	0.0	4,250.0	25.6	0.0	0.0	0.0	524.4	261.0	532.5	257.8	68.9	155.3	0.0
129	0.0	0.0	984.7	15.0	200.0	628.9	15.0	110.0	0.0	0.0	170.2	15.0	15.0	0.0	70.6	0.0	2,025.0	0.0	5.0	10.0	0.0	1,165.0	23.0	101.2	889.5	5.0	12.0
130	0.0	0.0	418.9	0.0	10.0	188.5	20.0	0.0	0.0	0.0	88.6	501.6	0.0	0.0	5.5	0.0	4,810.0	10.0	45.7	598.4	0.0	1,204.8	37.1	103.0	172.1	180.0	10.0
131	0.0	0.0	808.8	70.0	21.2	788.8	729.0	45.0	0.0	5.0	51.0	121.6	0.0	0.0	15.0	0.0	7,430.0	581.0	17.2	0.0	5.0	555.2	241.5	797.4	412.9	0.0	16.0
132	0.0	50.0	1,519.7	0.0	210.0	1,516.7	1,175.9	40.0	45.6	0.0	209.0	91.0	110.0	58.0	5.1	272.2	1,720.1	140.5	252.5	760.0	140.0	277.6	587.2	225.8	457.4	0.0	40.0
133	0.0	40.9	1,504.7	0.0	70.0	892.1	490.5	25.0	0.0	16.1	25.0	197.5	7.0	48.0	41.1	0.0	15,460.0	0.0	115.8	0.0	0.0	170.2	176.5	250.5	244.9	54.0	27.5
134	0.0	0.0	906.9	0.0	0.0	1,079.8	1,895.6	150.6	0.0	0.0	27.6	795.0	50.5	0.0	10.0	35.0	15,769.0	0.0	0.0	0.0	0.0	924.0	402.5	518.3	165.7	75.2	0.0
135	5.0	0.0	927.7	0.0	195.2	1,106.6	527.8	10.0	0.0	95.5	90.0	52.0	0.0	6.0	156.0	50.0	8,695.0	991.9	10.0	120.0	0.0	886.0	601.1	279.8	169.1	10.0	0.0
A reporter.	2,116.5	5,595.2	122,553.5	1,080.9	15,667.6	179,861.9	70,555.8	269,556.2	2,551.5	2,198.9	23,292.2	145,460.5	188,765.2	685.1	9,518.5	4,506.9	1,518,603.5	19,250.1	15,861.5	255,895.9	50,885.7	104,695.8	50,104.4	58,915.7	52,655.1	42,014.5	5,700.6

SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PAVES EN TERRE CUITES.	VERRES A VITRE EN CAISSES.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.
Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
22,966.6	603.8	5,897.5	854.5	9,795.6	1,454.4	476.6	1,425,698.1
620.2	"	111.2	158.4	5,564.9	410.7	25.0	86,869.5
745.6	198.8	567.5	181.0	2,656.2	207.2	"	98,245.0
571.2	108.3	4,019.7	215.0	40.0	"	2,502.8	125,874.0
88.8	50.0	123.9	85.3	245.8	476.1	"	46,879.2
60.3	521.1	81.0	85.7	8,116.4	1,415.6	475.2	81,544.5
112.4	80.0	1,717.0	10.0	1,957.1	105.0	20.0	58,219.7
454.5	57.9	559.5	119.0	556.8	1,038.4	776.5	29,170.5
230.7	41.8	40.2	10.2	"	1,298.4	6.0	19,545.9
15.8	50.0	118.3	"	1,517.4	"	"	55,508.2
50.1	"	110.0	15.0	"	"	"	27,688.4
227.9	50.0	66.2	"	6.7	12.5	126.9	52,105.5
90.1	45.0	128.5	81.0	72.0	591.5	"	58,748.7
578.9	128.3	555.4	102.0	284.7	480.2	29.5	67,096.1
00.0	"	36.4	10.0	"	"	51.4	48,850.0
249.5	"	412.4	"	"	50.4	194.6	55,772.6
2,569.2	"	588.0	5.0	"	6.5	166.5	92,552.6
6.9	50.1	215.4	10.0	"	5.0	128.9	25,239.8
50.0	78.5	2,149.5	110.0	1,625.6	19.5	347.1	44,771.7
57.6	210.0	20.7	7.8	"	"	"	52,489.5
80.8	26.0	40.4	55.0	"	50.4	"	55,288.4
44.0	10.5	68.7	15.0	143.5	1,272.2	5,155.5	199,864.9
11.0	"	92.5	10.9	"	"	"	16,014.5
"	27.9	51.0	26.0	"	17.7	70.4	28,888.8
5,941.9	430.7	60.0	44.4	1,125.7	661.5	55.7	47,615.4
96.9	75.0	51.5	"	14.7	932.6	5,070.5	72,156.4
11.0	92.0	1,203.6	5.0	8.4	"	"	8,039.9
56.0	17.0	50.0	60.5	50.0	"	12.0	14,101.1
20.2	45.0	"	22.0	88.0	263.6	576.7	13,704.5
42.0	5.0	449.8	"	28.0	"	7.0	9,940.0
22.0	51.4	5.0	5.0	49.2	40.8	"	6,642.4
93.8	"	648.0	21.4	5.0	"	41.8	8,983.8
120.0	"	214.0	"	20.2	"	582.6	15,047.0
208.6	46.0	10.0	5.0	516.2	20.0	"	9,811.7
28.0	"	"	"	20.7	15.0	"	18,576.0
10.0	"	"	"	"	10.0	2,017.1	24,602.6
52.2	471.5	91.7	"	"	"	141.1	15,552.1
55,996.9	5,497.2	20,503.2	2,258.2	51,974.6	10,551.4	17,015.2	3,049,825.6

DISTANCES PARCOURUES sur les lignes de l'Etat	ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUT.	BOUTEILLES VIDES.	BRICKS.	CÉRÉALES.	CHAUX.	COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS DATTUS.	FORTE BRUTE.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINE.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de- TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SOUDE.	SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PAVES EN TERRE CUITE.	VERRES A VITRE en CAISSES.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.	
Kilomètres. Report . . .	Tonnes. 2,116.5	Tonnes. 5,593.2	Tonnes. 122,555.5	Tonnes. 1,080.9	Tonnes. 15,667.6	Tonnes. 179,864.9	Tonnes. 70,583.8	Tonnes. 269,656.2	Tonnes. 2,351.5	Tonnes. 2,198.9	Tonnes. 22,292.2	Tonnes. 145,469.5	Tonnes. 188,765.2	Tonnes. 685.1	Tonnes. 9,518.5	Tonnes. 4,506.9	Tonnes. 1,518,603.5	Tonnes. 19,556.4	Tonnes. 15,861.3	Tonnes. 253,833.9	Tonnes. 30,883.7	Tonnes. 104,698.8	Tonnes. 50,104.4	Tonnes. 58,915.7	Tonnes. 52,633.1	Tonnes. 42,014.5	Tonnes. 3,700.6	Tonnes. 58,986.9	Tonnes. 5,497.2	Tonnes. 20,505.2	Tonnes. 2,238.2	Tonnes. 51,974.6	Tonnes. 10,851.4	Tonnes. 17,015.2	Tonnes. 5,049,825.6	
156	"	"	670.	"	"	500.	1,187.4	57.	"	"	18.2	32.5	20.	12.9	99.5	"	1,840.8	20.5	34.5	"	"	20.	667.9	245.4	286.5	"	"	233.9	52.6	110.7	6.	"	"	"	6,115.9	
157	"	"	815.5	"	190.	1,024.9	43.	80.	10.	14.1	6.	761.	10.	"	83.5	"	2,793.	"	5.	6.	"	998.	52.9	65.5	237.4	1,892.2	235.9	"	5.	1,453.	5.5	7.	"	10.	10,512.	
158	"	"	1,184.1	"	30.	776.	1,879.2	245.	"	92.	258.	25.5	"	"	5.	"	5,520.	5.7	7.5	20.	20.	191.2	1,168.9	142.7	2,420.5	19.7	6.	"	5.	258.	"	"	"	"	14,078.	
159	26.	20.	1,648.4	744.	184.2	1,541.1	1,511.6	"	"	16.	1,236.9	1,505.5	940.	15.6	50.7	40.	6,133.	59.	103.8	1,010.8	"	252.4	120.6	218.1	107.	"	164.1	772.	167.8	775.1	55.8	6.1	11.4	70.	19,564.8	
160	10.	"	806.5	"	174.	545.2	53.8	"	"	"	178.7	540.	"	"	130.5	"	8,270.	1,735.1	61.	"	60.5	859.8	124.	147.7	171.5	10.5	78.6	"	"	5.	5.	"	15.2	10,777.		
161	"	"	925.1	"	"	409.2	564.9	145.	"	"	280.	"	"	"	5.	"	5,890.	"	55.1	"	"	10.1	"	36.	123.5	"	"	20.	"	"	10.	"	"	"	6,269.7	
162	21.	25.	951.9	50.9	"	558.4	65.	26.5	84.2	"	142.	1,841.9	101.8	"	"	"	2,860.	"	458.2	"	"	5.	422.5	72.	78.5	19.4	38.	88.5	"	25.	10.1	25.9	"	100.	7,986.5	
163	111.	"	995.2	"	46.	2,005.8	155.	"	22.1	56.7	90.5	1,025.	"	"	20.2	"	1,878.8	1,654.8	265.2	"	"	5,578.	628.5	546.2	140.4	1,220.	103.5	"	"	50.	25.5	104.9	"	"	15,880.	
164	"	"	286.2	"	50.1	2,846.2	122.	"	"	"	7.	556.7	129.9	"	20.	"	1,564.4	240.	68.	"	"	69.6	10.	118.5	55.5	"	5.	14.	"	"	"	"	"	5,762.9		
165	"	"	2,924.5	41.	40.	5,143.1	570.6	140.	"	95.	95.4	514.4	515.2	42.	60.	161.7	2,290.	5,242.7	42.9	5.8	165.	71.5	125.1	103.5	1,757.	"	111.6	"	80.5	182.1	"	28.8	45.6	10.2	16,037.	
166	"	"	741.5	5.	787.5	947.5	110.	"	"	"	71.9	502.1	1,395.	"	"	"	8,301.	27.	"	1,510.	280.	530.	1,421.5	132.6	905.6	5.	12.7	17.9	40.	210.	"	6.6	"	"	17,790.	
167	"	"	716.2	15.	5.	1,408.4	"	40.	"	48.6	575.9	116.	40.6	"	10.	"	8,861.	6,509.8	93.	"	"	785.	1,877.7	18.5	69.5	5.	19.	87.	55.	175.1	"	"	"	"	21,007.1	
168	"	"	215.8	"	80.	115.2	65.	40.	"	"	65.	508.7	"	"	"	"	4,593.	65.	"	510.	"	1,643.	40.	78.	1,050.9	50.	"	"	5.6	"	"	12.5	"	"	8,667.7	
169	"	10.	575.2	"	"	478.7	50.	"	"	"	132.	771.	"	10.8	6.7	"	990.	"	24.7	"	10.	50.	169.6	15.	151.8	"	11.	454.	660.	23.	55.1	"	"	10.	4,575.6	
170	"	"	450.5	16.9	20.	555.4	158.5	150.	10.	82.	475.8	90.6	371.9	"	"	"	4,234.	596.3	134.	70.	"	151.8	256.1	282.	1,796.5	"	267.6	190.2	"	198.	"	5.	20.	10,521.1		
171	"	"	455.7	15.	"	1,010.4	53.	20.	58.7	11.	45.	105.8	56.	40.	"	"	1,651.	5,537.4	589.5	6.1	479.5	2,548.1	282.5	215.5	624.4	"	57.	"	"	531.	10.	"	"	10.	11,980.2	
172	55.	"	1,458.1	57.	"	620.	70.	10.	57.5	72.	197.4	589.	572.	40.	5.	"	5,046.	167.4	14.	"	"	295.	114.7	550.2	1,858.7	547.6	52.6	"	20.	5.	"	15.	10.	5.	9,521.7	
173	455.	"	1,980.4	87.	55.	271.8	80.	170.	"	"	20.	1,219.5	105.2	"	"	"	1,710.	"	"	50.	"	184.1	"	129.5	214.2	"	"	100.	"	105.	"	115.5	126.	265.6	7,439.6	
174	"	"	126.4	23.	455.	518.5	"	5.	"	"	50.5	55.	6.	"	"	"	1,963.	"	20.8	130.	"	67.9	145.8	84.5	99.	"	111.	"	"	1,403.	"	"	"	"	5,048.	
175	46.5	"	115.	"	"	1,087.1	484.7	273.	"	"	1,038.7	130.8	121.	"	21.5	10.	1,645.	"	26.5	"	"	715.	"	109.8	201.5	"	"	"	"	10.	7.4	"	"	71.7	6,137.2	
176	"	"	997.6	"	"	410.2	70.	54.	"	"	25.	5.	15.	"	12.4	"	2,524.	10.	115.6	51.	"	"	"	75.	90.6	"	"	"	85.	"	"	"	"	25.	4,345.4	
177	"	"	84.2	"	458.8	177.6	627.1	1,510.	"	"	215.2	110.	990.7	"	"	"	960.	"	"	11,258.	"	540.	778.5	29.	807.	"	"	"	"	"	90.9	5.	19.	556.	18,751.	
178	1,100.	"	1,017.5	"	140.	8,539.	53.	870.	154.	5,440.4	100.	5,216.7	5,485.	468.9	422.5	1,405.8	4,110.	2,707.7	49.2	727.	2,609.5	48.2	566.8	84.7	156.4	51.	53.	785.5	10.	276.5	95.1	77.	488.2	747.1	59,617.5	
179	"	"	1,530.6	"	43.2	415.9	568.	7,905.	"	"	80.	188.7	17.	"	"	121.4	1,376.	"	"	50.	"	"	120.1	61.	117.7	"	10.5	"	5.	105.	"	"	"	"	12,539.1	
180	"	"	589.2	"	226.8	1,195.8	251.1	"	37.4	"	50.	70.8	"	"	"	"	5,672.	66.2	"	"	"	647.9	46.	52.	72.	25.	"	"	20.	"	"	84.	84.	8,950.6		
Totaux de 76 à 169.	5,959.	5,448.2	145,976.2	2,117.7	16,552.2	207,558.9	78,521.5	281,238.5	2,903.	6,104.7	27,562.8	156,965.5	199,455.5	1,520.5	10,574.2	5,924.4	1,405,339.2	59,797.	16,027.8	281,017.6	54,477.8	120,515.4	58,716.7	42,122.2	45,972.9	43,528.7	7,198.7	58,866.9	4,555.5	26,108.4	2,501.7	52,572.7	11,620.6	18,795.4	5,549,096.8	
161	"	"	408.6	"	"	296.	20.	"	"	"	5.7	80.8	515.	"	"	"	1,000.	"	18.	10.	"	26.	"	17.	137.5	"	"	53.5	"	5.1	"	"	"	199.	2,394.2	
162	"	"	422.1	"	23.	289.5	553.	745.	"	"	15.6	"	10.	"	"	"	5,185.	"	"	"	"	140.	25.6	"	33.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,539.8	
163	"	92.	858.9	"	"	263.7	100.	850.	"	"	25.	56.1	4,220.	"	"	"	5,350.	"	5.	"	"	170.	58.	281.4	283.	"	"	54.	"	"	"	"	"	"	10,389.1	
164	"	"	1,575.5	"	15.	198.7	10.	170.	"	11.	11.5	"	10,920.	"	"	"	1,983.	"	"	"	8.	20.	"	15.	544.	"	50.	"	"	"	17.5	"	"	"	12.2	13,141.4
165	10.	20.6	1,240.5	95.7	40.	511.1	556.6	155,544.2	10.	"	88.	194.4																								

DISTANCES PARCOURUES sur les lignes de l'Etat.	ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUTS.	BOUTEILLES VIDES.	BRUQUES.	CÉRÉALES.	CHAUX.	COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS BAUTUS.	FORTE BRUTE.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINES.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SOUDE.	SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PANNES EN TERRE CUITES.	VERRES A VITRE en CAISSES.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.			
Kilomètres. Report . . .	Tonnes. 10.	Tonnes. 121.6	Tonnes. 5,029.6	Tonnes. 124	Tonnes. 1,060.4	Tonnes. 6,824.7	Tonnes. 1,051.4	Tonnes. 199,517.2	Tonnes. 71.	Tonnes. 1,065.7	Tonnes. 594.1	Tonnes. 405.	Tonnes. 16,520.5	Tonnes. 111.4	Tonnes. 143.	Tonnes. 247.5	Tonnes. 30,503.	Tonnes. 507.1	Tonnes. 52.	Tonnes. 39,804.	Tonnes. 541.	Tonnes. 1,784.2	Tonnes. 285.9	Tonnes. 531.2	Tonnes. 1,051.7	Tonnes. 44.7	Tonnes. 223.5	Tonnes. 89.3	Tonnes. 10.	Tonnes. 5,026.1	Tonnes. 17.5	Tonnes. 61.7	Tonnes. 10.	Tonnes. 528.9	Tonnes. 551,548.9			
169	"	19.	669.6	50.	"	281.6	50.	"	25.	130.1	26.	594.2	480.1	21.	26.4	"	3,210.	29.1	22.	"	"	500.	22.	112.	931.4	525.	15.	86.	95.	"	"	"	"	"	"	9,545.5		
170	"	20.	286.6	"	10.	491.	10.	"	"	"	15.	110.2	1,020.	"	"	"	21,972.	"	15.7	"	"	250.5	51.5	264.4	157.7	"	"	10.2	"	10.	"	"	"	"	"	24,674.4		
171	"	"	809.4	"	"	958.9	"	5,550.	"	"	114.	"	"	"	"	158.	2,650.	158.6	"	"	"	159.2	50.	"	203.6	"	50.	"	"	"	27.9	"	"	"	"	9,091.6		
172	1,600.9	"	554.4	"	"	656.7	540.5	"	"	"	45.	110.4	"	"	917.4	"	1,515.	5.5	12.1	"	651.	"	"	27.5	409.5	"	6.2	59.2	"	"	"	"	"	15.2	"	6,666.1		
173	"	"	1,263.8	"	"	572.8	45.	"	5.1	"	"	"	"	5.	10	"	1,560.	"	"	"	130.	"	85.	10.1	26.7	117.5	"	50.	90.	"	"	"	"	"	"	5,575.		
174	"	"	1,479.2	"	"	520.5	"	60.	53.	"	96.	"	"	"	"	"	1,274.	"	5.	"	10.	60.	"	"	5.	"	"	43.	10.	5.	"	"	"	"	5.	5,629.5		
175	"	"	245.6	"	"	101.2	10.	10.	"	"	20.	45.6	"	"	"	"	27,230.	8.	"	"	"	100.	15.	"	15.	"	"	21.7	20.	23.	"	"	"	"	9.4	27,892.5		
176	"	"	424.5	11.	40.	594.9	75.	68.8	"	196.6	82.7	657.1	2,950.8	"	"	"	9,965.	"	"	"	53,700.	20.	53.	199.2	1,176.9	29.4	16.5	"	"	650.7	5.	40.2	"	"	"	72,857.1		
177	"	"	400.4	"	"	618.	50.	50.	"	"	53.	50.5	16.7	"	45.	"	225.4	"	5.	"	"	"	"	5.	89.1	"	"	"	40.	5.	"	"	"	"	20.5	1,675.6		
178	"	"	1,614.	"	"	462.4	27.	90.	21.7	"	"	235.9	130.9	"	"	"	931.	10.	69.5	"	"	577.	"	"	15.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,044.2		
179	"	"	625.5	"	40.	109.6	50.	"	"	"	62.9	1,175.	6,210.	"	"	"	1,183.	"	"	"	"	10.	45.	"	251.	"	5.	"	"	10.	"	"	"	"	"	9,775.		
180	"	"	528.	"	"	527.6	2,165.6	"	"	"	46.	50.	60.4	"	"	"	925.	"	226.	141.5	"	6,065.	29.6	17.	589.	"	"	"	"	50.	"	"	"	"	"	11,616.5		
181	924.	"	711.2	"	"	446.5	"	"	"	68.9	40.	5.	"	"	"	"	105.	"	"	"	539.	"	220.8	21.	5.	27.	5.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,918.4	
182	"	"	252.4	"	511.7	157.7	565.	52.	"	"	10.	58.8	410.	"	"	"	555.	"	"	"	1,800.	"	"	50.5	23.	71.8	"	"	"	"	101.	"	"	"	"	"	4,150.9	
183	"	"	105.	"	"	445.6	"	40.	"	11.5	116.2	445.	10.	"	5.	"	400.	"	"	"	104,475.	"	816.	552.	"	885.7	"	61.	150.	76.8	10.4	"	"	"	"	"	106,555.2	
184	"	"	692.2	"	2,095.9	1,182.4	85.	517.	"	5.	11.	5,157.5	5,000.5	"	"	"	1,085.	"	"	"	141,094.	703.	435.	79.	20.9	1,245.8	54.1	5.	"	681.5	761.9	"	22.5	"	"	"	158,708.6	
185	"	"	590.1	"	"	556.6	"	"	"	"	40.	264.7	910.2	"	5.	5.	1,882.	"	12.9	"	"	"	"	205.	"	10.	"	50.	"	"	5.	"	"	"	10.	"	4,501.5	
186	"	"	181.5	"	"	184.	100.2	"	"	"	162.5	435.9	8,600.	"	50.	"	215.	"	"	"	4,690.5	"	957.5	50.	250.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15,897.2		
187	"	"	856.9	"	492.5	574.1	"	"	"	"	"	275.4	289.6	"	"	"	2,123.	5.	"	"	54,880.	"	"	5.	72.5	5.	51.	"	"	"	"	10.5	"	"	"	141.4	59,711.5	
188	"	"	186.	"	"	244.4	105.	14,520.	"	"	351.	440.1	650.	"	"	"	1,825.8	"	5.	"	75,950.	"	"	10.	"	219.2	114.	"	"	30.	"	"	"	"	"	"	92,458.5	
189	"	"	206.9	"	160.2	251.7	"	20.	46.5	51.5	195.9	55.5	1,775.	"	55.	"	1,255.	183.	264.5	"	5.1	515.	25.	10.	625.2	"	155.	20.	"	"	"	17.2	"	"	"	5,850.8		
190	"	"	123.	"	24.	212.	5.	10.	"	"	153.1	578.5	5,050.	"	150.	50.	1,525.	"	53.	"	"	10.	20.	126.	119.	10.	13.	"	"	"	"	"	"	"	"	7,739.4		
191	"	"	585.5	20.	5,850.	65.6	40.	40.	51.7	"	152.8	120.	"	"	"	"	5,875.	490.1	70.2	100,205.	"	51.	"	"	159.2	"	80.4	"	"	210.6	"	"	"	10.5	10.	10.	"	109,835.2
192	"	"	165.4	"	"	570.2	10.	25.	"	5.	"	171.5	1,970.	57.	451.5	"	1,956.	"	487.4	2,643.5	"	70.	200.	5.	64.5	5.	10.	"	"	"	"	"	"	"	"	102.7	8,768.4	
193	"	"	424.8	"	"	531.7	20.	20.5	"	27.	18.5	"	1,605.	"	20.	"	505.	"	"	"	5.7	"	100.	10.5	18.7	16.1	"	"	"	"	15.4	"	"	"	"	"	70.	5,226.7
194	"	"	1,428.7	"	"	420.8	"	20.	"	"	"	537.	4,180.	"	170.	"	555.	5.5	20.5	122,669.4	"	50.	80.	89.2	421.6	"	5.	"	"	10.	"	"	"	"	5.	"	150,597.5	
195	"	"	954.8	"	"	555.5	251.	5.	"	"	50.	18.	7,558.	"	"	20.	1,125.	"	472.	"	50	60.	95.4	116.7	170.9	270.5	55.4	"	"	"	10.5	"	150.5	194.8	"	"	12,110.4	
196	"	"	18.7	"	"	142.6	5.	"	5.	"	"	10.5	220.	"	"	"	465.	"	"	"	"	"	"	"	5.	14.6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	69.7	955.9
197	"	"	200.9	"	"	110.9	5.5	"	"	"	220.	"	140.	"	"	"	270.	69.5	400.8	"	"	507.	"	25.2	186.	15.5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,649.1
198	"	"	478.4	"	910.	557.9	"	20.	65.9	15.	"	"	89.	"	"	10.	1,510.	155.6	504.7	90.	"	126.	290.	29.8	549.2	"	"	"	20.	"	"	"	"	"	"	"	5,119.5	
199	"	"	255.	"	75.	51.2	25.	20.	24.	"	6.5	"	"	"	10.	10.	110.	"	15.	"	"	110.	"	11.	212.	"	55.5	"	"	"	201.	"	"	"	"	"	1,193.2	
200	"	"	220.4	"	"	482.4	211.4	"	"	"	77.1	318.	19.7	"	155.	5.	200.	545.	"	"	"	21.	"	"	10.	"	"	"	50.	"	"	11.	"	"	"	"	2,003.	
201	"	"	269.1	"	11.	185.5	120.	"	"	"	11.6	"	"	"	"	"	620.	"	51.7	10.	"	"	45.	"	425.	"	"	"	"	"	"	10.	"	"	"	"	1,734.9	
202	"	"	419.9	"	480.	"	10.	4,180.	25.4	"	10.	"	"	"	"	"	21,190.	"	"	"	55.	"	142.5	200.	10.	84.1	"	20.	"	"	190.	"	"	"	"	"	27,096.9	
203	"	"	263.8	"	"	155.5	"	"	"	"	28.7	15.	"	"	"	"	500.																					

DISTANCES PARCOURUES sur les lignes de l'État.								ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUT.	BOUTEILLES VIDES.	BRIQUES.	CÉRÉALES.	CHAUX.																												
Kilomètres. Report. . .	Tonnes. 2,554.9	Tonnes. 100.6	Tonnes. 22,921.1	Tonnes. 205.5	Tonnes. 9,896.5	Tonnes. 19,810.1	Tonnes. 5,188.2	COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS DATES.	FORTE BRUTE.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINE.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SOUDE.	SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PANNES EN TERRE CUITE.	VERRES A VITRE en CAISSES.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.							
205	7.6	»	607.2	»	40.5	184.5	»	25.5	13.2	7.5	20.5	»	»	»	5.2	»	650.5	6.8	609.4	590.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5.5	5,121.2					
206	»	»	9.8	»	5.5	525.2	»	1,033.5	»	»	5.2	14.5	21.5	»	15.2	»	1,960.5	»	5.5	»	»	»	420.5	670.5	»	86.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,590.2				
207	»	»	259.8	»	»	5,426.9	840.5	»	10.5	284.5	»	»	50.5	21.5	15.5	202.6	440.5	155.4	»	»	»	»	»	»	120.5	»	»	»	»	»	»	10.5	»	»	»	»	»	7,930.7				
208	»	5.5	441.6	55.5	»	511.5	23.5	50.5	»	15.5	10.5	1,209.5	»	»	»	15.5	750.5	91.5	»	»	»	»	»	»	250.5	»	652.9	127.5	»	62.5	»	25.5	»	»	»	»	»	4,034.8				
209	»	»	143.5	»	»	284.6	223.5	»	»	»	26.4	18.5	50.5	»	10.5	»	300.5	8.5	55.6	»	»	»	»	1,544.8	808.5	216.6	»	»	»	»	»	194.5	»	»	»	5.5	5,880.5					
210	10.5	»	484.8	»	»	110.2	»	6,564.5	»	»	6.9	125.9	2,580.5	»	»	»	760.5	»	»	»	5,100.5	»	100.5	»	»	64.5	»	21.5	»	»	»	250.5	»	10.5	»	»	»	15,766.8				
211	»	»	204.7	»	»	26,720.6	»	»	»	»	10.5	»	410.5	»	»	»	81.5	»	»	»	»	»	»	»	»	15.5	»	10.5	»	»	»	»	»	»	»	»	27,483.5					
212	»	»	7.5	»	80.5	150.8	»	»	»	»	»	26.5	50.5	»	»	»	250.5	10.5	»	»	»	»	40.5	9.5	148.5	64.4	20.5	»	»	»	10.5	»	5.4	»	»	»	810.7					
213	»	»	6.5	»	»	120.6	»	22,563.5	»	»	38.9	»	»	»	»	»	115.5	»	»	»	»	»	»	16.6	»	10.5	»	5.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	22,975.6				
214	»	»	50.6	»	»	240.5	»	5,651.9	»	5.5	5.5	»	9,590.5	»	»	»	895.5	»	5.5	15,160.5	»	20.5	»	»	10.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	29,415.4				
215	10.1	»	269.6	»	5.5	168.4	8.5	95,955.5	»	»	47.5	»	7,655.5	»	»	»	2,865.1	138.4	»	»	»	»	»	»	157.5	10.5	50.5	566.4	6.4	17.5	»	»	10.5	5.5	»	10.5	»	105,869.4				
216	»	»	171.6	»	5.5	135.5	»	16,860.5	»	»	»	»	»	»	20.5	»	5,155.5	»	»	»	»	»	»	»	40.5	24.7	10.5	1,650.1	»	20.5	»	»	»	20.5	»	»	»	21,671.9				
217	»	»	277.4	»	»	15.2	5.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	140.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	515.8					
218	»	»	479.4	»	15.5	240.6	»	50,247.5	»	»	10.5	2,327.5	»	»	»	»	2,065.5	»	10.5	32,647.5	»	10.5	»	»	»	65.3	291.5	»	11.5	»	»	»	8.5	14.2	»	22.5	»	88,408.6				
219	»	»	580.5	»	»	193.6	»	2,775.5	»	»	5.5	»	10.5	»	»	»	1,565.5	59.5	»	»	»	»	»	»	94.5	10.5	52.5	28.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,153.1				
220	»	»	507.1	»	5.5	473.7	10.5	8,553.5	»	»	52.5	»	50.5	»	»	»	50.5	600.9	42.5	»	»	»	»	»	116.5	75.1	»	25.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,804.3				
221	»	»	120.6	»	»	162.4	»	286.2	»	»	294.5	»	»	»	115.9	»	250.5	»	»	»	»	»	»	»	»	116.5	75.1	»	25.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,804.3			
222	»	»	695.5	»	»	45.5	»	113,123.5	»	»	»	»	»	»	»	»	180.5	59.5	»	5,810.5	»	»	»	»	»	60.5	53.5	420.5	50.5	»	»	»	»	»	»	»	»	2,195.6				
223	»	»	71.9	»	»	490.4	31.5	»	»	67.5	6.5	7.6	»	»	»	10.5	73.5	93.1	»	»	»	»	»	»	»	20.5	909.5	»	16.4	»	»	»	»	»	»	»	»	120,475.8				
224	»	»	198.5	36.5	10.5	668.8	»	»	83.2	7.1	5.5	149.5	111.4	»	»	50.2	410.5	1,104.4	104.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,018.1				
225	»	»	17.5	»	»	40.5	»	»	»	»	10.8	»	»	»	»	»	125.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,037.3				
226	»	»	20.5	»	»	10.5	»	40.5	»	»	10.5	»	»	»	10.5	»	50.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	289.5				
227	»	»	101.6	»	»	217.6	»	5,540.5	»	»	»	5.5	»	»	»	10.5	1,700.5	145.1	12.4	»	20.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,105.5				
228	»	»	225.7	»	5.5	75.5	»	»	»	»	10.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	592.9				
229	»	»	205.8	»	»	286.5	»	»	»	5.5	60.5	15.5	»	»	»	»	45.5	»	139.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,031.5				
230	»	»	5.5	»	»	67.5	»	»	»	5	51.5	»	»	»	»	»	»	»	21.1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,031.5				
231	»	»	106.7	»	10.5	190.7	»	650.5	»	»	60.5	20.5	40.5	»	»	»	400.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	255.6				
232	»	»	49.5	»	10.5	515.5	»	»	»	10.5	55.8	»	21.9	»	»	70.5	70.5	70.5	142.9	147.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,589.5				
233	6.5	»	107.6	10.5	»	183.6	»	»	»	5.5	755.4	50.7	»	»	»	»	905.5	144.5	44.8	»	250.5	100.5	37.1	60.5	218.5	50.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,559.5					
234	»	»	54.1	»	»	255.2	5.5	9,760.5	»	»	10.5	»	»	»	»	»	35.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,575.2				
235	»	»	154.4	»	»	91.5	7.7	»	20.2	»	950.1	171.5	10.5	»	5.5	»	123.5	60.1	225.2	»	637.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,509.3				
236	»	»	275.7	»	»	143.5	»	125.5	»	»	65.5	»	»	»	»	»	280.5	»	6.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,871.9				
237	»	»	572.7	»	»	50.5	»	»	»	»	10.5	250.5	»	»	45.5	»	10.5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»						

DISTANCES PARCOURUES sur les lignes de l'Etat.	ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUTS.	BOUTEILLES VIDES.	BRICKS.	CÉRÉALES.	CHAUX.	COKE.	COTON BRUT.	CUISS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS BATIS.	FONTES BRUTES.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINES.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SOUDE.
Kilomètres. Report. . .	Tonnes. 2,308.6	Tonnes. 165.6	Tonnes. 50,524.6	Tonnes. 286.5	Tonnes. 10,067.1	Tonnes. 59,551.4	Tonnes. 6,501.9	Tonnes. 548,506.1	Tonnes. 504.7	Tonnes. 2,708.6	Tonnes. 5,185.1	Tonnes. 14,145.9	Tonnes. 93,518.1	Tonnes. 251.4	Tonnes. 2,448.1	Tonnes. 1,501.5	Tonnes. 196,074.5	Tonnes. 4,720.2	Tonnes. 5,622.5	Tonnes. 780,128.4	Tonnes. 5,514.1	Tonnes. 13,650.7	Tonnes. 8,611.8	Tonnes. 5,577.7	Tonnes. 18,905.1	Tonnes. 1,510.5	Tonnes. 1,208.1
241	"	"	90.2	"	"	236.8	"	21,028.0	"	"	"	514.5	4,490.1	"	"	"	110.1	480.6	"	"	10.1	891.1	"	"	45.1	"	"
242	"	"	200.4	"	10.1	10.5	"	"	"	"	"	1	250.1	"	"	"	40.1	"	5.5	"	"	81.4	10.1	"	200.1	"	5.1
243	"	"	63.2	"	"	87.5	"	8,520.5	"	"	"	12.2	"	"	"	"	2,480.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
244	"	"	652.6	"	"	40.1	"	"	"	"	20.1	"	50.1	"	"	"	1,501.1	"	"	"	"	"	"	"	35.1	"	"
245	"	"	17.1	"	"	250.9	"	"	"	"	200.9	"	"	"	"	"	7.6	"	"	"	"	20.1	"	"	15.6	"	5.1
246	"	"	5.1	"	420.5	225.1	"	1,276.1	"	"	"	"	"	"	10.1	"	10.1	"	"	"	"	"	50.1	"	5.1	"	7.5
247	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20.1	490.5	"	"	"	"	9.1	"	5.1	20.1	"
248	"	"	100.4	"	760.8	220.1	"	55,050.1	"	"	70.1	10.1	5,210.1	"	"	"	11,890.1	5.1	"	550.1	270.1	10.1	"	"	65.8	"	5.1
249	"	"	"	"	"	40.1	"	12,293.8	"	"	"	"	"	"	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	50.6	"	"
250	81.4	"	551.9	"	1,565.8	49,450.8	"	4,260.1	15,552.5	5,579.7	227.2	28,598.1	1,875.5	5,528.5	689.4	25,121.1	20.1	1,445.6	555.4	85.4	"	"	819.2	590.6	47.1	5,576.5	2,185.4
251	"	"	266.8	"	70.1	259.2	"	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	62.1	"	15.1	"
252	"	"	10.1	"	"	550.5	"	"	"	80.1	"	"	"	"	"	"	50.1	"	27.5	"	"	"	"	10.1	"	8.1	"
253	"	"	"	"	120.1	45.5	"	"	"	"	20.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.1	"	20.1	"
254	"	"	"	"	"	55.2	"	"	8.6	25.1	11.1	"	170.1	"	"	"	468.2	"	780.1	"	"	"	"	"	"	"	"
255	"	"	50.1	"	"	180.4	"	"	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20.1	"	"
256	158.4	"	"	"	"	"	10.1	2,682.1	514.4	10.1	116.5	"	447.5	"	195.1	"	4,090.1	108.5	"	509.1	"	"	"	450.1	"	"	"
257	"	"	6.1	"	"	10.1	"	"	"	5.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
258	"	"	1,502.6	"	5,792.1	57,283.6	"	"	"	"	"	1,004.5	"	2,500.7	"	10,175.1	"	"	"	"	"	"	"	25.1	"	2,568.1	5,099.1
259	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	70.1	"	"
260	"	"	85.9	"	"	15.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15.1
261	"	"	50.5	"	"	150.1	"	210.1	45.5	"	11.1	"	"	"	11.1	"	"	15.7	"	"	"	"	"	"	"	"	"
262	"	"	27.1	"	"	5.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41.2	"	"	"	"	"	"	"	"
263	"	"	55.7	"	50.1	186.1	"	"	7,253.5	"	50.7	427.6	71.1	"	"	"	10.1	1,898.5	29.1	"	"	"	"	"	108.7	"	20.0
264	"	"	10.1	"	"	85.1	"	"	"	"	5.1	50.1	"	"	"	"	"	"	"	560.1	"	"	"	"	"	"	"
265	"	"	"	"	"	45.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
266	"	"	22.1	"	"	85.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55.4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
267	"	"	21.5	"	"	182.4	"	"	"	"	"	"	609.1	"	"	"	80.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
268	"	"	58.6	"	"	5.1	"	"	20.1	"	"	"	"	"	"	7.1	10.1	7.7	"	"	"	"	"	10.1	100.4	"	"
269	"	"	56.1	"	"	"	"	"	400.2	"	20.1	42.1	145.9	"	"	"	"	196.6	"	58,972.1	"	"	"	"	2,488.6	"	"
270	"	"	51.5	"	"	95.2	"	"	"	"	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.1	"	"
271	"	"	5.1	"	"	45.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	55.1	"	"
272	"	"	"	"	"	15.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	150.1	"	"	"	"	"	"	"	10.1	20.1	"
273	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.1	"	"
274	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
275	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	191.1	"	"
276	"	"	9.1	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
A reporter.	2,788.4	165.6	54,570.4	286.5	16,656.1	168,979.1	6,511.9	652,609.1	22,068.2	6,418.5	5,922.2	44,577.5	106,657.6	7,780.4	5,535.5	54,655.9	216,945.4	9,842.1	4,148.7	840,874.8	5,624.1	13,655.1	7,067.1	5,748.5	25,249.5	5,126.6	6,658.1

SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PANNES EN TERRE CUITES.	VERRES AVITRE ou CAISSÉS.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.
Tonnes. 932.1	Tonnes. 1,005.5	Tonnes. 13,995.5	Tonnes. 145.2	Tonnes. 578.1	Tonnes. 239.8	Tonnes. 1,050.1	Tonnes. 1,854,630.2
22.1	"	"	"	57.5	"	50.1	28,004.8
"	"	"	"	"	"	"	842.8
"	10.1	"	"	"	"	"	10,975.5
"	"	"	"	"	"	"	2,098.6
"	"	"	"	"	"	"	517.1
"	"	"	"	"	"	"	1,987.1
"	"	"	"	"	"	"	544.4
"	"	"	"	"	"	"	50,031.8
5.5	"	10.1	50.1	"	"	"	12,401.4
208.5	34.1	4,252.5	19.1	27.1	509.5	"	143,995.5
"	"	"	"	"	"	"	685.1
226.1	"	"	"	"	"	"	748.1
"	"	"	"	"	"	"	215.6
"	"	"	"	"	"	"	1,498.1
"	"	"	"	"	"	"	280.4
"	"	"	"	"	"	"	9,205.3
90.1	"	"	"	50.1	"	12.8	81.1
"	"	20.1	10.1	"	"	"	85,261.8
"	"	942.1	480.1	10.1	179.5	"	75.1
"	"	"	"	"	"	"	145.9
"	"	"	"	"	"	"	647.5
"	"	"	"	"	"	"	101.2
"	"	"	8.1	"	"	"	10,118.4
20.1	"	"	"	"	"	"	495.1
"	"	5.1	"	"	"	"	50.1
"	"	5.1	"	"	"	"	150.4
10.1	"	240.1	"	"	"	"	1,142.9
"	"	"	"	"	"	"	287.8
"	"	"	"	"	"	"	62,519.5
"	"	"	"	"	"	"	166.7
"	"	"	"	"	"	"	95.2
"	"	"	"	"	"	"	190.1
"	"	"	"	"	"	"	5.1
"	"	"	"	"	"	"	5.1
"	"	"	"	"	"	"	191.1
"	"	"	"	"	"	"	50.1
1,555.8	1,007.4	21,467.8	712.2	802.4	928.6	1,105.0	2,260,194.2

DISTANCES PARCOURUES sur les lignes de l'Etat	ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUT.	BOUTEILLES VIDES.	BRUQUES.	CÉRÉALES.	CHAUX.		COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS BATTUS.	FONTES BRUTES.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINE.	LIN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAIL et ACCESSOIRES.	SOUDE.	SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PAVES EN TERRÉ CUITE.	VERRES À VITRE en CAISSES.	VERRERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.		
Kilomètres. Repart. . .	Tonnes. 2,788.4	Tonnes. 165.6	Tonnes. 54,370.4	Tonnes. 286.3	Tonnes. 16,636.1	Tonnes. 168,979.2	Tonnes. 6,311.9		Tonnes. 631,609.2	Tonnes. 22,068.2	Tonnes. 6,418.5	Tonnes. 5,922.2	Tonnes. 44,577.5	Tonnes. 106,657.6	Tonnes. 7,780.4	Tonnes. 5,335.3	Tonnes. 54,653.9	Tonnes. 216,943.4	Tonnes. 9,842.1	Tonnes. 4,148.7	Tonnes. 840,874.8	Tonnes. 3,624.1	Tonnes. 16,653.4	Tonnes. 7,007.1	Tonnes. 3,748.3	Tonnes. 23,249.3	Tonnes. 5,126.6	Tonnes. 6,653.2	Tonnes. 1,553.8	Tonnes. 1,067.4	Tonnes. 21,407.8	Tonnes. 712.2	Tonnes. 502.4	Tonnes. 928.6	Tonnes. 1,103.9	Tonnes. 2,260,194.2		
277	"	"	"	"	"	80.1	"	"	"	"	10.4	10.2	"	"	"	"	"	110.2	"	47.3	"	"	20.2	10.2	44.3	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	"	533.2	
278	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	74.2	
279	"	"	"	"	"	5.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	160.2	"	"	"	"	"	"	"	10.2	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	188.1	
280	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80.2	
281	"	"	15.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	130.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	143.2
282	"	"	"	"	"	5.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30.5	"	5.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60.5	
283	"	"	"	"	"	10.2	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	75.8	"	"	"	"	"	"	"	"	"	93.8	
284	"	"	"	"	"	"	50.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50.2	
285	"	"	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80.2	"	"	"	"	144.7	87.2	"	"	41.1	20.2	"	32.3	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	423.5	
287	"	"	"	"	"	5.2	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	"	20.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	45.2	
288	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.2	7.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17.2	
291	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.1	"	"	"	45.6	"	"	"	"	"	"	107.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	172.9	
292	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60.2	
293	"	"	"	"	"	25.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40.2	
294	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40.2	
295	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	100.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30.2	"	38.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	185.2	
297	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.2	10.2	"	"	"	50.2	241.5	154.6	"	"	"	"	"	57.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	465.2	
298	"	"	"	"	"	20.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20.2	
299	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	30.2	
300	"	"	"	"	"	5.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18.2	
303	"	"	24.2	"	"	5.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	334.8	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	565.8
303	10.2	"	10.2	"	"	"	"	"	"	622.2	7.2	"	148.2	109.7	"	"	"	10.2	1,370.2	"	"	10.2	20.3	60.3	"	28.2	"	10.3	"	"	"	"	"	"	"	"	2,416.6	
308	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	130.5
310	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50.2	
311	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	108.2	
313	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	60.2
314	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.2	
316	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24.2	
317	"	"	56.7	"	"	"	"	"	"	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46.8
321	"	"	"	"	"	10.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13.2
323	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21.2
325	"	"	"	"	"	"	"	"	"	66.2	10.3	"	10.2	"	"	9.1	"	210.2	20.7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	496.5
326	"	"	"	"	"	"	"	"	"	84.1	530.2	"	"	50.2	"	"	"	"	10.3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	524.6
328	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	78.2
331	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	324.6
339	"	"	"	"	"	40.2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"							

DISTANCES PARCOURS sur les lignes de l'Etat.	ACIER.	BETTERAVES.	BOIS BRUTS.	BOUTEILLES VIDES.	BRIQUES.	CÉRÉALES.	CHAUX.	COKE.	COTON BRUT.	CUIRS et PEAUX.	ENGRAIS FINS pour amendement des terres, à l'exception du guano.	FERS LAMINÉS et FERS BATTUS.	FONTES BRUTES.	GRAISSES.	GUANO.	HUILE de PÉTROLE.	HOUILLE.	LAINES.	LIEN, CHANVRE ET ÉTOUPES.	MINÉRAIS de FER.	MINÉRAIS DE PLOMB ET DE ZINC.	PAVÉS.	PIERRES BRUTES et BOUCHARDÉES.	PIERRES TAILLÉES.	POMMES de TERRE.	RAILS et ACCESSOIRES.	SOUDE.
Kilomètres. Report. .	Tonnes. 2,978.6	Tonnes. 163.6	Tonnes. 34,664.1	Tonnes. 286.5	Tonnes. 16,636.1	Tonnes. 169,209.7	Tonnes. 6,551.9	Tonnes. 651,609.2	Tonnes. 22,840.7	Tonnes. 6,776.2	Tonnes. 5,962.5	Tonnes. 44,850.5	Tonnes. 106,957.5	Tonnes. 7,780.4	Tonnes. 5,577.7	Tonnes. 54,655.9	Tonnes. 217,003.4	Tonnes. 11,629.5	Tonnes. 4,465.4	Tonnes. 840,874.8	Tonnes. 5,654.1	Tonnes. 16,764.7	Tonnes. 7,218.5	Tonnes. 5,905.8	Tonnes. 27,522.1	Tonnes. 5,156.6	Tonnes. 6,648.5
541	"	"	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
543	"	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
549	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.0	"	"
578	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.0	"	"
576	"	"	"	"	"	10.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
580	"	"	2,082.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
588	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21.0	"	"
403	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0	"	"
Totaux de 165 à 103 k.	2,798.6	163.6	36,746.1	286.5	16,636.1	169,254.7	6,551.9	651,609.2	22,840.7	6,776.2	5,962.5	44,850.5	106,957.5	7,780.4	5,577.7	54,655.9	217,003.4	11,629.5	4,465.4	840,874.8	5,654.1	16,764.7	7,218.5	5,905.8	27,522.1	5,156.6	6,648.5

Récapitulation générale par zone.

De 1 à 25 k.	2,153.1	188,588.0	109,022.5	628.2	60,896.0	107,820.5	148,353.4	184,256.7	997.0	761.8	27,104.6	86,560.7	69,246.2	935.7	8,438.8	550.9	5,086,059.0	8,576.0	5,404.7	150,148.7	7,174.1	120,151.4	71,214.8	25,486.7	51,255.0	7,902.6	2,519.8
De 26 à 75 k.	5,512.6	57,902.9	192,185.4	1,455.2	58,458.9	175,424.1	181,744.0	75,107.5	3,262.0	2,748.7	59,248.1	99,552.9	54,022.5	5,577.6	8,357.7	5,586.6	5,145,109.0	5,217.6	20,640.2	156,421.8	21,241.7	200,818.8	74,400.1	77,835.4	47,577.0	16,032.1	9,625.4
De 76 à 160 k.	5,959.0	5,448.2	145,976.2	2,117.7	16,552.2	207,558.9	78,521.5	281,258.5	2,905.0	6,104.7	27,562.8	156,965.5	199,453.5	1,520.5	10,574.2	5,021.4	1,405,589.2	59,797.0	16,027.8	251,017.6	54,477.8	120,515.4	58,716.7	42,132.2	45,972.9	48,525.7	7,198.7
De 161 à 405 k.	2,798.6	163.6	36,746.1	286.5	16,636.1	169,254.7	6,551.9	651,609.0	22,840.7	6,776.2	5,962.5	44,850.5	106,957.5	7,780.4	5,577.7	54,655.9	217,003.4	11,629.5	4,465.4	840,874.8	5,654.1	16,764.7	7,218.5	5,905.8	27,522.1	5,156.6	6,648.5
Totaux généraux.	16,403.5	251,904.7	481,928.2	4,487.4	129,545.2	659,818.0	415,170.8	1,172,191.7	50,004.7	16,591.4	99,957.8	387,707.6	429,689.5	18,612.0	50,743.4	44,497.8	7,850,542.6	63,020.1	44,556.1	1,578,462.9	86,524.6	438,028.5	191,349.9	149,576.1	151,905.0	74,417.0	23,992.1

SUCRE.	SULFATES.	TERRES.	TUILES ET PAVÉS EN TERRE CUITE.	VERRES & VITRE en CAISSES.	VERRETERIES.	ZINC.	ENSEMBLE.
Tonnes. 1,555.8	Tonnes. 1,067.4	Tonnes. 21,497.8	Tonnes. 712.2	Tonnes. 502.4	Tonnes. 928.6	Tonnes. 1,105.9	Tonnes. 2,269,756.6
"	"	"	"	"	"	"	5.0
"	"	"	"	"	"	"	10.0
"	"	"	"	"	"	"	10.0
"	"	"	"	"	"	"	10.0
"	"	"	"	"	"	"	10.0
"	"	"	"	"	"	"	2,082.0
"	"	"	"	"	"	"	21.0
"	"	"	"	"	"	"	5.0
1,555.8	1,067.4	21,497.8	712.2	502.4	928.6	1,105.9	2,269,756.6

14,113.5	10,588.0	67,266.4	6,894.4	837.9	437.9	6,849.9	4,596,397.5
28,996.5	12,070.5	87,752.9	8,940.4	2,288.7	2,441.8	10,221.4	4,866,505.8
58,866.9	4,555.5	26,108.4	2,501.7	52,572.7	11,620.6	18,795.4	5,519,096.8
1,455.8	1,067.4	21,497.8	712.2	502.4	928.6	1,105.9	2,269,756.6
85,510.7	28,230.1	202,605.5	19,048.7	53,971.7	15,428.9	56,968.6	13,081,954.5

N° LXXIII. — *Produits extraordinaires et produits indirects.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

NATURE.	MONTANT		DIFFÉRENCES pour 1880.
	en 1880.	en 1879.	
Amendes pour fraude sur le poids, la nature ou la valeur des marchandises transportées	4,742 49	3,706 81	+ 4,036 38
Cartes de circulation	2,935 80	2,760 »	+ 475 80
Formalités en douane	173,316 79	144,082 61	+ 28,234 18
Frais de dépôt, frais de magasinage et amendes . .	65,732 60	60,782 29	+ 4,950 31
Garde des bagages	47,560 30	42,353 43	+ 5,206 87
Indemnités payées pour retard dans le chargement ou le déchargement des wagons	243,928 46	147,481 38	+ 66,447 08
Loyer des buffets-restaurants	180,596 44	147,738 25	+ 32,858 19
— de locomotives, tenders et matériel de transport	842,072 40	269,822 41	+ 73,250 29
— de lupissières	4,445 72	4,782 »	+ 2,663 72
Part des sociétés particulières dans les dépenses d'exploitation	91,890 72	256,759 43	— 464,868 71
Prix de déchargements faits d'office	29,807 »	27,466 34	+ 2,340 66
— d'entretien, de traction, etc., sur les raccor- dements	398,740 58	417,336 77	— 48,596 19
— du droit d'affichage dans les gares et dans les voitures	23 410 »	41,000 83	— 49,560 83
Recettes opérées en vertu de conventions diverses (ventes de livres dans les stations, wagons-lits, prises d'eau, etc., etc.)	20,450 05	19,214 93	+ 235 12
Recettes diverses	50,245 75	(1) 33,664 45	+ 26,581 30
Redevances pour usage foncier, machines de ma- nœuvre, etc.	72,945 83	41,479 91	+ 31,465 92
— pour usage des quais, voies, terrains, etc.	9,361 49	9,364 49	»
Soldes, en faveur de l'État, des décomptes du chef d'usage du matériel	660,338 24	488,804 22	+ 171,537 02
Surtaxes non réclamées	9,445 72	9,002 56	+ 443 16
Totaux . . . fr.	2,400,698 78	(2) 2,157,298 81	+ 243,399 97

PRODUITS INDIRECTS.

NATURE.	MONTANT		DIFFÉRENCES pour 1880.
	en 1880.	en 1879.	
Fonds non réclamés	2,991 47	4,556 90	+ 4,434 57
Loyer de bâtiments	43,418 82	46,448 81	— 4,299 99
— d'herbages, d'oseraies, etc.	48,363 66	21,372 50	— 3,003 83
— de terrains réservés	29,051 22	28,310 04	+ 741 18
— de vidanges	2,452 65	2,192 »	— 39 35
Prix d'arbres, de plantations et d'herbages vendus .	5,174 66	7,284 01	— 2,109 35
— de mobilier et de matériel hors d'usage vendus .	6,348 50	16,386 »	— 10,037 50
— d'objets non réclamés vendus	8,880 25	12,344 30	— 3,431 05
Ensemble . . . fr.	81,086 23	405,834 56	— 47,748 33
Prix d'excédents de terrains vendus	121,445 88	100,189 46	+ 21,256 72
Totaux . . . fr.	209,532 11	206,023 72	+ 3,508 39

(1) A. R. 13,315-18 | fr. 23,664-43.
L. f. F. 10,351-27(2) A. R. 2,146,947-54 | fr. 2,157,293-81.
L. f. F. 10,351-27

N° LXXIV. — *Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix normaux des tarifs. — Année 1880.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

N° LXXIV. — Transports effectués gratuitement ou avec

Comparaison des

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.		UNITÉS.	QUANTITÉS.	SOMMES DUES AUX PAIX DES TARIFS.
Transports effectués pour la Poste.	{ Dépêches. Bureaux ambulants	Nombre Voiture-lieue.	2,172,190 252,210	1,503,215 40 378,515 »
— de douaniers.		Nombre.	6,461	13,803 »
Transports militaires en débet.	{ Hommes Bagages taxés comme marchandises.	Id. Kilogramme.	(1) 194,515 184,550	608,549 20 4,573 40
Armée et Gendarmerie.	{ Chevaux Transports généraux.	Expédition. Kilogramme.	188 7,852,570.	8,644 90 93,098 50
(Département de la Guerre.)				
Transports de détenus et de leurs gardiens.		Nombre.	19,754	186,637 70
— d'objets des autres départements ministériels.		Kilogramme.	4,508,450	12,002 »
— de charbon pour les maisons de détention; d'avoine et de fourrages pour l'armée; de grain et de farine pour la boulangerie militaire et les maisons de détention de Bruxelles et de Vilvorde.		Id.	12,841,180	74,408 10
— de bétail pour les boucheries militaires		Expédition.	233	7,665 50
— pour expositions.	{ Animaux. Objets divers	Id.	6	126 20
		Id.	46	903 »
		Kilogramme.	10,120	1,035 50
— d'objets pour le chemin de fer		Id.	13,858,830	83,434 72
— du mobilier des agents du chemin de fer changeant de résidence		Id.	529,894,480	1,551,786 01
		Id.	810,000	6,069 29
Ensemble des transports pour compte d'administrations publiques			{ En 1880. . En 1879. .	4,284,241 02 5,828,625 57
Différences en plus pour 1880 fr.				435,617 68
Transport du mobilier du personnel des postes, télégraphes, marine et ponts et chaussées, changeant de résidence.		Kilogramme.	152,370	1,961 40
Transports militaires soldés par les intéressés.	{ Hommes Bagages Chevaux Mobilier	Nombre. Kilogramme. Expédition. Kilogramme.	232,308 103,563 103 2,296,640	742,627 50 5,531 18 3,539 20 24,242 50
		Nombre.	4,262	28,543 70
		Kilogramme.	269,092	51,287 03
		Nombre.	645,071	1,351,271 92
Transports d'émigrants		Expédition.	78	2,891 70
— de bagages d'émigrants		Kilogramme.	(4) 68,471,290	278,434 40
— de sociétaires (2)				
— de chevaux de course.				
— divers (3)				
Ensemble des transports pour compte de particuliers			{ En 1880. . En 1879. .	2,470,380 53 1,176,961 16
Différences en plus pour 1880 fr.				1,293,419 19
Totaux pour { 1880 . . . 1879 . . .				6,754,621 57 5,005,534 85
Différences en plus pour 1880 fr.				1,749,056 84

réduction sur les prix normaux des tarifs. — Année 1880.

années 1880 et 1879.

SOMMES PAYÉES.	MONTANT de LA RÉDUCTION ACCORDÉE.	TOTAUX par RUBRIQUE.	QUOTITÉ DE LA REMISE.	DISPOSITIONS LÉGALES EN VERTU DESQUELLES le Gouvernement a accordé les réductions.	Observations.
"	1,305,215 40	1,681,528 40	Gratuité.	Service de l'Administration.	(1) Dont 137,421 mili- taires voyageant en corps et 57,089 voyageant iso- lément.
"	578,515 "		Id.	Id.	
"	15,895 "	15,895 "	Id.	Loi du 12 avril 1831 (art. 7).	(2) Cette gratuité est limitée à 100 kilog. de bagages pour les adultes, et à 50 kilog. pour les enfants. Les quantités excédant ces poids sont taxées aux prix normaux du service intérieur.
304,274 60	304,274 60		Remise de 30 p. o/o	Id. id. (art. 9).	
2,186 70	2,186 70	537,532 "	Id.	Id. id. (id.).	
4,522 45	4,522 45		Id.	Id. id. (id.).	
46,548 25	46,548 25		Id.	Id. id. (id.).	
78,528 85	78,528 85		Id.	Id. id. (id.).	
6,001 "	6,001 "		Id.	Id. 1835 (art. 1).	(3) Cette rubrique com- prend les électeurs, les garçons chiques, les mem- bres des divers congrès, les personnes autorisées à suivre des cours spé- ciaux, les artistes de théâ- tre, de cirque, etc, etc.
57,204 05	57,204 05	210,528 02	Id.	Id. id. (id.).	(4) Les transports de ballast entrent dans ce poids pour 49,915 tonnes.
5,851 65	5,851 65		Id.	Id. id. (id.).	(5) Y compris une som- me de fr. 42,527-10, mon- tant d'une réduction de 30 p. o/o accordée, en 1880, sur des transports de cendres effectués du mois d'octobre 1878 à décembre 1879, pour le ballastage de la ligne de Tourcoing à Menin.
65 10	65 10		Id.	Id. id. (id.).	
"	905 "		Gratuité.	Id. id. (id.).	
541 65	541 65		Remise de 30 p. o/o	Id. id. (id.).	
"	85,454 72		Gratuité.	Id. id. (id.).	
"	1,351,786 01	1,837,855 50	Id.	Service de l'Administration.	
"	6,069 20		Id.	Loi du 12 avril 1835 (art. 1).	
483,502 50	5,800,958 72	5,800,958 72			
594,512 80	5,454,110 57				
88,789 30	566,828 13				
980 70	980 70		Remise de 30 p. o/o	Loi du 12 avril 1835 (art. 1)	
571,515 65	571,515 65		Id.	Id. 1831 (art. 9).	
2,765 59	2,765 59		Id.	Id. id. (id.).	
1,794 60	1,794 60		Id.	Id. id. (id.).	
12,121 25	12,121 25	1,230,855 70	Id.	Id. id. (id.).	
14,271 85	14,271 85		Id.	Id. id. (id.).	
"	51,287 08		Gratuité (*).	Id. id. (art. 10).	
675,653 96	675,653 96		Remise de 30 p. o/o	Id. id. (id.).	
1,443 85	1,443 85		Id.	Id. id. (id.).	
159,217 20	(*) 139,217 20		Id.	Id. 1835 (art. 1).	
1,219,546 65	1,230,855 70				
581,991 87	594,969 29				
1,215,160 91	635,864 41				
1,702,848 95	5,031,772 42				
976,504 67	4,029,079 86				
726,544 28	1,022,692 86				

N° LXXV. — Recette, dépense et bénéfice de l'exploitation en 1880.

Par voie-kilomètre et par train-kilomètre.

Comparaison des années 1880 et 1879.

RECETTE BRUTE.

CATÉGORIES DE TRANSPORTS.	PAR VOIE-KILOMÈTRE parcourue par les trains		PAR TRAIN-KILOMÈTRE	
	de voyageurs.	de marchandises.	de voyageurs.	de marchandises.
Voyageurs	14,750.54	"	2.52361	"
Bagages	353.40	"	0.06029	"
Petites marchandises	539.09	"	0.09223	"
Grosses marchandises, y compris les frais accessoires	291.66	1,745.42	0.04990	0.31929
Finances	89.24	"	0.01527	"
Équipages	44.96	(1)	0.00256	(1)
Chevaux et bestiaux	46.81	414.30	0.00719	0.07492
Totaux pour 1880	16,084.40	26,001.50	2.75105	4.78346
Totaux pour 1879	14,078.36 {A. R. 14,403.83 L. F. F. 4,517.47}	25,097.55 {A. R. 25,723.57 L. F. F. 4,195.04}	2.24697 {A. R. 2,677.88 L. F. F. 2,238.79}	4.27602 {A. R. 5,008.73 L. F. F. 1,513.14}
Différences pour 1880	+ 2,006.04	+ 993.95	+ 0.50408	+ 0.47744

DÉPENSE (2).

SERVICES.	PAR VOIE-KILOMÈTRE.	PAR TRAIN-KILOMÈTRE.
Régie	30.70	0.00279
Services communs	725.74	0.06594
Voies et travaux	5,860.58	0.53259
Traction et matériel	14,356.80	4.03206
Transports	6,648.77	0.60424
Contrôle des recettes	482.01	0.04383
Totaux pour 1880	25,104.60	2.28142

RÉSUMÉ COMPARATIF DES RECETTES, DES DÉPENSES ET DES BÉNÉFICES.

ANNÉES.	PAR VOIE-KILOMÈTRE.			PAR TRAIN-KILOMÈTRE.		
	Recette (3).	Dépense (3).	Bénéfice.	Recette (3).	Dépense (3).	Bénéfice.
1880	42,109.36	25,104.56	17,004.80	3,826.75	2,281.42	1,545.34
1879	39,229.58 {A. R. 40,143.39 L. F. F. 8,713.07}	23,195.60 {A. R. 23,600.76 L. F. F. 9,665.81}	16,033.98 {A. R. 16,542.64 L. F. F. — 952.74}	3,925.02 {A. R. 3,936.93 L. F. F. 2,685.20}	2,320.98 {A. R. 2,314.51 L. F. F. 2,978.81}	1,604.94 {A. R. 1,622.32 L. F. F. — 0.19361}
Différences pour 1880	+2,979.78	+1,908.96	+ 970.82	— 0.09826	— 0.03865	— 0.03060

Longueur moyenne parcourue par les trains		En 1880.	En 1879.
	de voyageurs et de marchandises	2,560,334 ^m	2,406,889 ^m {A. R. 2,330,786 ^m L. F. F. 78,103 ^m }
	de marchandises seulement	141,737 ^m	146,306 ^m {A. R. 146,306 ^m L. F. F. "}
Ensemble		2,702,133 ^m	2,553,195 ^m

(1) Assimilés aux grosses marchandises et compris dans les chiffres relatifs à ces marchandises.

(2) Non compris les dépenses d'amélioration et de parachèvement prélevées sur le budget.

(3) Y compris les produits extraordinaires, mais non compris les produits indirects.

N° LXXVI. — *Tableau comparatif du produit brut de l'exploitation ; du mouvement et de la recette des voyageurs et des marchandises ; des produits moyens par voie-kilomètre, par voyageur, par voyageur-kilomètre, par tonne et par tonne-kilomètre, sur les principales exploitations de l'Europe.*

Années 1878 et 1879.

N° LXXVI. — Tableau comparatif du produit brut de l'exploitation; du mouvement
voie-kilomètre, par voyageur, par voyageur-kilomètre, par tonne

Années 1878

DÉSIGNATION DES EXPLOITATIONS.	ANNÉES.	LONGUEUR kilométrique moyenne exploitée.	PRODUIT BRUT DE L'EXPLOITATION.		VOYA MOUVEMENT (Nombre.)	
			TOTAL.	MOYEN par kilomètre.	A toute distance.	A un kilomètre.
Allemagne.	1878-1879	1,201	45,405,570	35,217	9,708,126	237,773,532
	1879-1880	1,203	46,881,685	36,243	9,731,716	240,816,036
	1878-1879	926	41,342,109	51,126	6,183,560	240,432,142
	1879-1880	1,189	49,978,394	44,220	8,969,833	276,375,883
	1878	1,287	76,330,181	58,851	14,165,144	337,505,765
	1879	1,303	77,116,668	59,181	13,759,538	327,960,323
	1878	1,108	63,261,191	57,095	8,615,912	232,435,173
	1879	1,141	65,218,553	57,177	6,553,513	221,303,365
	1878	1,190	34,831,604	29,270	10,505,925	261,812,934
	1879	1,215	35,642,855	28,629	10,222,708	243,069,200
	1878	3,934	97,828,839	24,868	18,082,011	619,783,591
	1879	4,034	97,836,325	21,138	17,403,406	604,141,567
	1878	875	40,211,206	46,024	6,329,206	241,402,241
	1879	878	42,710,930	48,646	6,328,452	240,510,716
	1878-1879	1,773	47,659,394	26,881	5,215,580	315,707,524
	1879-1880	2,166	48,091,233	22,203	5,930,225	367,852,319
Autriche.	1878	2,900	71,572,420	35,536	18,607,193	472,955,272
	1879	2,084	71,332,804	31,229	17,747,723	461,773,625
	1878	1,107	42,977,110	38,813	6,247,161	219,331,694
	1879	1,107	43,071,333	38,938	6,186,188	239,306,767
	1878	707	61,650,398	87,213	2,264,346	139,814,553
	1879	707	62,297,697	88,116	2,317,439	156,316,486
	1878	1,792	81,486,947	45,478	4,096,186	249,972,638
	1879	2,014	82,700,750	41,563	4,256,491	250,492,348
	1878	917	37,157,940	40,521	3,307,343	132,601,719
	1879	917	33,800,783	36,860	3,289,781	131,211,124
Belgique	1878 (a)	2,210	94,203,915	42,636	31,163,822	294,571,650
	1879 (c)	2,477	99,438,881	40,145	40,514,937	819,261,940
	1878	571	14,735,822	25,807	4,979,051	95,210,948
	1879	609	14,201,688	23,331	4,717,928	89,218,740
	1878	175	12,315,858	70,376	2,012,695	(b)
	1879	175	12,318,024	70,389	2,500,350	(b)

(a) Non compris les lignes dans les Flandres.

(b) Ce renseignement fait défaut.

(c) Non compris les lignes de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières, dont l'incorporation dans le réseau de l'État, n'a eu

et de la recette des voyageurs et des marchandises; des produits moyens par et par tonne-kilomètre, sur les principales exploitations de l'Europe.

et 1879.

GEURS.			MARCHANDISES.						Observations.
RECETTE (Francs.)			MOUVEMENT (Tonnes.)		RECETTE (Francs.)				
TOTALE.	MOYENNE		A toute distance.	A un kilomètre.	TOTALE.	MOYENNE			
	par voyageur (transporte.)	par voyageur -kilomètre				par tonne transportée	par tonne- kilomètre.		
11,278,269	1.15	0.0438	5,552,047	551,849,688	27,772,084	4.96	0.0501	Grosses marchandises en gé- néral (non compris les che- vaux, les bestiaux, etc.).	
10,701,234	1.11	0.0431	6,112,753	616,431,150	29,521,173	4.83	0.0457		
9,594,149	1.55	0.0190	4,108,760	627,609,404	29,329,234	7.10	0.0470		
10,846,619	1.56	0.0392	4,818,337	662,994,103	30,600,230	6.32	0.0462		
11,648,896	1.03	0.0134	11,478,146	961,562,701	31,306,341	3.56	0.0536		
14,055,650	1.02	0.0429	14,582,843	1,010,222,987	51,231,253	3.51	0.0517		
12,247,559	1.85	0.0526	10,549,837	907,498,791	41,197,905	3.91	0.0451		
11,467,323	1.75	0.0518	11,342,124	980,076,898	43,629,779	3.85	0.0445		
12,733,116	1.21	0.0480	3,411,494	243,142,847	16,204,593	5.31	0.0749	Petites et grosses marchan- dises (non compris les che- vaux, les bestiaux, etc.).	
12,232,169	1.18	0.0463	3,630,070	263,602,721	19,416,301	5.30	0.0737		
28,073,984	1.53	0.0453	6,414,197	921,650,869	59,712,909	9.91	0.0618		
27,443,373	1.58	0.0434	6,091,510	961,110,667	60,708,069	9.96	0.0632		
11,192,296	1.77	0.0161	3,669,883	409,371,886	23,299,781	4.69	0.0569	Grosses marchandises en gé- néral (non compris les che- vaux, les bestiaux, etc.).	
11,003,013	1.74	0.0158	5,395,051	455,203,678	25,637,344	4.73	0.0563		
14,912,513	2.86	0.0432	2,330,843	379,164,243	22,351,108	9.59	0.0590		
15,064,621	2.84	0.0426	2,575,224	391,074,142	21,467,163	8.34	0.0546		
20,281,183	1.09	0.0429	8,772,632	722,454,176	47,313,074	5.38	0.051	Petites et grosses marchan- dises (non compris les che- vaux, les bestiaux, etc.).	
19,707,131	1.13	0.0429	9,056,724	747,863,193	47,629,261	5.28	0.0645		
12,048,153	1.93	0.0483	4,812,021	375,175,420	24,846,693	5.11	0.0662	Grosses marchandises en gé- néral (non compris les che- vaux, les bestiaux, etc.).	
11,680,036	1.89	0.0488	5,157,948	401,398,973	25,427,386	4.93	0.0629		
9,072,714	4.01	0.0568	4,407,216	671,859,217	48,630,968	11.08	0.0727	Idem.	
9,027,480	3.89	0.0576	4,404,121	695,360,132	49,648,010	11.27	0.0714		
15,541,707	3.74	0.0614	6,069,488	767,348,990	61,700,505	10.17	0.0504		
16,249,793	3.82	0.0626	6,762,711	808,327,314	62,562,963	9.25	0.0776		
9,071,993	2.74	0.0681	2,324,681	363,122,321	25,630,902	11.03	0.0706	Grosses marchandises livrées au poids (non compris les che- vaux, les bestiaux, etc.).	
8,796,675	2.69	0.0670	2,168,932	315,377,127	22,623,227	10.33	0.0718		
29,681,416	0.76	0.0776	15,517,297	1,095,764,790	33,603,178	3.42	0.0485		
20,476,153	0.75	0.0772	16,832,121	1,183,613,492	37,777,829	3.43	0.0496		
4,099,731	0.82	0.0431	4,214,007	176,892,651	9,540,730	2.26	0.0539	Grosses marchandises en gé- néral (non compris les che- vaux, les bestiaux, etc.).	
3,781,723	0.80	0.0424	4,261,061	173,787,975	9,311,012	2.16	0.0536		
3,073,628	1.04	(6)	5,702,420	(5)	7,613,591	1.31	(6)		
2,830,261	0.91	(6)	6,105,031	(6)	7,945,626	1.30	(6)		

lieu qu'en 1880.

DÉSIGNATION DES EXPLOITATIONS.	ANNÉES.	LONGUEUR kilométrique moyenne exploitée.	PRODUIT BRUT DE L'EXPLOITATION.		VOYA MOUVEMENT (Nombre.)		
			TOTAL.	MOYEN par kilomètre	A toute distance.	A un kilomètre.	
France.	Est	1878	2,378	101,503,810 (a)	43,566	23,196,068	737,823,845
		1879	2,485	101,369,023 (a)	41,000	23,256,248	637,143,442
	Midi	1878	2,209	71,458,000 (a)	32,340	11,300,460	457,680,224
		1879	2,224	76,100,422 (a)	33,218	11,450,014	464,883,644
	Nord	1878	1,603	133,016,122 (a)	80,551	20,719,478	761,120,457
		1879	1,663	133,351,068 (a)	80,167	20,482,313	653,671,404
	Ouest	1878	2,670	115,540,130 (a)	43,273	40,537,862	1,058,683,213
		1879	2,790	113,077,120 (a)	40,721	37,713,660	947,014,210
	Paris-Lyon-Méditerranée . . .	1878	5,073	252,077,549 (a)	53,582	27,608,610	1,466,361,630
		1879	5,188	254,807,125 (a)	51,896	28,361,608	1,382,535,051
	Paris-Orléans	1878	4,327	155,398,102 (a)	35,014	15,505,581	934,588,609
		1879	4,327	154,997,650 (a)	35,821	16,585,474	838,728,331
Pays-Bas.	État (Société d'exploitation) . .	1878	1,006	16,770,277	16,170	4,136,632	151,737,806
		1879	1,046	16,546,115	16,281	4,168,663	157,186,564
	Great-Eastern	1878	1,411	68,312,150	48,437	44,402,878	(c)
		1879	1,509	70,193,715	46,150	44,386,477	(c)
	Great-Western	1878	3,442	171,737,475	40,895	42,094,800	(c)
		1879	3,453	171,266,375	39,065	42,810,760	(c)
	London and North-Western . .	1878	2,697	231,240,850	85,737	47,402,593	(c)
		1879	2,781	229,917,825	82,600	45,514,113	(c)
	Midland	1878	2,064	158,928,350	76,261	27,666,061	(c)
		1879	2,138	160,975,945	75,203	28,433,602	(c)
	North-British	1878	1,469	55,865,275	46,030	15,016,528	(c)
		1879	1,512	57,110,950	36,651	15,041,411	(c)
Royaume-Uni	North-Eastern	1878	2,338	116,547,075	62,698	28,287,654	(c)
		1879	2,373	115,376,900	57,043	26,970,173	(c)
	Suède	1878	1,645	20,413,377	12,400	3,177,526	139,213,671
		1879	1,755	19,690,906	11,311	2,698,140	131,654,021
	Suisse	1878	391	12,106,267	30,962	5,390,470	103,657,348
		1879	401	12,112,003	30,201	5,224,019	100,892,940
	Occidentale	1878	487	11,331,091	23,267	3,241,738	82,453,565
		1879	487	11,735,215	24,097	3,126,697	79,290,918

(a) Non compris les impôts sur les transports.

(b) Y compris les impôts sur les transports.

(c) Ce renseignement fait défaut.

GEURS.			MARCHANDISES.						Observations.
RECETTE (Francs.)			MOUVEMENT (Tonnes.)		RECETTE (Francs.)				
TOTALR.	MOYENNE		A toute distance.	A un kilomètre.	TOTALR.	MOYENNE			
	par voyageur transporté.	par voyageur -kilomètre.				par tonne transportée.	par tonne- kilomètre.		
42,802,709 (b)	1.85	0.0588	8,106,824	951,340,757	53,451,012 (a)	6.84	0.0583	Marchandises à petite vitesse (non compris les bestiaux et les voitures).	
37,121,338 (b)	1.69	0.0583	8,816,595	1,069,982,663	60,610,986 (a)	6.87	0.0560		
27,811,431 (b)	2.46	0.0608	6,659,391	590,341,735	44,163,811 (a)	6.63	0.0748		
28,021,800 (a)	2.45	0.0603	7,334,653	650,491,711	48,277,223 (a)	6.67	0.0742		
43,767,090 (a)	2.11	0.0572	12,783,024	1,344,489,209	74,606,069 (a)	6.85	0.0556		
37,231,635 (a)	1.81	0.0569	14,064,084	1,440,880,550	80,030,507 (a)	5.75	0.0561		
52,346,820 (a)	1.29	0.0481	6,027,052	841,308,501	48,808,215 (a)	8.11	0.0581		
46,396,931 (a)	1.23	0.0492	8,751,530	926,146,510	53,502,304 (a)	7.92	0.0578		
81,482,473 (a)	2.95	0.0550	19,087,720	3,034,264,315	171,620,035 (a)	8.50	0.0568		
76,562,943 (a)	2.71	0.0554	21,280,753	3,185,073,390	177,086,505 (a)	8.36	0.0559		
47,834,681 (a)	2.99	0.0512	7,235,034	1,415,093,711	83,407,053 (a)	12.10	0.0625	Petites et grosses marchan- dises (non compris les che- vaux, les bestiaux, etc.).	
42,583,380 (a)	2.57	0.0514	9,709,384	1,500,869,913	92,754,809 (a)	9.55	0.0618		
8,385,311	2.03	0.0553	1,559,442	102,672,279	6,716,816	4.32	0.0650		
8,806,478	2.10	0.0560	1,890,286	125,581,021	8,210,007	4.34	0.0654		
32,733,126	0.74	(c)	4,918,267	(c)	29,749,125	6.05	(b)		
33,034,155	0.73	(c)	5,317,623	(c)	31,307,430	5.88	(b)		
67,810,600	1.58	(c)	19,087,786	(c)	99,029,375	4.72	(b)		
85,880,033	1.54	(c)	19,841,278	(c)	91,443,600	4.61	(b)		
78,459,400	1.63	(c)	28,949,289	(c)	110,901,350	4.52	(b)		
61,183,070	1.34	(c)	29,782,614	(c)	134,397,050	4.51	(b)		
43,150,575	1.56	(c)	20,568,741	(c)	105,748,550	5.14	(b)	Marchandises générales et minerais (non compris les animaux, etc.).	
41,285,800	1.56	(c)	21,468,124	(c)	109,809,400	5.01	(b)		
10,464,200	1.30	(c)	9,621,066	(c)	32,160,275	3.35	(b)		
19,350,175	1.29	(c)	10,219,412	(c)	31,918,550	3.22	(b)		
35,857,050	1.27	(c)	31,991,697	(c)	102,026,910	3.19	(b)		
33,244,150	1.23	(c)	30,459,736	(c)	93,718,725	3.07	(b)		
7,900,589	2.49	0.0588	1,545,753	173,792,009	11,606,359	7.51	0.0668	Marchandises et bestiaux (non compris les équipages et les chevaux).	
7,233,289	2.50	0.0550	1,543,988	174,561,848	11,752,130	7.61	0.0673		
4,562,350	0.85	0.0440	1,188,136	66,928,582	6,946,200	5.83	0.1037	Marchandises à grande et à petite vitesse (non compris les chevaux et les bestiaux).	
4,510,516	0.87	0.0448	1,204,310	87,118,358	6,971,054	5.79	0.1039		
5,030,039	1.35	0.0684	747,933	61,504,628	5,387,514	7.20	0.0876		
4,787,525	1.53	0.0605	811,074	63,131,537	5,963,314	7.35	0.0944		

N° LXXVII. — *Tableau comparatif, par locomotive-kilomètre et par train-kilomètre, des dépenses d'exploitation sur différents réseaux ferrés de l'Europe. — Année 1880.*

DES EXPLOITATIONS.	DÉSIGNATION	DÉPENSES TOTALES d'exploitation.	PARCOURS		DÉPENSE MOYENNE	
			DES Locomotives. — Kilomètres.	DES trains. — Kilomètres	par Locomotive. kilomètre.	par train- kilomètre.
Allemagne.	Alsace-Lorraine	20,629,265	8,839,393	8,661,123	3.34	3.42
	Basse-Silésie et Marche	44,794,379	13,443,323	42,540,227	3.33	3.57
	Berg-Marche	43,798,762	(¹)	13,286,896	(¹)	3.30
	Cologne-Minden	29,535,768	10,856,235	40,199,527	2.72	2.90
	État Badois	49,280,872	7,679,937	7,577,540	2.51	2.84
	— Bavarois	61,414,382	20,208,684	18,831,175	3.02	3.25
	— Hanovrien	36,458,322	12,463,264	41,424,677	2.93	3.19
	— Saxon	43,098,300	45,463,220	44,836,046	2.92	3.04
	Magdebourg-Hanovre	34,235,746	12,085,714	44,471,609	2.83	3.06
	Rhénan	27,678,457	14,535,600	10,526,960	2.40	2.63
Autriche.	Empereur Ferdinand du Nord	24,915,422	6,326,596	6,180,823	3.94	4.03
	État (Société d'exploitation)	34,036,518	10,231,698	9,203,994	3.32	3.69
	Sud	34,265,815	41,026,844	40,902,218	2.05	3.14
	Belgique. État	68,303,619	32,474,708	29,734,439	2.10	2.29
France.	Est	70,929,561	28,623,687	24,279,539	2.17	2.92
	Midi	41,424,470	16,255,478	14,004,453	2.55	2.95
	Nord	74,560,724	31,813,789	27,742,648	2.25	2.57
	Ouest	75,129,373	29,272,385	28,382,485	2.57	2.65
	Paris-Lyon-Méditerranée	128,231,806	52,607,985	47,909,302	2.44	2.68
	Paris-Orléans	79,987,097	30,763,789	27,818,497	2.60	2.87
Italie.	Haute-Italie	65,937,312	25,905,814	48,739,629	2.53	3.52
	Romains	20,935,320	7,586,509	6,922,446	2.76	3.03

(¹) Ce renseignement fait il faut.

N° LXXVIII. — *Convention passée, le 7 juin 1880, entre l'État et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise.*

Considérant qu'il est désirable de pouvoir appliquer, sur la ligne de Tournai à Jurbise, les mêmes tarifs, les mêmes modérations et exemptions de taxes que l'État applique sur les autres lignes du réseau national ;

Considérant que la Société de Tournai à Jurbise a formulé des réserves et a soulevé des réclamations au sujet du partage des produits ;

Considérant que ladite Société a libellé les dommages et intérêts auxquels elle prétend avoir droit, du chef de l'application du tarif des voyageurs du 18 septembre 1871, au trafic de sa ligne, et que, sous la date du 23 juin 1879, elle a fait signifier ses conclusions dans l'instance pendante à ce sujet entre elle et le Département des Travaux Publics ;

Les soussignés représentant, d'une part, l'administration des chemins de fer de l'État et, d'autre part, la Société concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise, voulant régler à l'amiable les différends existant entre les deux administrations et surtout prévenir les contestations futures, sont convenus de ce qui suit, *sous réserve d'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics.*

ART. 1^{er}. La Société de Tournai à Jurbise consent à ce que les divers tarifs de l'État soient appliqués sur sa ligne, de la même manière et dans les mêmes conditions que l'État les applique sur les autres parties du railway national.

Elle admet que les modifications qui seront apportées ultérieurement aux divers tarifs des bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et animaux, seront applicables sur la ligne de Tournai à Jurbise ; il en sera de même des modifications de détail qui seraient introduites dans les tarifs des voyageurs, mais il est entendu que si les bases des barèmes des tarifs actuels des voyageurs venaient à être changées, les nouvelles bases ne pourraient être introduites sur la ligne de Tournai à Jurbise, sans l'assentiment de la Société.

ART. 2. La Société de Tournai à Jurbise admet que les distances d'application de et vers Tournai et les au-delà seront comptées par les nouvelles installations de Tournai et que les parts de recette à lui allouer seront établies en raison des distances existant à partir de l'axe du bâtiment des recettes de la nouvelle gare ; il est bien entendu également que les distances servant à l'application et à la répartition des recettes seront calculées sur la ligne concédée identiquement de la même manière que sur le restant du réseau exploité par l'État.

Ladite Société admet également, sur sa ligne, les modérations et les exemptions de taxes que le Gouvernement accorde ou accordera sur l'ensemble des lignes qu'il exploite. La ligne de Tournai à Jurbise pourra donc être utilisée sans rémunération pour les transports en service.

ART. 3. En service intérieur de l'État, les transports seront, d'une manière

générale, portés au compte de la ligne concédée, chaque fois que celle-ci fait partie de l'itinéraire le plus direct; quant aux tarifs mixtes et internationaux, l'ensemble des lignes exploitées par l'État, y compris celle de Tournai à Jurbise, sera considéré, à l'égard de ces services, comme formant un réseau unique et les règles qui régissent aujourd'hui ou régiront dans l'avenir lesdits services, s'appliqueront à la ligne de Tournai à Jurbise, comme elles s'appliquent ou seront appliquées aux autres lignes exploitées par l'État.

ART. 4. L'administration des chemins de fer de l'État a le droit de diriger les transports par la voie qui lui paraît la plus avantageuse au service de l'exploitation, sans que la Société de Tournai à Jurbise puisse élever aucune réclamation ou prétention de ce chef.

ART. 5. La Société de Tournai à Jurbise reconnaît n'avoir droit à aucune part de recette, du chef des taxes de remise à domicile perçues pour les colis adressés « bureau restant » ou à destination des stations où le camionnage n'est pas organisé.

ART. 6. La Société concessionnaire admet qu'aucune part de recette ne doit lui être allouée du chef de l'emprunt de sa ligne, sur un parcours de 660 mètres, pour les transports de ou vers la ligne de Blaton à Ath et les au-delà.

ART. 7. Seront portés au compte de la ligne de Tournai à Jurbise :

a) Pour le parcours de *Leuze à Tournai*, la moitié des transports de marchandises effectués, du 1^{er} janvier 1871 au 1^{er} juin 1880, des stations de Blaton, Basècles, Basècles (carrières) et de celles du Couchant de Mons, Saint-Ghislain, Saint-Ghislain (charbonnages et rivages), Boussu, Thulin, Quiévrain, Élouges, Dour, Warquignies, Wasmes, Wasmes (charbonnages de Bonne-Espérance), Pâturages, Frameries, Flénu-Produits, Flénu-Central (charbonnages du Midi de Mons), Cuesmes (État), Hyon-Ciply, charbonnages et rivages du Flénu, Mons-ville, Jemappes, Quaregnon-Wasmuël, des bassins du Centre, de Charleroi et des au-delà, pour lesquels les distances d'application en lieues étaient les mêmes par Leuze que par Péruwelz, et ce en admettant la nouvelle station de Tournai comme point d'échange entre les lignes de l'État et celles cédées à l'État par les Bassins houillers, et en considérant Mouscron (frontière) comme point terminus du réseau exploité par l'État, vers la France par Mouscron et réciproquement;

b) Pour le parcours d'*Ath à Tournai*, les transports de bagages effectivement dirigés par Blandain et effectués :

1^o Du 13 décembre 1866 au 1^{er} juin 1880, entre l'Angleterre, *viâ* Calais et la France, d'une part; l'Allemagne et les au-delà, d'autre part;

2^o Du 1^{er} mai 1866 au 1^{er} juin 1880, entre l'Angleterre, d'une part, et Bruxelles (Midi), d'autre part.

Il est entendu que les parts de recette seront établies sur les taxes réellement perçues.

L'administration des chemins de fer de l'État donnera des instructions pour que, dorénavant, il soit tenu attachement de ces envois.

c) Également pour le parcours d'*Ath à Tournai*, les transports de marchandises effectués, *viâ Blandain*, du 15 décembre 1866 au 1^{er} juin 1880, entre Lille et Calais et les stations comprises entre ces deux villes, d'une part, l'Allemagne et les au-delà, d'autre part.

Quant aux transports prévus au présent article, pour lesquels les documents pourraient faire défaut, les deux administrations rechercheront, de commun accord, le moyen d'établir, aussi exactement que possible, les sommes à allouer à la ligne concédée.

ART. 8. Le montant du dommage éprouvé par la Société de Jurbise à Ath, du chef de l'application des tarifs du 18 septembre 1871, au trafic de sa ligne, sera fixé comme il suit :

Au mouvement réel qui s'est produit du 1^{er} novembre 1871 au 1^{er} septembre 1876, réduit de 10 p. %, l'on appliquera pour les billets express internationaux, les prix du barème Wasseige et pour tous les autres billets (intérieur, mixtes et internationaux), les prix du tarif légal, et la différence entre le résultat total et les sommes déjà payées, formera le montant du dommage que l'Etat aura à solder à la Société. Il est entendu que ce montant sera, en outre, augmenté des intérêts légaux.

ART. 9. A partir du 1^{er} juin 1880, l'administration des chemins de fer de l'Etat portera au compte de la Société de Tournai à Jurbise :

1^o Pour le parcours de *Leuze à Tournai*, le tiers des transports de toute nature à effectuer entre Tournai, Blandain, Néchin, Templeuve, Mouscron et la France, *viâ Blandain et viâ Mouscron*, d'une part, et, d'autre part, les stations du Couchant de Mons, savoir :

Saint-Ghislain. Saint-Ghislain (charbonnages), Saint-Ghislain (rivages), Boussu, Thulin, Quiévrain, Elouges, Dour, Warquignies, Wasmes, Wasmes (charbonnages de Bonne-Espérance), Pâturages, Frameries, Flénu-Produits, Flénu-Central (charbonnages du Midi de Mons), Cuesmes (Etat), Hyon-Ciply, charbonnages et rivages du Flénu, Monsville, Jemappes et Quaregnon-Wasmuël;

2^o Pour le parcours de *Jurbise à Tournai*, le tiers des transports à effectuer entre Tournai, Blandain, Néchin, Templeuve, Mouscron et la France, *viâ Blandain et viâ Mouscron*, d'une part, et, d'autre part, la station de Mons et celles des bassins du Centre, de Charleroi et des au-delà, pour lesquelles la voie de Saint-Ghislain-Péruwelz est la plus directe.

ART. 10. La Société de Tournai à Jurbise s'engage à faire retirer définitivement du rôle, l'instance qu'elle a introduite au sujet des dommages qu'elle avait réclamés, du chef de l'application du tarif des voyageurs du 18 septembre 1871.

ART. 11. Le présent engagement est conclu pour un terme de huit années, prenant cours à partir du 1^{er} juin 1880.

A l'expiration de ce délai, il sera considéré comme prorogé d'année en année, sauf dénonciation signifiée six mois à l'avance.

En cas de résiliation de la présente convention, la Société de Tournai à Jurbise

rentrerait dans tous les droits résultant de sa concession et de ses conventions antérieures, sans pouvoir, toutefois, élever aucune réclamation pour le passé et notamment pour les litiges auxquels le présent contrat a pour but de mettre fin.

Fait en double, à Bruxelles, le 7 juin 1880.

*L'Ingénieur en chef, Directeur
de l'Exploitation,*

(Signé) DUBOIS.

*Le Président du comité de la Société du
chemin de fer de Tournai à Jurbise,*

(Signé) BRUNEAU.

Approuvé :

Bruxelles, le 26 novembre 1880.

Le Ministre des Travaux Publics,

(Signé) SAINCTELETTE.

N° LXXIX. — *Adjudications, marchés directs et ventes de vieux objets du Département des Travaux Publics. — Nombre, montant des estimations, montant des offres approuvées, rabais obtenus. — Année 1880.*

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES.	ADJUDICATIONS				FAITES SUR ESTIMATION.				MARCHÉS DIRECTS. (Objets brevetés : appareils Saxby et Farmer, Block-system, freins Westinghouse, etc.)				VENTES DE VIEUX OBJETS. (Billes, rails, mitrilles, papiers, etc.)								Observations.								
		Nombre ayant donné lieu : a) à rabais. b) à augmentation.	MONTANT DES estimations.	MONTANT DES offres approuvées.	DIFFÉRENCES	MONTANT DES estimations.	MONTANT DES offres approuvées.	DIFFÉRENCES	MONTANT DES estimations.	MONTANT DES offres approuvées.	DIFFÉRENCES	MONTANT DES estimations.	MONTANT DES offres approuvées.	DIFFÉRENCES	MONTANT DES estimations.	MONTANT DES offres approuvées.	DIFFÉRENCES													
																		absolues		proportionnelles			absolues		proportionnelles		absolues		proportionnelles	
																		en moins. (rabais.)	en plus. (augmentation.)	en moins. (rabais.)	en plus. (augmentation.)		en moins. (rabais.)	en plus. (augmentation.)	en moins. (rabais.)	en plus. (augmentation.)	en moins. (rabais.)	en plus. (augmentation.)	en moins. (rabais.)	en plus. (augmentation.)
1	Voies et Travaux	a) 108	10,218,849 68	9,507,123 06	711,724 62	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80	(1) Il y a, en outre, deux appels à la concurrence publique dont l'un (fourniture de timbres hexagonaux, 4,000 francs, a donné lieu à une diminution de dépenses de 1,600 francs, et l'autre (fourniture d'encre de Chine, couleurs, etc., fr. 2,345-90) à une augmentation de dépenses de fr. 488-75.										
		b) 24	2,637,627 82	2,962,274 21	324,646 39	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	b) 17	582,535 "	670,059 84	87,524 84	87,524 84	87,524 84	87,524 84	(2) Non compris les adjudications faites par la direction de l'Exploitation, savoir :										
		152	12,856,477 50	12,469,599 27	587,078 25	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	215,556 78	52	676,953 09	757,472 15	80,539 04	80,539 04	80,539 04	80,539 04	(a) pour le service du camionnage dans 43 stations, avant donné lieu à une dépense de fr. 572,351-92 en 1880, et de fr. 554,777-15 en 1879, soit pour 1880 une différence en plus de fr. 17,774-77 ou de 5.10 p. o/o ;										
2	Constructions nouvelles	a) 187	6,768,892 10	5,623,971 62	1,144,920 48	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	a) 2	404,001 "	414,853 25	10,852 25	10,852 25	10,852 25	10,852 25	(b) pour les buffets-restaurants, buvettes, etc., établis dans 19 stations (deux adjudications) dont les redevances souscrites se sont élevées pour 1880 à fr. 187,054-46, et pour 1879 à 93,238 francs, soit une différence en plus de fr. 93,816-46 ou de 49.09 p. o/o ;										
		b) 16	514,216 05	526,360 21	12,344 16	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	b) 1	31,260 "	33,750 "	4,470 "	4,470 "	4,470 "	4,470 "	(c) pour les bibliothèques (vente de livres, plans, cartes, etc.), installées dans 13 stations (une adjudication), dont les redevances souscrites pour 1880 montent à fr. 7,270-50. En 1879, ces redevances s'élevaient élevées pour 35 stations, concédées en bloc, à 10,025 francs, soit une différence en moins de fr. 2,754-50 ou de 57.59 p. o/o.										
		205	7,285,108 15	6,150,551 85	1,132,576 32	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	1,871,165 45	a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80	(1) Se rapportant à 1,942 soumissions approuvées.										
3	Chemins de fer	a) 44	14,204,575 95	12,694,488 60	1,600,083 21	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	b) 2	404,001 "	414,853 25	10,852 25	10,852 25	10,852 25	10,852 25	(2) Non compris les adjudications suivantes pour lesquelles il n'y a pas eu d'estimation, savoir :										
		b) 18	7,203,639 72	7,485,624 11	278,564 39	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	a) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	(a) Fourniture de supports en bronze pour les candélabres du parc public de Lacken (18,725 francs) ;										
		62	21,499,653 65	20,178,112 80	1,321,520 85	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	1,458,737 06	b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	(b) Entreprise pendant 3 ans, de la manœuvre de 23 ponts mobiles situés sur les voies navigables des deux Flandres. Le montant de cette entreprise (fr. 26,470 50) a été déterminé d'après les offres faites par les concurrents dans leurs soumissions ;										
4	Service d'approvisionnement des imprimés, etc.	a) 6	572,145 97	505,940 42	66,205 55	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80	(c) Travaux de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles (4,492,524 francs). Les concurrents ont dû fixer le prix d'adjudication dans leur soumission et présenter des projets pour l'exécution des travaux ;										
		b) 1	16,553 60	16,744 40	208 80	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	b) 1	31,260 "	33,750 "	4,470 "	4,470 "	4,470 "	4,470 "	(d) Enlèvement et remise en place des portes de l'écluse maritime du canal de la Campine au Katten-dyk, à Anvers (12,290 francs) ;										
		7	588,681 57	522,684 82	65,996 75	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	20,288 45	a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80	(e) Fourniture du charbon nécessaire pour le service des machines d'alimentation du canal de Roulers à la Lys (2,295 francs) ;										
		a) 545	51,854,461 68	28,551,525 79	5,322,953 89	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	(f) Travaux d'entretien, d'amélioration, de restauration, etc., en 24 lots, aux canaux, rivières, ports et côtes. Ces travaux, exécutés sur bordereau de prix, ont donné lieu à 14 adjudications (891,700 francs) ayant comporté des rabais variant de 5 à 31 p. o/o.										
		b) 49	10,575,439 19	10,989,902 93	615,763 74	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80	(7) Se rapportant à 411 soumissions approuvées.										
		394 (2)	42,227,900 87	39,520,728 72	2,907,172 15	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	5,746,925 27	b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	(8) — 75 —										
5	Postes et télégraphes	a) 15 (1)	446,519 90	404,946 33	41,573 57	161,522 73	161,522 73	161,522 73	161,522 73	161,522 73	161,522 73	161,522 73	a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80	(9) — 2,508 —										
6	Masse d'habillement	a) 1 (2)	210,495 "	234,489 "	6,006 "								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	(10) — 151 —										
		a) 66	2,150,002 41	1,696,495 05	455,809 58								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		b) 2	13,225 "	16,562 "	1,137 "								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		68	2,145,227 41	1,712,555 05	432,672 38								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		a) 16	2,086,588 52	2,312,752 "	675,856 52								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		b) 4	165,545 02	174,955 "	9,409 98								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		20	5,152,455 54	2,487,687 "	664,446 54								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
7	Ponts et Chaussées et Mines	a) 1	942,592 64	845,000 "	97,592 64								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		a) 61	5,556,265 20	2,011,227 41	645,037 79								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		b) 5	65,650 "	69,558 "	3,888 "								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		66	5,621,915 20	2,080,763 41	644,149 79								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		a) 144	9,615,248 57	7,765,152 44	1,850,096 15								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		b) 11	246,420 02	260,855 "	14,454 98								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		153 (2)	9,861,668 59	8,026,007 44	1,835,661 15								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
8	Marine	a) 56	449,885 14	422,732 05	27,151 11								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		b) 15	467,182 65	505,906 48	30,725 83								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		51 (2)	917,065 70	926,638 51	9,592 72								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		a) 539	42,606,408 29	37,158,865 59	5,447,542 70								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		b) 75	11,087,041 86	11,755,964 41	666,922 55								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		614 (2)	53,693,450 15	48,912,830 "	4,780,620 15								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
	Totaux généraux	a) 539	42,606,408 29	37,158,865 59	5,447,542 70								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											
		b) 75	11,087,041 86	11,755,964 41	666,922 55								a) 15	94,598 09	87,432 29	7,165 80	7,165 80	7,165 80	7,165 80											
		614 (2)	53,693,450 15	48,912,830 "	4,780,620 15								b) 20	1,017,596 "	1,120,625 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09	103,029 09											

N° LXXX. — Adjudications, marchés directs et ventes de vieux objets du Département

DÉSIGNATION DES SERVICES.	OPÉRATIONS DONNANT LIEU A DÉPENSE.					
	ADJUDICATIONS				MARCHÉS DIRECTS.	
	FAITES SUR ESTIMATION.		FAITES SANS ESTIMATION. (a)		OBJETS BREVETÉS, ETC. (b)	
	NOMBRE DE soumissions approuvées.	MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE DE soumissions approuvées.	MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE DE soumissions approuvées.	MONTANT DES offres approuvées.
Chemins de fer.	1,942	39,320,728 72	47	579.097 82	142	3.767,214 72
Postes et télégraphes	73	404,946 33	»	»	49	461,322 75
Masse d'habillement	7	234,489 »	»	»	»	»
Ponts et Chaussées et Mines. . . .	444	8,026,007 44	83	5,433,914 50	»	»
Marine	75	926,658 54	»	»	49	64,422 48
Totaux. . . .	(d) 2,508	48,912,830 »	(e) 430	6,013,012 32	480	3,992,956 65
Montant moyen par	Soumission approuvée .		—	49,502 72	—	46,253 94
	Adjudication ou marché.		—	79,662 59	—	91,406 25

(a) Service de camionnage; manœuvre de ponts mobiles; mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles; enlèvement et remise
(b) Appareils Saxby et Farmer; Block system; freins Westinghouse, etc.
(c) Billes, rails, mitrailles, papiers, etc.
(d) Correspondant à 614 adjudications.
(e) — 66 —
(f) — 860 — et marchés.
(g) — 35 —
(h) — 5 —
(i) — 58 —
(j) — 898 — et marchés.

des Travaux Publics.—Nombre et montant des soumissions approuvées.—Année 1880.

		OPÉRATIONS DONNANT LIEU A RECETTE.						OPÉRATIONS	
ENSEMBLE.		VENTES DE VIEUX OBJETS. (c)		BUFFETS-RESTAURANTS ET bibliothèques DANS LES GARES.		ENSEMBLE.		EN GÉNÉRAL.	
NOMBRE DE soumissions approuvées.	MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE DE soumissions approuvées.	MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE DE soumissions approuvées.	MONTANT DES REDEVANCES souscrites.	NOMBRE DE soumissions approuvées.	MONTANT DES offres approuvées ou redevances souscrites.	NOMBRE DE soumissions approuvées.	MONTANT DES offres approuvées.
2,134	43,667,038 26	451	1,208,057 38	34	494,304 96	485	1,402,362 34	2,316	43,069,400 60
92	566,269 08	"	"	"	"	"	"	92	566,269 08
7	234,489 "	"	"	"	"	"	"	7	234,489 "
494	13,459,921 94	"	"	"	"	"	"	494	13,459,921 94
94	991,080 69	"	"	"	"	"	"	94	991,080 69
(f) 2,818	58,918,798 97	(g) 451	1,208,057 38	(h) 34	494,304 96	(i) 485	1,402,362 34	(j) 3,003	60,321,161 31
—	20,908 02	—	8,000 38	—	5,714 85	—	7,580 34	—	20,086 97
—	68,540 23	—	34,515 92	—	64,768 32	—	36,904 27	—	67,472 79

en place de portes d'écluses; travaux exécutés sur bordereau de prix et fournitures diverses.

N° LXXXI. — *Adjudications du Département des Travaux Publics. — Nombre et montant des lots.*

Comparaison des années 1877, 1878, 1879 et 1880.

Désignation des services.	1877.			1878.			1879			1880.		
	Nombre d'adjudications. (lots.)	MONTANT		Nombre d'adjudications. (lots.)	MONTANT		Nombre d'adjudications. (lots.)	MONTANT		Nombre d'adjudications. (lots.)	MONTANT	
		TOTAL	moyen par adjudication. (Lot.)		TOTAL.	moyen par adjudication. (Lot.)		TOTAL.	moyen par adjudication. (Lot.)		TOTAL.	moyen par adjudication. (Lot.)
Chemins de fer	1,010	21,142,867.02	20,953.55	1,024	18,609,607.54	18,175.44	1,557	19,579,877.69	14,428.79	1,989	39,899,826.51	20,060.24
Postes et télégraphes	28	225,058.47	7,965.64	50	155,531.50	51,850.50	47	555,112.90	7,515.04	73	404,940.35	5,547.21
Masse d'habillement	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	234,489.00	33,498.45
Ponts et chaussées et mines.	155	7,627,419.85	56,499.40	119	7,090,765.84	59,586.25	599	8,989,455.44	22,829.96	494	15,459,921.94	27,246.81
Marine	26	479,490.92	18,441.95	51	727,481.07	25,467.15	56	410,620.90	11,406.15	75	926,658.51	12,555.45
Totaux	1,199	29,472,816.24	24,581.16	1,204	26,585,495.95	22,079.24	1,859	29,555,064.95	15,950.55	2,638	54,925,842.52	20,821.77

[N° 228.]

(LXXXI)

N^o LXXXII. — *Relevé, par nature et par cause, des accidents survenus à des trains, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État. — Année 1880.*

N° LXXXIII. — Relevé, par nature et

par cause, des accidents survenus à des trains de voyageurs ou mixtes, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État. — Année 1880.

NUMÉRO D'ORDRE.		DOMMAGES CAUSÉS AUX										PERSONNES.										DÉSIGNATION DES CAUSES.										Accidents OÙ AURAIENT ÉTÉ ÉVITÉS PAR														
DÉSIGNATION DES ACCIDENTS. NATURE.		Nombre d'accidents.	Accidents ayant causé des dommages aux personnes.										Victimes en général.				Matériel roulant.						Voie.						Exécution du service.						Collisions après des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente											
			Voyageurs.				Agents et Administrations.				Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.	Ruptures d'essieux.	Avaries au mécanisme des freins.	Ruptures de bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défauts ou avaries du matériel roulant.	Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Éboulements, etc.	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Fausse position ou manœuvre intempestive d'aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Trains n'ayant pas été arrêtés au signal à distance et franchissant le disque d'arrêt ou sémaphore.	Voie principale occupée et non protégée par des signaux fixes ou à main.	Fautes commises dans la réalisation du Block-System.	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux et d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés mais non respectés par le train.	Cas douteux où la position des signaux n'a pu être établie avec certitude.			Fautes commises dans l'exécution du service à simple voie.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans ordre régulier, ne respectant pas des signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas aussitôt l'ordre reçu.	par suite de manœuvres faites du côté opposé.	par suite d'autres circonstances.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	Vitesse trop grande eu égard aux machines, à la voie ou à d'autres circonstances.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	l'emploi d'appareils d'enclenchement, de verrous ou lattes de calage, ou par une meilleure disposition des signaux et des appareils d'enclenchement.	le mode d'exploitation connu sous le nom de « Block-System » ou par l'emploi de dispositions plus parfaites pour la réalisation du Block-System.
			Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.																																				
1	Collisions aux stations	48	9	12	4	16	1	10	1	42	1	19	5	25	0	0	1	1	0	0	0	0	47	2	10	0	3	0	2	1	1	0	1	0	5	5	0	5	2	7	11	49	6			
2	Collisions aux bifurcations.	3	1	0	1	1	0	0	3	3	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	3	2	0	6	6	0	1	0	4	0	1	6	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	2	2	0	0	2	0	1	6	10	0	0	6	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
5	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés d'une station	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	12	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	26	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7	Déraillements en pleine voie, ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt	25	2	0	0	0	1	2	6	9	1	2	6	9	3	0	1	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaux.		123	17	(1) 44	(2) 42	26	2	47	46	35	2	28	28	58	4	4	4	2	2	4	4	45	4	10	4	4	1	1	2	1	0	0	5	5	2	7	11	49	6							

(1) Non compris 1 conducteur de bestiaux blessé dans un accident de train de marchandises.
(2) 1 rouleur blessé dans un accident de train de marchandises.

N° LXXXIV. — *Accidents de trains. — Comparaison des années 1880 et 1879, du point de vue du nombre des accidents de trains de diverses catégories.*

NOMBRES D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ACCIDENTS. NATURE.	NOMBRE DE CAS								
		INTÉRESSANT des trains de voyageurs ou mixtes.			INTÉRESSANT des trains de marchandises, des machines à vide, etc.			TOTAL.		
		En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.	En 1880.	En 1879.	Différences pour 1880.
1	Collisions aux stations .	48	36	+ 12	83	61	+ 22	131	97	+ 34
2	Collisions aux bifurca- tions	3	4	— 1	9	1	+ 8	12	5	+ 7
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des sta- tions ou des bifurca- tions	3	1	+ 2	10	7	+ 3	13	8	+ 5
4	Rencontres de trains marchant en sens op- posé, en dehors de la même zone	2	"	+ 2	1	"	+ 1	3	"	+ 3
5	Collisions entre des par- ties d'un même train, par suite de ruptures d'attelages.	"	"	"	7	7	"	7	7	"
6	Collisions en pleine voie avec des wagonnets du service de la route ou des wagons échappés d'une station.	1	2	— 1	6	3	+ 3	7	5	+ 2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	42	29	+ 13	70	47	+ 23	112	76	+ 36
8	Déraillements en pleine voie, ou dans une sta- tion où le train ne doit pas faire arrêt	25	27	— 2	48	45	+ 3	73	72	+ 1
	Totaux. . .	121	99	+ 22	234	171	+ 63	358	270	+ 88

N° LXXXV. — *Relevé, par mois, des accidents survenus à des trains, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État. — 1880.*

DÉSIGNATION des MOIS.	NOMBRE des accidents survenus à DES TRAINS			ACCIDENTS AYANT CAUSÉ des dommages aux personnes.	DOMMAGES CAUSÉS AUX PERSONNES.											
	de voyageurs.	de marchandises.	Total.		Voyageurs				Agents de l'Administration				Victimes en général			
					tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.
Janvier . . .	11	29	40	6	"	8	"	8	1	7	5	13	1	15	6	21
Février . . .	9	18	27	4	"	2	"	2	1	4	6	11	1	6	6	13
Mars	6	25	31	3	"	1	"	1	"	1	"	1	"	2	"	2
Avril	7	14	21	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mai	8	13	21	1	"	"	"	"	"	"	3	3	"	"	3	3
Juin	5	17	22	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Juillet	13	17	29	3	"	3	"	3	"	6	"	6	"	9	"	9
Août	15	16	31	4	"	"	2	2	"	"	5	5	"	"	7	7
Septembre . .	15	18	33	4	"	"	7	7	"	2	1	3	"	2	8	10
Octobre . . .	12	28	40	3	"	"	2	2	"	1	4	5	"	1	6	7
Novembre . .	12	23	35	1	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	1	1
Décembre . .	12	16	28	4	"	1	1	2	1	5	3	9	1	6	4	11
Totaux . . .	121	231	358	34	"	45	43	28	3	26	27	56	3.	41	40	84

N° LXXXVI. — *Tableau comparatif, par année, du nombre des voyageurs victimes
kilomètres parcourus par les trains de voyageurs.*

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.				NOMBRE DE voyageurs transportés	NOMBRE DE PAR RAPPORT AU NOMBRE DES	
	Tués.	Blessés.	Contusionnés	Total.		Un tué par	Un blessé par
1870	"	"	"	"	14,154,356	"	"
1871	1	4	3	8	18,282,037	18,282,037	4,570,509
1872	"	6	"	6	23,197,623	"	3,866,270
1873	6	11	9	26	26,408,835	4,401,476	2,400,803
1874	"	6	37	43	32,444,820	"	5,407,470
1875	"	2	7	9	34,961,012	"	17,480,506
1876	4	8	18	27	36,913,707	36,913,707	4,614,213
1877	"	1	13	14	37,421,220	"	37,421,220
1878 ⁽¹⁾	"	2	7	9	39,163,822	"	19,581,911
1879 ⁽²⁾	4	20	17	41	40,345,603	10,136,401	2,027,280
1880	"	13	13	28	43,052,882	"	2,868,859
Résultats de l'en- semble des onze années.	12	73	124	211	546,303,959	28,873,494	4,615,413

(1) Y compris le parcours effectué par les trains étrangers, sur le réseau exploité par l'État.

(2) Non compris les lignes dans les Flandres, rachetées et exploitées par l'État, en exécution de la loi du 31 mai 1878.

(3) Y compris les lignes rachetées dans les Flandres, à l'exception de celles de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières.

d'accidents de trains, mis en regard du nombre des voyageurs transportés et des
— Réseau de l'État. — Années 1870 à 1880.

VICTIMES VOYAGEURS TRANSPORTÉS.		NOMBRE DE trains-kilomètres- voyageurs. ()	NOMBRE DE VICTIMES PAR RAPPORT AU NOMBRE DE TRAINS KILOMÈTRES-VOYAGEURS.			
Un contusionné par	Une victime par		Un tué par	Un blessé par	Un contusionné par	Une victime par
"	"	5,177,104	"	"	"	"
6,094,012	2,285,255	7,015,228	7,015,228	1,755,807	2,538,409	876,904
"	5,866,270	7,452,960	"	1,258,827	"	1,258,827
2,954,517	1,015,725	8,455,427	1,555,904	759,584	905,956	512,901
876,887	754,551	8,490,760	"	1,415,126	229,480	197,459
4,994,450	5,884,557	9,801,970	"	4,900,985	1,400,281	1,089,107
2,050,761	1,567,174	10,146,467	10,146,467	1,268,508	565,695	575,795
2,878,555	2,672,994	10,742,057	"	10,742,057	826,510	767,288
5,594,851	4,351,555	11,595,659	"	5,697,829	1,627,951	1,266,184
2,585,055	988,917	12,658,792	5,164,698	652,939	744,654	508,751
5,510,222	1,556,889	15,058,840	"	1,005,922	1,158,371	557,815
2,794,402	1,642,208	106,065,244	8,858,769	1,414,205	855,565	502,679

(parties belges), dont la fusion, avec le réseau de l'État, n'a eu lieu qu'en 1880.

N° LXXXVII. — *Relevé récapitulatif, par cause d'accidents et par catégorie de victimes, des accidents survenus aux personnes. — Réseau de l'État. — 1880.*

DÉSIGNATION des CAUSES D'ACCIDENTS ET DES CATÉGORIES DE VICTIMES.	NOMBRE DE VICTIMES			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.
1° Par suite d'accidents survenus à des trains :				
Voyageurs.	2	15	15	28
Agents de l'Administration.	5	26	27	56
Ensemble.	5	41	40	84
2° Dans d'autres circonstances :				
Voyageurs (¹).	6	26	20	52
Agents de l'Administration (²).	94	135	111	538
Agents des entrepreneurs de l'Administration (³).	4	9	4	17
Agents d'autres administrations de Chemins de fer, en service sur le réseau de l'État.	»	5	2	7
Agents de la Douane, de la Poste et du Télégraphe, en service sur les chemins de fer de l'État.	4	2	»	6
Personnes étrangères à l'Administration, autres que voyageurs (³).	65	52	11	108
Ensemble.	175	227	148	548
Totaux pour 1880.	176	268	188	632
Chiffres correspondants de 1879.	158	174	95	427
Différences en plus pour 1880.	18	94	93	205

(¹) Voir détail à l'annexe LXXXVIII.

(²) — — — LXXXIX.

(³) — — — XC.

N° LXXXVIII. — *Détail des accidents survenus à des voyageurs, sans qu'il y ait eu accident à un train. — Réseau de l'Etat. — 1880.*

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES			
	tueés.	blessés.	confusionnés.	Total.
A. — Accidents se rattachant à la mise en mouvement ou à l'emploi de véhicules de chemins de fer :				
1° Voyageurs montant sur un train ou en descendant aux stations	2	8	"	10
2° Voyageurs atteints par un train ou par des véhicules de chemins de fer, en circulant dans les stations.	5	1	"	6
3° Voyageurs tombant ou sautant d'un train en marche, en pleine voie	1	6	10	17
4° Voyageurs atteints par la fermeture des portières	"	11	7	18
5° Voyageurs atteints dans d'autres circonstances.	"	"	2	2
Ensemble.	6	26	19	51
B. — Accidents indépendants de l'usage des véhicules de chemins de fer :				
Voyageurs trébuchant ou tombant, en circulant dans l'intérieur des stations	"	"	1	1
Totaux pour 1880.	6	26	20	52
Chiffres correspondants de 1879.	8	11	6	25
Différences pour 1880.	— 2	+ 15	+ 14	+ 27

N° LXXXIX. — *Détail des accidents survenus à des agents de l'Administration ou à des agents des entrepreneurs de l'Administration, sans qu'il y ait eu accident à un train. — Réseau de l'État. — Année 1880.*

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES.								
	Agents de l'Administration.				Agents des entrepreneurs de l'Administration.				Total général.
	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	
A. — Accidents survenus, pendant leur service, aux agents employés à la surveillance de la route, ainsi qu'aux travaux à effectuer aux voies, bâtiments et dépendances de la ligne :									
1 ^o Agents atteints par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour les travaux à effectuer aux voies, bâtiments et dépendances	3	8	2	13	1	1	0	2	15
2 ^o Agents atteints par des véhicules en mouvement, en faisant le service de garde-barrière	20	6	2	28	2	2	0	4	32
3 ^o Agents atteints par des véhicules en mouvement, en faisant le service de garde-route	5	4	0	9	2	0	0	2	11
4 ^o Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement de véhicules de chemins de fer.	3	5	3	11	2	2	0	4	15
5 ^o Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules de chemins de fer.	1	5	2	8	1	3	3	7	15
Totaux (Littéra A).	32	26	7	65	8	6	3	17	82
B. — Accidents survenus, pendant leur service, à des gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
1 ^o Gardes tombés du train, en passant d'une voiture à l'autre.	1	2	8	11	2	2	0	4	15
2 ^o Gardes tombés du train en marche, en ouvrant ou en refermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	1	0	7	8	0	0	0	0	8
3 ^o Gardes tombés ou blessés, en se heurtant à des obstacles fixes.	0	5	2	7	0	0	0	0	7
4 ^o Gardes tombés ou blessés, en se heurtant à d'autres trains ou véhicules de chemins de fer.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 ^o Gardes tombés dans d'autres circonstances, en circulant le long des voitures	2	2	4	8	0	0	0	0	8
6 ^o Gardes tombés en descendant du train ou en y montant aux stations.	0	0	2	2	0	0	0	0	2
Totaux (Littéra B).	4	9	21	34	2	2	0	4	38

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES.							
	Agents de l'Administration				Agents et entrepreneurs de l'Administration			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	tués.	blessés.	contusionnés.	Total général.
C. — Accidents survenus à d'autres agents, pendant leur service sur des trains :								
1° Agents tombés d'un train en marche.	3	7	7	17	»	»	»	» 17
2° Agents blessés en se heurtant à des obstacles fixes.	4	2	»	3	»	»	»	» 3
3° Agents blessés en se heurtant à d'autres trains ou véhicules de chemins de fer	»	4	4	2	»	»	»	» 2
4° Agents tombés en descendant du train ou en y montant aux stations.	»	1	5	6	»	»	»	» 6
5° Agents blessés dans d'autres circonstances . . .	2	6	7	13	»	»	»	» 15
Totaux (Littéra C).	6	17	20	43	»	»	»	» 43
D. — Accidents autres que ceux repris aux littéras précédents, survenus, pendant leur service, à des agents occupés dans les stations ou dans les ateliers :								
1° En accrochant ou en décrochant des véhicules. .	7	11	10	28	»	»	»	» 28
2° En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes.	»	2	2	4	»	»	»	» 4
3° En passant au-dessus de buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	1	3	1	5	»	»	»	» 5
4° En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	2	10	4	16	»	1	»	» 17
5° En passant ou en se trouvant entre des véhicules, et étant pris entre les buttoirs en dehors des opérations d'accrochage ou de décrochage. . . .	4	2	3	9	1	»	»	» 10
6° Accidents survenus dans d'autres circonstances, et qui ont été occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules de chemins de fer. . .	15	25	16	56	1	2	»	» 59
7° Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules de chemins de fer, et survenus dans les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises. .	»	13	10	23	»	»	»	» 23
8° Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules de chemins de fer, et survenus dans d'autres circonstances.	1	15	14	27	»	»	1	» 28
Totaux (Littéra D).	30	81	57	168	2	3	1	» 6 174

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES.								
	Agents de l'Administration				Agents des entrepreneurs de l'Administration				Total général.
	tus.	blessés.	contusionnés.	Total.	tus.	blessés.	contusionnés.	Total.	
E. — Accidents survenus à des agents en dehors de leurs fonctions :									
1 ^o En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	4	2	3	6	»	4	»	4	7
2 ^o Agents atteints par des véhicules en mouvement, en circulant sans nécessité dans les voies, pour se rendre à leur travail, retourner chez eux ou pour tout autre motif.	10	6	»	16	»	1	»	1	17
3 ^o Accidents divers.	11	4	4	19	»	»	»	»	19
Totaux (Littéra E).	25	9	7	39	»	5	»	5	37
RÉCAPITULATION.									
A. — Accidents survenus, pendant leur service, aux agents employés à la surveillance de la route, ainsi qu'aux travaux à effectuer aux voies, bâtiments et dépendances de la ligne.	32	28	7	67	2	4	3	9	76
B. — Accidents survenus, pendant leur service, à des gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route.	4	18	23	45	»	»	»	»	45
C. — Accidents survenus à d'autres agents, pendant leur service sur des trains	6	17	20	43	»	»	»	»	43
D. — Accidents autres que ceux repris aux littéras ci-dessus, survenus, pendant leur service, à des agents occupés dans les stations ou dans les ateliers	36	81	57	168	2	3	4	6	174
E. — Accidents survenus à des agents en dehors de leurs fonctions	25	9	7	39	»	5	»	5	37
TOTAUX GÉNÉRAUX.	94	153	111	358	4	9	4	17	378
Chiffres correspondants de 1879.	80	98	50	228	5	10	4	16	244
Différences pour 1880.	+14	+55	+61	+130	-1	-1	+3	+1	+134

N° XC. — *Détail des accidents survenus à des personnes étrangères à l'administration, autres que voyageurs. — Réseau de l'État. — Année 1880.*

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.
A. — Personnes atteintes par des trains ou par des véhicules de chemins de fer en mouvement.				
1° En traversant le railway à des passages à niveau gardés	3	5	2	8
2° En traversant le railway à des passages à niveau non gardés	7	1	2	10
3° En circulant dans des rues, places ou quais, où existent des voies de chemins de fer . .	2	3	"	5
4° En circulant dans les stations	2	"	"	2
5° En circulant le long de la voie	15	6	"	19
6° Suicide. — Folie	51	5	"	54
7° Dans les opérations de chargement ou de déchargement, ou en aidant aux manœuvres.	5	10	3	18
Ensemble.	65	26	7	96
B. — Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules de chemins de fer.				
1° Atteintes dans les opérations de chargement ou de déchargement	2	2	2	6
2° Circonstances diverses	"	4	2	6
Ensemble.	2	6	4	12
Totaux pour 1880.	65	32	11	108
Chiffres correspondants de 1879	50	11	5	66
Différences en plus pour 1880.	15	21	6	42

N° XCI. — Conséquences pécuniaires des

Années

ANNÉES.	LONGUEUR kilométrique moyenne EXPLOITÉES.	PARCOURS DES TRAINS. (Y compris le parcours des trains étrangers)			MOUVEMENT DES TRANSPORTS.			
		à	à	Ensemble.	Voyageurs.	Petites marchandises.		Grosses
		voyageurs.	marchandises.	—		TAXÉES au MINIMUM.	TAXÉES au POIDS.	marchandises.
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.		Colis.	Tonnes.	Tonnes.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1875	4,967	9,804,970	44,483,345	20,985,345	34,961,012	3,481,423	201,396	14,150,443
1876	2,053	40,446,467	14,417,706	24,564,473	36,913,707	3,362,463	499,994	14,340,878
1877	2,145	40,742,037	14,413,003	22,455,430	37,424,220	3,514,028	497,685	14,324,700
(12) 1878	2,210	41,395,659	14,459,032	22,854,694	39,463,822	3,656,353	203,603	15,581,546
(13) 1879	2,477	42,658,792	12,724,265	25,383,057	40,545,605	3,892,058	242,027	16,926,299
1880	2,702	45,058,840	14,771,562	29,830,402	43,032,882	4,229,067	230,512	18,812,344

(1) Montant des quartiers payés d'une rente de 3,500 francs, prenant cours le 4 février 1875 et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(2) Montant des quartiers payés d'une rente de 400 francs, prenant cours le 5 octobre 1875 et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(3) Y compris 55-50 francs imputables sur 1880, mais concernant un fait survenu en 1875.

(4) — fr. 8,241-86 — — — un accident — 1876.

(5) Montant des quartiers payés d'une rente de 600 francs, prenant cours le 8 octobre 1876 et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(6) Y compris 1,200 francs imputables sur 1880, mais concernant des accidents survenus en 1876.

(7) — fr. 155-77 — — — un fait — 1876.

(8) Montant des quartiers payés d'une rente de 2,000 francs, prenant cours le 22 octobre 1877 et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(9) Y compris fr. 12,280-42 imputables sur 1880, mais concernant un accident survenu en 1877.

(10) Montant des quartiers payés d'une rente de 370 francs prenant cours le 1^{er} août 1877 et d'une autre de 1,200 francs prenant cours le 26 octobre 1877, se rapportant toutes deux à des accidents survenus pendant cet exercice.

(11) Y compris fr. 549-76 imputables sur 1880, mais concernant des faits survenus en 1877.

(12) Non compris les lignes rachetées dans les Flandres.

(13) Y compris fr. 20,745-61 montant des avaries survenues à 221 véhicules étrangers.

(14) — fr. 47,258-85 imputables sur 1880, mais concernant des accidents survenus en 1878.

(15) — fr. 917-75 — — — — 1878.

(16) — fr. 28,092-66 — — — — 1878.

(17) — fr. 400-03 — — — des faits — 1878.

(18) Y compris les lignes rachetées dans les Flandres, à l'exception de celles de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières (parties belges), dont la fusion, avec le réseau de l'État, n'a eu lieu qu'en 1880.

(19) Y compris fr. 18,832-85, montant des avaries survenues à 168 véhicules étrangers.

(20) — fr. 4,729-09 imputables sur 1880, mais concernant un accident survenu en 1879.

(21) — fr. 44,650-23 — — — des accidents survenus en 1879.

(22) — fr. 5,957-87 — — — des faits — en 1879.

(23) — fr. 11,794-82 montant des avaries survenues à 150 véhicules étrangers.

nombre de voyageurs victimes d'accidents de trains, mis en regard du nombre de voyageurs-kilomètre. — Années 1879 et 1880.

NOMBRE DE VICTIMES.								Observations.
port au nombre mètres exploités.		par rapport au nombre de voyageurs transportés.			par rapport au nombre de voyageurs-kilomètre.			
Un blessé par :	Une victime par :	Un tué par :	Un blessé par :	Une victime par :	Un tué par :	Un blessé par :	Une victime par :	
324	256	9,798,126	2,449,531	1,959,625	257,773,633	64,443,383	51,654,706	(a) Ce renseignement fait défaut. (b) Le rapport pour 1880 n'est pas encore parvenu à l'Adminis- tration.
108	108	"	810,970	810,970	"	20,623,003	20,823,003	
463	151	1,515,592	3,091,781	1,030,591	60,108,035	120,216,071	40,072,023	
94	87	0,969,933	580,828	536,148	276,375,883	23,031,323	21,260,083	
326	261	13,759,538	3,439,885	2,731,908	327,960,323	81,990,091	65,592,065	
(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	
285	238	6,555,513	1,638,878	1,311,103	221,503,368	55,375,842	44,300,674	
—	—	—	—	—	—	—	—	
193	162	4,360,852	828,734	696,136	151,035,391	26,768,646	24,165,662	
—	—	—	—	—	—	—	—	
878	439	6,328,452	6,328,452	3,161,226	240,539,716	240,539,716	120,269,838	
—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	"	"	"	"	"	"	
2,106	1,083	5,930,225	5,930,225	2,965,113	367,852,329	367,852,329	183,926,164	
417	417	"	3,549,545	3,549,545	"	92,354,725	92,354,725	
"	"	"	"	"	"	"	"	
369	369	"	2,062,063	2,062,063	"	79,768,922	79,768,922	
—	—	—	—	—	—	—	—	
429	322	10,574,929	3,524,976	2,643,732	272,781,028	90,927,009	68,175,257	
—	—	—	—	—	—	—	—	
707	707	"	2,317,459	2,317,459	"	156,316,486	156,316,486	
—	—	—	—	—	—	—	—	
2,014	2,014	"	4,258,490	4,258,490	"	259,492,348	259,492,348	
(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	
124	103	10,128,512	2,025,702	1,688,085	204,815,485	40,963,097	34,175,014	
180	180	"	2,868,858	2,868,858	"	63,427,380	63,427,380	
609	609	"	4,727,928	4,727,928	"	89,238,749	89,238,749	
"	"	"	"	"	"	"	"	
17	17	"	269,935	269,935	(a)	(a)	(a)	
175	87	3,154,548	3,154,548	1,577,274	(a)	(a)	(a)	
68	64	4,188,665	279,244	261,791	157,186,564	10,479,104	9,824,160	
1,048	262	1,459,579	4,378,738	1,094,684	58,789,702	167,369,107	41,842,277	
72	63	45,386,477	2,161,260	1,891,103	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
115	115	"	1,427,026	1,427,026	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
24	24	45,514,115	395,775	392,363	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
142	133	26,433,802	1,762,240	1,652,100	((a)	(a)	(a)	
—	—	—	—	—	—	—	—	
58	58	"	578,515	578,515	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
475	475	"	5,394,034	5,394,034	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	"	"	"	"	"	"	
469	117	1,812,945	5,438,836	1,359,709	35,440,750	106,332,251	26,580,563	
482	482	"	3,126,097	3,126,097	"	79,209,918	79,209,918	
241	120	1,633,268	1,638,268	819,129	42,272,880	42,272,880	21,136,440	

N° XCIV. — *Cadre du personnel nommé des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.*

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général. Relevés, règlements et statistique générale. Mise à l'habilitation.	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
A. Comité d'administration et haute surveillance.								
Administrateur	12.0	4	"	"	"	"	"	"
Inspecteur général	9.0	3	"	1	1	1	"	"
B. Personnel administratif.								
Directeur d'administration. . .	9.0	5	2	"	"	1	1	1
	8.0							
Directeur de service.	8.0	6	"	"	"	5 (e)	1 (e)	"
	7.0							
Inspecteur	7.0	23	3 (a)	1 (a)	"	7 (a)	1 (a)	1 (a)
	6.5							
	6.0							
	5.5							
	7.0	43	2 (a)	"	2 (a)	6 (a)	3 (a)	"
Chef de division	6.5							
	6.0							
	5.5							
	5.0	95	11 (a)	5 (a)	9 (a)	23 (a)	12 (a)	3 (a)
Chef de bureau	4.5							
	4.0							
	3.5							
	5.0	61	"	"	2 (a)	11 (a)	"	"
Contrôleur.	4.5							
	4.0							
	3.5							
	3.5	97	10 (a)	10 (a)	7 (a)	23 (a)	"	"
Commis-chef.	3.1							
	3.5	72	"	"	"	7 (a)	23 (a)	2 (a)
Vérificateur	3.1							
	5.0	5	"	"	4 (e)	"	"	1 (e)
Chef de dépôt principal	4.5							
A reporter	—	377	28	38	54	168	71	21

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel du service d'exécution.

(l) Dont 2 pour l'Arsenal de Malines.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements originaux.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général Renseignements et statistique générale. Masse d'habillement.	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
Report. . .	—	377	28	38	51	463	71	21
Chef de dépôt ou de fabrication.	4.0	12	4 (e)	»	11 (e)	»	»	»
	3.8							
	3.1							
	2.7							
	2.3							
Chef de station.	5.0	551	»	»	»	551 (e)	»	»
	4.5							
	4.0							
	3.5							
	3.4							
Receveur.	2.7	99	»	»	»	»	99 (e)	»
	2.3							
	2.0							
	4.65							
	5.0							
Commis	4.5	2,761	»	»	»	»	»	»
	4.0							
	3.5							
	3.1							
	2.7							
Premier chef-garde	2.3	34	»	»	»	»	»	»
	2.0							
	1.65							
	1.3							
	1.1							
Chef-garde et chef-facteur de station.	3.2	452	»	»	»	»	»	»
	2.9							
	2.5							
	2.2							
	2.1							
A reporter. . .	4.85							
	—	4,286	116	296	413	2,773	605	53

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel des services d'exécution.

(1) Chefs-gardes.

(2) Chefs-facteurs.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général. Enseignements et statistique générale Masse d'habillement	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
Report . . .	—	4,286	146	296	443	2,773	608	53
Garde et facteur de station. . .	4.85	1,308	°	°	°	(1)857(e)	°	°
	4.65							
	4.45							
	4.2							
Officier de police et interprète .	4.75	47	°	°	°	47(e)	°	°
	4.65							
	4.3							
	2.2							
Dessinateur-expéditionnaire . .	2.0	48	°	°	3(a)	°	°	°
	4.3							
	4.5							
	4.2							
Expéditionnaire.	2.2	26	23(a)	°	°	3(a)	°	°
	2.0							
	4.65							
	4.3							
Agréé (°)	2.50	655	2(e)	3(e)	80(e)	569(e)	°	4(e)
	4.40							
	4.30							
	4.20							
	4.10							
	4.00							
	90							
	80							
Ensemble (litt. B.) .	70	6,340	141	309	533	4,698	608	54
	—							
	—							
	—							
C. Personnel technique.								
Directeur d'administration . . .	9.0	3	°	2	1	°	°	°
	8.0							
Directeur de service.	8.0	40	°	5(e)	5(e)	°	°	°
	7.0							
A reporter . . .	—	43	°	7	6	°	°	°

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel des services d'exécution.

(1) Gardes.

(2) Facteurs.

(3) Agents investis, à titre principal, des attributions de l'ouvrier, et chargés accessoirement de certaines écritures, annotations, etc.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général. Enseignement et statistique générale. Vaste d'habilitation.	Votes et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
Report. . .	—	43	"	7	6	"	"	"
Ingénieur en chef ou principal .	7.0	41	"	"	"	"	"	"
	6.5		"	3 (a)	4 (a)	"	"	"
	6.0		"	2 (e)	2 (e)	"	"	"
Ingénieur	5.5	64	"	"	"	"	"	"
	5.0		"	"	"	"	"	"
	4.5		"	2 (a)	2 (a)	"	"	"
Sous-ingénieur	4.0	24	"	29 (e)	34 (e)	"	"	"
	3.5		"	"	"	"	"	"
	3.4		"	"	4 (a)	"	"	"
Chef de section principal . . .	2.7	42	"	5 (e)	18 (e)	"	"	"
	5.0		"	"	"	"	"	"
	4.5		"	7 (e)	5 (e)	"	"	"
Chef de section	4.0	49	"	"	"	"	"	"
	3.5		"	3 (a)	4 (a)	"	"	"
	3.4		"	34 (e)	44 (e)	"	"	"
Sous-chef de section.	2.7	123	"	"	"	"	"	"
	2.3		"	2 (a)	"	"	"	"
	2.0		"	40 (e)	45 (e)	"	"	"
Chimiste.	2.7 à 4.0	4	"	"	4 (e)	"	"	"
Préparateur	2.0 à 2.7	4	"	"	4 (e)	"	"	"
Ensemble (litt. C).	—	297	"	199	98	"	"	"
Totaux (litt. A, B et C.).	—	6,644	441	509	632	4,699	605	54
D. Personnel hors cadre.								
Commissaire en chef de surveil- lance.	6.0	4	"	"	"	4(e)	"	"
Commissaire de surveillance . .	2.2 à 3.5	3	"	"	"	3(e)	"	"
Sous-commissaire de surveillance.	2.0	4	"	"	"	4(e)	"	"
Agent commercial	5.0 et 40.0	2	"	"	"	2(e)	"	"
Totaux généraux (litt. A, B, C et D)	—	6,651	441	509	632	4,706	605	54

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel des services d'exécution.

N° XCI. — Conséquences pécuniaires des
Années

ANNÉES.	LONGUEUR Kilométrique moyenne EXPLOITÉE.	PARCOURS DES TRAINS. (Y compris le parcours des trains étrangers)			MOUVEMENT DES TRANSPORTS.			
		à	à	Ensemble.	Voyageurs.	Petites marchandises.		Grosses marchandises.
		voyageurs.	marchandises.			TAXÉES au MINIMUM.	TAXÉES au POIDS.	
		Kilomètres.	Kilomètres.			Colis.	Tonnes.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1875	1,967	9,804,970	44,483,345	20,985,315	34,961,012	3,481,423	204,396	44,450,443
1876	2,053	10,146,467	44,417,706	24,864,473	36,943,707	3,362,463	199,994	44,340,878
1877	2,145	10,742,037	44,443,093	22,455,430	37,421,220	3,511,028	197,685	44,324,700
(18) 1878	2,210	11,395,659	44,459,032	22,854,691	39,163,822	3,656,353	203,603	45,581,516
(19) 1879	2,477	12,638,792	42,724,265	25,383,057	40,545,605	3,892,058	212,027	46,926,299
1880	2,702	15,058,840	44,771,662	29,830,402	43,032,882	4,229,067	230,512	48,812,311

(1) Montant des quartiers payés d'une rente de 2,500 francs, prenant cours le 4 février 1875 et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(2) Montant des quartiers payés d'une rente de 400 francs, prenant cours le 5 octobre 1875 et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(3) Y compris 53-50 francs imputables sur 1880, mais concernant un fait survenu en 1875.

(4) — fr. 8,241-86 — — — un accident — 1876.

(5) Montant des quartiers payés d'une rente de 600 francs, prenant cours le 8 octobre 1876 et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(6) Y compris 1,210 francs imputables sur 1880, mais concernant des accidents survenus en 1876.

(7) — fr. 155-77 — — — un fait — 1876.

(8) Montant des quartiers payés d'une rente de 2,000 francs, prenant cours le 22 octobre 1877 et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(9) Y compris fr. 12,280-42 imputables sur 1880, mais concernant un accident survenu en 1877.

(10) Montant des quartiers payés d'une rente de 370 francs prenant cours le 1^{er} août 1877 et d'une autre de 1,200 francs prenant cours le 25 octobre 1877, se rapportant toutes deux à des accidents survenus pendant cet exercice.

(11) Y compris fr. 349-76 imputables sur 1880, mais concernant des faits survenus en 1877.

(12) Non compris les lignes rachetées dans les Flandres.

(13) Y compris fr. 20,745-61 montant des avaries survenues à 221 véhicules étrangers.

(14) — fr. 47,258-46 imputables sur 1880, mais concernant des accidents survenus en 1878.

(15) — fr. 917-73 — — — — — 1878.

(16) — fr. 28,092-66 — — — — — 1878.

(17) — fr. 400-05 — — — des faits — 1878.

(18) Y compris les lignes rachetées dans les Flandres, à l'exception de celles de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières (parties belges), dont la fusion, avec le réseau de l'État, n'a eu lieu qu'en 1880.

(19) Y compris fr. 18,832-85, montant des avaries survenues à 168 véhicules étrangers.

(20) — fr. 1,729-09 imputables sur 1880, mais concernant un accident survenu en 1879.

(21) — fr. 14,650-23 — — — des accidents survenus en 1879.

(22) — fr. 3,937-87 — — — des faits — en 1879.

(23) — fr. 11,791-82 montant des avaries survenues à 150 véhicules étrangers.

accidents. — Dépenses résultant des pertes et avaries.
1875 à 1880.

DÉPENSES													CONSEQUENCES		
pour avaries au matériel roulant. (a)			se rapportant									SE RAPPORTANT au personnel de l'Administration (Continuation de salaires.) (c) (d)		pécuniaires des ACCIDENTS, PERTES ET AVARIES. — Totaux. (Col. 12, 21 et 22.)	
MATÉRIEL à VOYAGEURS.	MATÉRIEL à MARCHANDISES.	Ensemble.	aux voyageurs ou à leur famille.		aux agents de l'Administration ou à leur famille.		aux personnes étrangères à l'Ad- ministration, autres que des voyageurs.		aux propriétaires de marchandises détruites, perdues ou avariées, par suite :		Ensemble. (b)				
10	11	12	Indemnités. 13	Rentes viagères. 14	Indemnités. 15	Rentes viagères. 16	Indemnités. 17	Rentes viagères. 18	d'accidents. 19	d'autres causes. 20	21	22	23		
51,997 56	194,957 26	246,954 82	7,914 05	(1) 12,500 »	58,082 44	(2) 1,604 80	77,179 60	»	110,666 36	(3) 530,728 78	798,673 03	62,323 62	1,407,954 47		
54,491 82	326,447 57	380,939 39	(4) 75,997 82	(5) 2,550 »	(6) 49,891 18	»	64,712 75	»	7,245 62	(7) 460,047 39	630,443 96	65,949 89	1,077,303 24		
60,457 »	368,640 »	428,767 »	5,440 15	(8) 6,000 »	(9) 19,895 36	(10) 4,740 »	7,726 89	»	31,365 50	(11) 478,133 61	253,244 51	64,472 77	746,091 28		
30,981 64	(12) 231,329 17	262,310 81	51,908 80	(14) »	(15) 5,361 10	»	30,513 38	»	16,146 91	(17) 124,337 90	228,238 09	60,403 74	550,652 61		
83,721 79	(19) 247,647 23	331,369 02	(20) 7,994 34	»	(21) 27,960 35	»	3,743 45	»	20,258 44	(23) 146,611 20	206,567 48	62,616 08	600,552 58		
76,435 96	(23) 189,340 49	265,776 45	27,032 99	»	27,703 11	»	10,801 40	»	23,347 50	240,494 86	329,379 86	75,634 53	670,787 84		

(a) Les chiffres des colonnes comprises sous cette rubrique sont approximatifs; ils indiquent les évaluations des dégâts au matériel, évaluations faites par les fonctionnaires chargés de procéder aux enquêtes après chaque accident.

(b) Indépendamment de ces sommes, il y aurait lieu de tenir compte des indemnités et rentes faisant l'objet de réclamations ou de procès actuellement en litige.

Ces indemnités et rentes sont les suivantes :

ANNÉES.	INDEMNITÉS RÉCLAMÉES PAR DES								ENSEMBLE.		
	voyageurs ou leur famille.		agents de l'Administra- tion ou leur famille.		personnes étrangères à l'Administration, autres que des voya- geurs.		propriétaires de marchan- dises détruites, perdues ou avariées, par suite :				
	Principal.	Rente viagère.	Principal.	Rente viagère.	Principal.	Rente viagère.	d'accidents.	d'autres causes.	Principal.	Rentes.	
1875	»	»	30,000	»	30,000	»	2,315	»	62,315	»	»
1876	140,000	»	43,000	»	»	»	7,500	2,116 50	192,616 50	»	»
1877	»	»	122,400	»	57,500	»	»	1,048 65	180,948 65	»	»
1878	»	»	35,000	»	255,000	»	»	180 10	299,180 10	»	»
1879	282,700	»	220,000	1,000	120,000	»	»	67,968 13	690,668 13	1,000	»
1880	132,500	»	160,000	»	70,000	1,000	3,025	28,241 45	393,766 43	1,000	»

(c) Il n'est pas possible de fournir les mêmes renseignements en ce qui concerne le personnel nommé, aucun attachement n'étant tenu à ce point de vue. Les sommes portées dans cette colonne s'appliquent à tous les accidents survenus au personnel ouvrier, non seulement du chef de la circulation des trains, mais encore dans les stations, ateliers, etc.

(d) A ces sommes il y aurait lieu d'ajouter une part des dépenses supportées par la Caisse de retraite et de secours des ouvriers, lesquelles dépenses se sont élevées comme il suit, du chef seul des accidents de toutes natures et sans distinction des exercices pendant lesquels ces accidents se sont produits. (Voir détails à l'annexe XCI.)

ANNÉES.	SECOURS temporaires et annuels, FRAIS de traitement, etc.	PENSIONS.	Ensemble.
1875	79,175 62	73,276 41	152,452 03
1876	81,246 58	76,340 40	157,586 98
1877	83,325 18	79,484 69	162,809 79
1878	84,240 90	81,480 »	165,720 90
1879	112,726 81	83,064 94	195,791 75
1880	116,150 82	83,333 94	199,484 76

N° XCH. — *Détail des dépenses supportées par la Caisse de retraite*
Années 1875

ANNÉES.	Effectif en exercice.	Secours temporaires (quotités de salaires) frais de traitement.							
		Nombre d'ouvriers.	Secours.		Soins médicaux.	Médicaments.	Bandages, appareils de toutes natures.	Séjour dans les hôpitaux.	TOTAL.
			Nombre de journées d'incapacité de travail.	Dépense.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1875	25,021	216	7,682	12,873 50	34,443 45	43,333 83	4,196 »	9,008 78	70,855 26
1876	24,473	213	8,278	13,954 44	35,714 20	45,475 43	2,231 »	7,755 53	75,127 35
1877	24,952	256	9,974	15,425 81	36,883 97	45,793 07	2,972 50	6,214 91	76,990 26
1878	25,782	269	10,751	16,696 29	36,426 95	46,430 36	3,938 25	5,310 44	78,502 29
1879	27,867	354	12,238	20,929 83	47,763 88	28,438 76	3,294 90	5,768 29	105,895 66
1880	31,648	407	13,602	24,733 56	48,890 50	26,338 84	4,431 25	4,634 58	109,028 73

Nombre d'ouvriers, veuves et orphelins pensionnés

ANNÉES.	OUVRIERS frappés d'incapacité de travail.		OUVRIERS rendus impropres à toutes fonctions.		
	Nombre.	Durée moyenne de l'incapacité de travail.	Pensionnés	Admis aux secours annuels.	TOTAL.
1875	216	36 jours.	7	4	8
1876	213	39 —	2	4	3
1877	256	39 —	2	3	5
1878	269	40 —	5	4	6
1879	354	35 —	»	2	2
1880	407	33 —	1	4	2

et de secours, du chef d'accidents survenus aux ouvriers pendant leur service,
à 1880.

Frais de funérailles.	SECOURS ANNUELS.									PENSIONS.										Dépense totale supportée par la caisse pendant l'exer- cice considéré.
	Dépense afférente à l'exercice en cours.							Dépense afférente aux exercices antérieurs.	Total des colonnes 18 et 19.	Dépense afférente à l'exercice en cours.							Dépense afférente aux exercices antérieurs.	Total des colonnes 27 et 28.		
	Ouvriers.		Veuves.		Orphelins.		Dépense totale.			Ouvriers.		Veuves.		Orphelins.		Dépense totale.				
	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.				Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.					
																			11	
4,620 »	4	46 50	49	1,740 91	4	38 67	4,796 08	4,904 28	3,700 36	7	3,126 67	45	3,047 57	5	690 47	6,864 44	66,442 »	73,276 44	452,452 03	
3,843 30	4	42 »	40	663 43	2	47 »	752 43	4,533 50	2,275 93	2	797 67	24	3,534 82	4	388 75	4,721 24	74,649 46	76,340 40	157,586 98	
4,455 »	3	462 47	45	865 09	6	307 75	4,335 04	844 83	2,479 84	2	209 46	20	2,086 »	5	404 83	3,599 99	75,884 70	79,484 69	462,809 79	
2,970 »	4	244 »	40	744 47	»	»	952 47	4,846 44	2,768 64	5	974 25	23	2,825 32	3	466 33	3,965 90	77,514 40	84,480 »	465,720 90	
4,500 25	2	464 50	40	662 33	3	98 83	925 66	4,405 24	2,330 90	»	»	25	4,035 93	6	468 54	4,504 44	78,560 50	83,064 94	493,791 75	
5,420 »	4	465 »	8	515 »	3	83 67	763 67	4,238 42	2,002 09	4	488 33	26	4,745 44	4	34 47	4,967 94	78,366 03	83,333 94	499,484 76	

ou admis aux secours annuels. — Années 1875 à 1880.

VEUVES d'ouvriers décédés des suites d'accidents.			ORPHELINS d'ouvriers décédés des suites d'accidents.		
Pensionnées.	Admises aux secours annuels.	TOTAL.	Pensionnés.	Admis aux secours annuels.	TOTAL.
45	49	34	5	4	6
24	40	34	4	2	6
20	45	35	5	6	44
23	40	33	3	»	3
25	40	35	6	3	9
26	8	34	4	3	4

N° XCHH. — Tableau comparatif, pour les principales exploitations de l'Europe, du kilométrage exploité, de voyageurs transportés et de

DÉSIGNATION DES EXPLOITATIONS.	ANNÉES.	Longueur kilométrique moyenne exploitée.	Voyageurs transportés		Voyageurs victimes d'accidents de trains.			par rap- port au kilo	
			à toute distance.	à un kilomètre.	Tués.	Blessés.	Total.	Un tué par :	
Allemagne.	Alsace-Lorraine	1878-1879	1,291	9,798,126	257,773,532	1	4	5	1,291
		1879-1880	1,293	9,731,716	249,876,036	"	12	12	"
	Basse-Silésie et Marche	1878-1879	926	6,183,569	240,432,142	4	2	6	231
		1879-1880	1,130	6,969,933	276,375,883	1	12	13	1,130
	Berg-Marche	1879	1,303	13,759,538	327,960,323	1	4	5	1,303
		1880	1,413	15,391,330	366,815,340	(a)	(a)	(a)	(a)
	Cologne-Minden	1879	1,141	6,555,513	221,503,398	1	4	5	1,141
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	État Bavarois	1879	4,051	17,403,406	604,141,597	4	21	25	1,014
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	— Hanovrien	1879	878	6,329,452	240,539,716	1	1	2	878
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	— Prussien (ligne de l'Est)	1878-1879	1,773	5,215,560	345,707,524	"	"	"	"
		1879-1880	2,166	5,930,225	367,852,329	1	1	2	2,166
	— Saxon	1879	2,084	17,747,723	461,773,625	"	5	5	"
		1880	2,133	18,461,212	484,099,359	"	"	"	"
Autriche.	Magdebourg-Halberstadt	1879	1,107	6,186,188	219,306,767	"	3	3	"
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	Rhénan	1879	1,287	10,574,929	212,781,028	1	3	4	1,287
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	Empereur Ferdinand du Nord	1879	707	2,317,459	156,316,486	"	1	1	"
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	État (Société d'exploitation)	1879	2,014	4,256,490	219,492,348	"	1	1	"
		1880	2,014	4,405,777	214,929,796	(a)	(a)	(a)	(a)
	État	1879	2,477	40,514,047	819,261,940	4	20	24	619
		1880	2,702	43,032,582	981,410,710	"	15	15	"
	Grand-Central	1879	609	4,727,928	89,238,749	"	1	1	"
		1880	607	4,731,294	91,534,054	"	"	"	"
	Nord-Deige	1879	175	2,899,350	(a)	"	10	10	"
		1880	175	3,154,548	(a)	1	1	2	175
	État (Société d'exploitation)	1879	1,016	4,188,665	157,186,564	1	15	16	1,016
		1880	1,048	4,378,738	167,369,107	3	1	4	349
Belgique.	Great-Eastern	1879	1,509	45,389,477	(a)	1	21	24	1,509
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	Great-Western	1879	3,453	42,810,780	(a)	"	30	30	"
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	London and North-Western	1879	2,784	45,514,115	(a)	1	115	116	2,784
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	Midland	1879	2,138	26,433,602	(a)	1	15	16	2,138
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	North-British	1879	1,512	15,041,411	(a)	"	26	26	"
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	North-Eastern	1879	2,373	26,970,173	(a)	"	5	5	"
		1880 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	Nord-Est	1879	401	5,224,040	100,882,949	"	"	"	"
		1880	469	5,438,836	106,322,251	3	1	4	156
	Occidentale	1879	482	3,126,097	79,209,918	"	1	1	"
		1880	482	3,276,516	84,545,760	2	2	4	241

nombre de voyageurs victimes d'accidents de trains, mis en regard du nom. voyageurs-kilomètre. — Années 1879 et 1880.

NOMBRE DE VICTIMES.										Observations.
port au nombre mètres exploités.		par rapport au nombre de voyageurs transportés.			par rapport au nombre de voyageurs-kilomètre.					
Un blessé par :	Une victime par :	Un tué par :	Un blessé par :	Une victime par :	Un tué par :	Un blessé par :	Une victime par :			
324	258	9,708,126	2,449,531	1,059,625	257,773,532	64,443,383	51,554,700	(a) Ce renseignement fait défaut.		
108	108	"	810,976	810,976	"	20,823,003	20,823,003	(b) Le rapport pour 1880 n'est pas encore parvenu à l'Adminis- tration.		
463	154	1,545,692	3,091,784	1,030,584	60,108,035	120,216,071	40,072,023			
94	67	6,969,933	580,828	536,148	276,375,883	23,031,323	21,259,683			
328	261	13,759,538	3,439,885	2,751,908	327,860,323	81,990,081	65,592,065			
(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)			
285	228	6,555,513	1,638,678	1,311,103	221,503,368	55,375,842	44,300,674			
—	—	—	—	—	—	—	—			
193	162	4,350,852	828,734	698,136	151,035,391	28,768,646	24,163,662			
—	—	—	—	—	—	—	—			
878	439	6,328,452	6,328,452	3,164,226	240,539,716	240,539,716	120,269,858			
—	—	—	—	—	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—			
2,166	1,083	5,930,225	5,930,225	2,965,113	367,852,329	367,852,329	183,926,164			
417	417	"	3,549,545	3,549,545	"	92,354,725	92,354,725			
"	"	"	"	"	"	"	"			
369	369	"	2,062,063	2,062,063	"	79,768,922	79,768,922			
—	—	—	—	—	—	—	—			
429	322	10,574,929	3,524,976	2,643,732	272,781,028	90,927,009	68,175,257			
—	—	—	—	—	—	—	—			
707	707	"	2,317,459	2,317,459	"	156,316,486	156,316,486			
—	—	—	—	—	—	—	—			
2,014	2,014	"	4,256,490	4,256,490	"	259,492,348	259,492,348			
(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)			
124	103	10,128,512	2,025,702	1,688,055	204,815,485	40,963,097	34,135,914			
160	160	"	2,868,658	2,868,658	"	65,427,380	65,427,380			
609	609	"	4,727,928	4,727,928	"	89,238,749	89,238,749			
"	"	"	"	"	"	"	"			
17	17	"	269,935	269,935	(a)	(a)	(a)			
175	87	3,154,548	3,154,548	1,577,274	(a)	(a)	(a)			
68	64	4,188,665	279,244	261,791	157,186,564	10,479,104	9,824,100			
1,048	262	1,459,679	4,378,738	1,094,684	55,789,703	167,369,107	41,842,277			
72	63	45,386,477	2,161,260	1,891,103	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—			
113	115	"	1,427,026	1,427,026	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—			
24	24	45,514,115	395,775	392,363	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—			
142	133	26,433,602	1,762,240	1,652,100	[(a)	(a)	(a)			
—	—	—	—	—	—	—	—			
68	68	"	578,515	578,515	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—			
475	475	"	5,394,034	5,394,034	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—			
"	"	"	"	"	"	"	"			
469	117	1,812,945	5,438,836	1,359,709	35,440,750	106,322,251	26,580,563			
482	482	"	3,126,097	3,126,097	"	79,209,918	79,209,918			
241	120	1,638,258	1,638,258	819,129	42,272,880	42,272,880	21,136,440			

Situation au 31 décembre 1880.

PERSONNEL TECHNIQUE.												TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
Inspecteurs généraux.	Directeurs d'administration.	Directeurs de service.	Ingénieurs en chef ou principaux.	Ingénieurs.	Sous-ingénieurs.	Chefs de section principaux.	Chefs de section.	Sous-chefs de section.	Chimiste et préparateur.	Des-inieurs-expéditionnaires.	TOTAL.		
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	44	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	21	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	44	
1	2	1	3	4	4	1	4	2	1	1	43	89	
1	1	2	3	44	42	4	6	4	1	4	47	459	
1	1	1	1	3	6	6	23	99	1	8	417	260	
1	1	1	6	18	19	7	35	405	1	42	207	508	
1	1	1	3	3	2	1	1	1	1	4	41	97	
1	1	1	5	22	5	3	4	7	1	4	53	202	
1	1	1	1	4	12	2	5	7	2	1	34	323	
1	1	2	9	29	19	5	9	45	2	5	97	622	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	338	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	496	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4,290	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4,824	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	314	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	42	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	228	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	584	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	32	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	43	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	54	
2	3	4	45	47	38	42	44	420	2	47	304	6,740	

Situation au 31 décembre 1880.

PERSONNEL TECHNIQUE												TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
Inspecteurs généraux.	Directeurs d'administration.	Directeurs de service.	Ingénieurs en chef ou principaux.	Ingénieurs.	Sous-ingénieurs.	Chefs de section principaux.	Chefs de section.	Sous-chefs de section.	Chimiste et préparateur.	Des-inaleurs-expéditionnaires.	TOTAL.		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	411	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	144	
"	2	"	3	1	1	"	4	2	"	"	13	89	
1	"	2	3	14	12	1	6	4	"	4	47	459	
"	"	"	4	3	6	6	25	99	"	8	137	260	
1	2	2	6	18	19	7	35	405	"	12	207	508	
"	1	"	3	3	2	"	"	1	"	1	11	97	
1	"	1	5	22	5	3	4	7	"	4	52	202	
"	"	"	1	4	12	2	5	7	2	"	34	323	
4	4	2	9	29	19	5	9	15	2	5	97	622	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	348	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	496	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,290	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,831	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	314	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	225	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	584	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	
2	3	4	45	47	38	42	44	420	2	17	304	6,740	

N° XCVI. — *Effectif du personnel subalterne (traducteurs, classeurs, huissiers, exploités par l'Etat. —*

QUALITÉ.	Traitements ou salaires				DURÉE normale de la journée de travail — Heures.	Répartition des		
	mensuels.		journaliers.			Inspections générales.	Service général.	Renseignements et statistique générale.
	Minima. — Francs.	Maxima. — Francs.	Minima. — Francs.	Maxima. — Francs.				
A. Administration								
Traducteur.	"	"	"	"	7	"	"	"
Traceur-rédacteur (1).	"	"	4 50	5 50	8	"	"	"
Traceur (1).	"	"	4 "	5 "	8	"	"	"
Traceur (1).	90 "	150 "	"	"	8	"	"	1 (2)
Traceur-expéditionnaire (1).	"	"	3 50	5 "	8	"	"	"
Dessinateur (1).	"	"	4 "	5 "	8	"	"	"
Chef-classeur.	140 "	160 "	"	"	8 à 9	"	"	"
Classeur.	90 "	130 "	"	"	8 à 9	"	1	"
Aide-classeur.	40 "	80 "	"	"	8 à 9	"	3	"
Huissier.	140 "	160 "	"	"	8 à 9	1	2	1
Messager.	90 "	130 "	"	"	8 à 9	1	2	1
Aide-messager.	40 "	80 "	"	"	8 à 9	"	19	"
Chef d'atelier.	150 "	180 "	"	"	8 à 10	"	1	"
Imprimeur.	100 "	150 "	"	"	8 à 10	"	1	"
Ouvrier.	"	"	3 "	3 60	9	"	"	3 (3)
Apprenti.	40 "	90 "	"	"	10	"	2	"
Magasinier.	90 "	140 "	"	"	9	"	"	"
Boute-feu et nettoyeur lampiste.	"	"	2 50	3 20	9	1	1	1
Écureuse.	"	"	1 80	2 "	7 à 8	1	1	"
Concierge-écureuse.	"	"	0 70	1 20	"	"	"	1
Totaux (litt. A.).	—	—	—	—	—	4	33	8
B. Services								
Messager et aide-messager.	40 "	130 "	"	"	9	"	"	"
Garçon de bureau.	40 "	140 "	"	"	12	"	"	"
Concierge.	"	"	1 "	1 80	"	"	"	"
Boute-feu.	"	"	2 40	2 50	12	"	"	"
Écureuse.	"	"	1 "	2 "	12	"	"	"
Garde-salle.	"	"	2 20	3 "	12	"	"	"
Portier.	80 "	110 "	"	"	12	"	"	"
Totaux (litt. B.).	—	—	—	—	—	"	"	"
Totaux généraux (litt. A. et B.).	—	—	—	—	—	4	33	8

messagers, traceurs, dessinateurs, gens de service, etc.) des chemins de fer
Situation au 31 décembre 1880.

agents par branche d'administration.						NOMBRE total d'agents de chaque catégorie.	Observations.
Masse d'habille- ment.	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et matériel.	Exploitation.	Contrôle des matières.	Contrôle des recettes.		

centrale.

0	0	0	16	0	0	16	(1) Les agents de cette catégorie sont admis à titre temporaire, pour la durée des travaux qui ont motivé leur concours. (2) Attaché à l'atelier de reproduction des plans.
0	32	0	0	0	0	32	
0	2	0	0	0	0	2	
0	0	0	0	0	0	0	
0	45	0	0	0	0	45	
0	2	0	0	0	0	2	
0	0	0	0	0	4	4	
0	0	0	4	0	10	15	
0	0	0	4	0	39	46	
0	2	0	6	4	1	14	
4	4	3	14	0	5	31	
4	4	3	12	0	6	41	
0	0	0	0	0	0	4	
0	0	0	0	0	0	1	
0	0	0	0	0	0	3	
0	0	0	0	0	0	2	
4	0	0	0	0	0	1	
4	3	5	7	4	3	23	
4	4	4	15	4	6	33	
4	2	4	2	0	4	8	
3	97	46	80	3	72	318	

extérieurs.

0	12	45	17	0	0	44
0	29	49	13	0	0	61
0	7	4	0	0	0	8
0	7	1	0	0	0	8
0	11	6	108	0	0	125
0	0	0	162	0	0	162
0	0	47	0	0	0	47
0	66	59	300	0	0	425
3	163	73	380	3	72	743

N° XCVII. — Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel

A. — Service des

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	Salaires		DURÉE normale de la journée de travail — Heures.	Répartition des ouvriers PAR SPÉCIALITÉ D'ATTRIBUTION.				NOMBRE total d'ouvriers de chaque catégorie.
	Minima.	Maxima.		Agents en service général.	Surveillance et police.	Entretien ordi- naire de la voie.	Entretien et amélioration de la voie.	
	— Francs.	— Francs.						
1° Personnel payé au mois.								
Agent réceptionnaire.	260	»	5	»	»	»	5	
Surveillant des ouvrages d'art . .	480	42	»	»	»	1	4	
Piqueur (1)	400 200	(2)	»	189	»	»	189	
Machiniste de machine fixe. . .	400	42	»	»	»	1	4	
Ensemble.	—	—	—	5	189	»	196	
2° Personnel payé à la journée.								
Garde-barrière (2) { hommes . .	1 60	3 40	42 (4)	»	2,565	»	»	2,565
Garde-barrière (2) { femmes . .	» 40	1 20	42 (4)	»	4,274	»	»	4,274
Garde-route (3)	2 »	3 »	42 (4)	»	777	»	»	777
Garde-excent. et garde-signal (3) .	2 »	4 »	42 (4)	»	4,955	»	»	4,955
Pontonier et aide-pontonier (4) .	2 »	3 20	42 (4)	»	76	»	»	76
Garde-tranchée (4)	2 20	2 80	42 (4)	»	27	»	»	27
Pilote (4)	4 80	3 »	42 (4)	»	5	»	»	5
Garde-tunnel (3)	2 80	3 »	42 (4)	»	4	»	»	4
Chef poseur.	2 60	4 »	42	»	»	34	»	34
Chef piocheur et piocheur. . . .	4 80	3 60	42	»	»	3,224	»	3,224
Piocheur supplémentaire. . . .	1 80	3 »	42	»	»	420	»	420
Ajusteur et aide-ajusteur. . . .	2 »	5 »	42	»	»	30	»	30
A reporter.	—	—	—	»	6,683	3,702	»	10,385

(1) Des indemnités variant de 50 à 60 francs, sont allouées trimestriellement aux piqueurs qui ont un service assujettissant et qui se distinguent par leur zèle et leur dévouement.

(2) Sur les lignes où il y a un personnel double (personnel de jour et personnel de nuit), la durée du travail est de 12 heures. Sur celles où il n'y a pas de service de nuit, la durée de travail varie d'après celle du service des trains.

(3) Il est accordé à cette catégorie d'ouvriers, un quart en moyenne par trois heures de travail supplémentaire.

(4) Sur les lignes où il n'y a pas de personnel de nuit, la durée du service est de 14 heures en moyenne.

« ouvrier » des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.

Voies et travaux.

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	Salaires		DURÉE normale de la journée de travail.	Répartition des ouvriers PAR SPÉCIALITÉ D'ATTRIBUTIONS.				NOMBRE total d'ouvriers de chaque catégorie.
	Minima. — Francs.	Maxima. — Francs.		Agents en service général.	Surveillance et police.	Entretien ordi- naire de la voie.	Entretien et amélioration de la voie, y compris le personnel en régie	
Report.	—	—	—	»	6,683	3,702	»	10,385
Forgeron et aide.	2 20	4 »	12	»	»	41	»	41
Menuisier et aide. — Charpentier. — Paveur et aide. — Peintre. — Maçon et aide. — Chef ouvrier, etc.	2 »	4 20	12	»	»	52	»	52
Terrassier.	4 40	3 60	12	»	»	»	592	592
Manœuvre	2 20	3 »	12	»	»	»	600	600
Maçon et aide-maçon	4 20	5 »	12	»	»	»	42	42
Paveur et aide-paveur	4 30	5 »	12	»	»	»	80	80
Menuisier et aide-menuisier.	4 60	6 »	12	»	»	»	27	27
Charpentier et aide-charpentier	4 60	4 »	12	»	»	»	72	72
Ajusteur et aide-ajusteur	2 60	4 60	12	»	»	»	6	6
Forgeron et aide-forgeron.	2 20	4 »	12	»	»	»	18	18
Chef poseur et poseur	4 30	5 »	12	»	»	»	15	15
Peintre	2 40	5 »	12	»	»	»	15	15
Tailleur de pierres	4 »	4 60	12	»	»	»	4	4
Plombier et zingueur.	2 40	5 »	12	»	»	»	12	12
Couvreur et ardoisier.	3 40	5 »	12	»	»	»	18	18
Sondeur. — Tapissier. — Badi- geonneur. — Plafonneur. — Chargeur. — Surveillant. — Voiturier avec attelage	2 60	12 »	12	»	»	»	44	44
Piocheur supplémentaire	2 »	2 30	12	»	»	»	118	118
Ensemble.	—	—	—	»	6,683	3,795	1,630	12,108
TOTAUX.	—	—	—	8	6,872	3,795	1,632	12,304

(1) Il est accordé à ces catégories d'ouvriers, un quart en moyenne par trois heures de travail supplémentaire.

B. Service de la traction

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	SALAIRES		DURÉE normale de la journée de travail. — Heures.	Répartition des			
	Minima. — Francs.	Maxima. — Francs.		Traction et freinage des trains.	Entretien, visite et réparation du matériel de traction		
					Ateliers généraux. — Grandes réparations. (1)	Ateliers de station char- gés d'un service de traction et annexes aux moyennes et aux peti- tes réparations, ainsi qu'à la visite.	Remise d'allumage et de visite.
1° Personnel							
Chef d'atelier	280	410	12	"	4	47 (2)	"
Contre-maitre	160	280	12	"	21	49 (2)	2 (2)
Brigadier	130	200	12	"	13	3	"
Agent réceptionnaire	240	360	10	"	"	"	"
Surveillant de voitures	140	200	11 2/3	"	"	"	"
Brigadier visiteur de voitures	120	200	12	"	"	"	"
Visiteur de locomotives	130	200	12	"	"	52	12
Visiteur de voitures	80	150	12	"	"	"	"
Traceur	150	200	10	"	15	"	"
Machiniste instructeur	150	210	12	28 (2)	"	"	"
Machiniste	110	160	12 1/2	1,154 (1)	"	"	"
Chauffeur	80	110	12 1/2	1,340 (2)	"	"	"
Machiniste de machines fixes	80	140	12	"	15	47	5
Brigadier d'usine à gaz	150	200	12	"	"	"	"
Machiniste id.	110	160	12	"	"	"	"
Chauffeur id.	80	110	12	"	"	"	"
Chauffeur de chaufferie	80	110	12	"	"	"	"
Brigadier appareilleur	150	200	12	"	"	"	"
Chef lampiste	140	200	10 à 12	"	"	"	"
Chef manœuvre	100	140	12	"	"	42	6
Chef nettoyeur	100	140	12	"	"	"	"
Brigadier-guide	110	150	12	8	"	"	"
Guide de plan incliné	80	110	12	27	"	"	"
Brigadier serre-frein	120	150	12	10	"	"	"
Serre-frein	80	110	12	913 (2)	"	"	"
Magasinier	90	140	10	"	"	"	"
Veilleur	80	110	12	"	"	"	"
Ensemble	—	—	—	3,480	63	210	25

et du matériel.

Ouvriers par spécialité d'attributions						NOMBRE TOTAL D'OUVRIERS de chaque catégorie	Observations
Service du matériel de transport et services spéciaux							
Matériel de transport.			Service du combustible, de l'éclairage et du chauffage	Commission de réception, dépot d'approvisionnement, mont et fabrication des coupons	Services des machines fixes, des moteurs, de la sur- veillance de nuit, etc		
Ateliers de grandes et de petites réparations ()	Ateliers de lavage, de petites réparations et d'entretien	Station ou s'effectue le petit entretien sur place seulement					
1	"	"	"	"	"	19	(1) La plupart des travaux accomplis dans les ateliers de grandes réparations (Machines (Assemblage) et Bouteilles (Quintus-Leopold)) et quelques uns des travaux des ateliers de Jemelle sont effectués à la tâche. A cet égard, on a évalué à forfait la dépense en main d'œuvre de chaque genre de travail en appliquant le salaire moyen au temps et connu à ces salaires pour l'achèvement du travail considéré. La différence entre cette estimation et la somme payée à l'ouvrier, à raison de son salaire fixe quotidien, forme la prime allouée au personnel. Il a été payé ainsi, en 1880, comme bénéfices du travail à la tâche : A L'arsenal de Malines, fr. 276,284 répartis entre 225 ouvriers. B L'atelier de Buxelles (Quartier Leopold) fr. 85,020 répartis entre 295 ouvriers. C L'atelier de Jemelle, fr. 10,600 répartis entre 49 ouvriers. (2) Les chefs d'atelier ou les contre-maîtres, placés à la tête des ateliers des stations reçoivent des primes à raison des économies réalisées dans les consommations par les machinistes sous leurs ordres. Le total de ces primes s'est, en 1880, élevé à fr. 27,660 ». (3) Il est alloué aux agents des trains, indépendamment de leur salaire, des primes dont voici la répartition pour 1880 : A Machinistes instructeurs (primes de régularité de parcours), fr. 5,780 » B Machinistes 259,240 » C Chauffeurs 57,530 » D Serre-treins 37,815 » Une somme de 1,400 francs a, en outre, été répartie à titre de récompense, entre les machinistes qui ont apporté le plus de prudence dans les manœuvres. Enfin, les machinistes, les chauffeurs et les serre-treins obligés de déjouer, par suite des nécessités du service, obtiennent, de ce chef, une indemnité de fr. 1-50 par nuit. Les machinistes instructeurs reçoivent, dans les mêmes conditions, une indemnité de 2 francs. Le total des sommes payées, en 1880, pour frais de déjouer, s'est élevé à 215,781 francs.
28	21	2	"	1	"	127	
36	3	1	"	"	"	36	
"	"	"	9	"	"	9	
"	"	5	"	"	"	5	
2	6	3	"	"	"	11	
"	"	"	"	"	"	64	
34	61	412	"	"	"	237	
5	"	"	"	"	"	20	
"	"	"	"	"	"	28	
"	"	"	"	"	"	1,104	
"	"	"	"	"	"	1,340	
17	2	"	"	"	40	126	
"	"	"	2	"	"	2	
"	"	"	4	"	"	4	
"	"	"	7	"	"	7	
"	"	"	21	"	"	24	
"	"	"	1	"	"	1	
"	"	"	13	"	"	13	
2	4	"	"	3	"	27	
"	"	5	"	"	"	5	
"	"	"	"	"	"	8	
"	"	"	"	"	"	27	
"	"	"	"	"	"	10	
"	"	"	"	"	"	913	
"	"	"	"	"	29	29	
"	"	"	"	"	21	21	
425	100	108	60	1	90	4 317	

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	SALAIRES		DURÉE normale de la journée de travail — Heures.	Répartition des			
	Minima. — Francs.	Maxima. — Francs.		Traction et freinage des trains.	Entretien, visite et réparation du matériel de traction.		
					Ateliers généraux. — Grandes réparations. (1)	Ateliers de station char- gés d'un service de traction et affectés aux moyennes et aux peti- tes réparations, ainsi qu'à la visite.	Remises d'allumage et de visite.
2 ^e Personnel							
Chef d'atelier	10 60	"	10	"	"	(2) 3	"
Agent réceptionnaire.	5 "	6 80	10	"	"	"	"
Visiteur de locomotive	5 40	5 60	10	"	"	1	1
Chaudronnier en fer	3 "	6 "	10	"	107	56	"
Aide-chaudronnier en fer	2 20	3 "	10	"	117	41	"
Chaudronnier en cuivre.	3 "	4 60	10	"	23	15	"
Aide-chaudronnier en cuivre.	1 80	3 "	10	"	6	7	"
Fondeur en fer.	2 60	5 10	10	"	7	"	"
Mouleur id.	1 60	4 40	10	"	37	"	"
Ebarbeur id.	2 40	2 80	10	"	5	"	"
Fondeur en cuivre	2 60	3 20	10	"	3	"	"
Mouleur id.	2 40	3 60	10	"	14	"	"
Ebarbeur id.	2 20	2 60	10	"	7	"	"
Marteleur.	3 60	6 60	10	"	3	"	"
Id. au pilon	3 "	4 80	10	"	5	"	"
Aide marteleur au pilon.	2 60	3 "	10	"	4	"	"
Chef monteur	3 60	4 80	10	"	29	"	"
Ajusteur-monteur	4 "	5 60	10	"	28	17	"
Monteur	2 60	3 80	10	"	60	2	"
Ajusteur	2 60	5 10	10	"	630	591	41
Apprenti-ajusteur	1 40	2 60	10	"	66	5	"
Tourneur	2 "	4 60	10	"	133	96	"
Aide tourneur	1 40	2 "	10	"	10	4	"
Raboteur	2 "	4 40	10	"	53	19	"
Aide-raboteur	1 40	2 "	10	"	13	1	"
Foreur	2 "	3 20	10	"	3	8	"
Taraudeur.	2 20	3 40	10	"	10	3	"
Canneleur.	2 40	3 40	10	"	18	"	"
Perceur.	2 "	3 80	10	"	34	"	"
Trempeur.	3 "	3 20	10	"	2	"	"
Meuleur.	2 40	3 20	10	"	4	"	"
A reporter	—	—	—	"	1,442	869	12

ouvriers par spécialité d'attributions.					NOMBRE TOTAL D'OUVRIERS de chaque catégorie.	Observations.	
Service du matériel de transport et services spéciaux.							
Matériel de transport.			Service du combustible, de l'éclairage et du chauffage.	Commission de réception, dépot d'approvisionnement, et fabrication des coupons.			Services des machines fixes, des magasins, de la sur- veillance de nuit, etc.
Ateliers du grandes et de petites réparations. ()	Ateliers de lavage, de petites réparations et d'entretien	Station ou s'effectue le petit entretien sur place seulement.					

payé à la journée.

1	2	3	2	4	5	6
10	11	12	13	14	15	16
20	21	22	23	24	25	26
14	15	16	17	18	19	20
44	45	46	47	48	49	50
38	39	40	41	42	43	44
36	37	38	39	40	41	42
28	29	30	31	32	33	34
19	20	21	22	23	24	25
10	11	12	13	14	15	16
1	2	3	4	5	6	7
10	11	12	13	14	15	16
20	21	22	23	24	25	26
30	31	32	33	34	35	36
40	41	42	43	44	45	46
50	51	52	53	54	55	56
60	61	62	63	64	65	66
70	71	72	73	74	75	76
80	81	82	83	84	85	86
90	91	92	93	94	95	96
100	101	102	103	104	105	106
110	111	112	113	114	115	116
120	121	122	123	124	125	126
130	131	132	133	134	135	136
140	141	142	143	144	145	146
150	151	152	153	154	155	156
160	161	162	163	164	165	166
170	171	172	173	174	175	176
180	181	182	183	184	185	186
190	191	192	193	194	195	196
200	201	202	203	204	205	206
210	211	212	213	214	215	216
220	221	222	223	224	225	226
230	231	232	233	234	235	236
240	241	242	243	244	245	246
250	251	252	253	254	255	256
260	261	262	263	264	265	266
270	271	272	273	274	275	276
280	281	282	283	284	285	286
290	291	292	293	294	295	296
300	301	302	303	304	305	306
310	311	312	313	314	315	316
320	321	322	323	324	325	326
330	331	332	333	334	335	336
340	341	342	343	344	345	346
350	351	352	353	354	355	356
360	361	362	363	364	365	366
370	371	372	373	374	375	376
380	381	382	383	384	385	386
390	391	392	393	394	395	396
400	401	402	403	404	405	406
410	411	412	413	414	415	416
420	421	422	423	424	425	426
430	431	432	433	434	435	436
440	441	442	443	444	445	446
450	451	452	453	454	455	456
460	461	462	463	464	465	466
470	471	472	473	474	475	476
480	481	482	483	484	485	486
490	491	492	493	494	495	496
500	501	502	503	504	505	506
510	511	512	513	514	515	516
520	521	522	523	524	525	526
530	531	532	533	534	535	536
540	541	542	543	544	545	546
550	551	552	553	554	555	556
560	561	562	563	564	565	566
570	571	572	573	574	575	576
580	581	582	583	584	585	586
590	591	592	593	594	595	596
600	601	602	603	604	605	606
610	611	612	613	614	615	616
620	621	622	623	624	625	626
630	631	632	633	634	635	636
640	641	642	643	644	645	646
650	651	652	653	654	655	656
660	661	662	663	664	665	666
670	671	672	673	674	675	676
680	681	682	683	684	685	686
690	691	692	693	694	695	696
700	701	702	703	704	705	706
710	711	712	713	714	715	716
720	721	722	723	724	725	726
730	731	732	733	734	735	736
740	741	742	743	744	745	746
750	751	752	753	754	755	756
760	761	762	763	764	765	766
770	771	772	773	774	775	776
780	781	782	783	784	785	786
790	791	792	793	794	795	796
800	801	802	803	804	805	806
810	811	812	813	814	815	816
820	821	822	823	824	825	826
830	831	832	833	834	835	836
840	841	842	843	844	845	846
850	851	852	853	854	855	856
860	861	862	863	864	865	866
870	871	872	873	874	875	876
880	881	882	883	884	885	886
890	891	892	893	894	895	896
900	901	902	903	904	905	906
910	911	912	913	914	915	916
920	921	922	923	924	925	926
930	931	932	933	934	935	936
940	941	942	943	944	945	946
950	951	952	953	954	955	956
960	961	962	963	964	965	966
970	971	972	973	974	975	976
980	981	982	983	984	985	986
990	991	992	993	994	995	996
1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006
1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016
1020	1021	1022	1023	1024	1025	1026
1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036
1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046
1050	1051	1052	1053	1054	1055	1056
1060	1061	1062	1063	1064	1065	1066
1070	1071	1072	1073	1074	1075	1076
1080	1081	1082	1083	1084	1085	1086
1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096
1100	1101	1102	1103	1104	1105	1106
1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116
1120	1121	1122	1123	1124	1125	1126
1130	1131	1132	1133	1134	1135	1136
1140	1141	1142	1143	1144	1145	1146
1150	1151	1152	1153	1154	1155	1156
1160	1161	1162	1163	1164	1165	1166
1170	1171	1172	1173	1174	1175	1176
1180	1181	1182	1183	1184	1185	1186
1190	1191	1192	1193	1194	1195	1196
1200	1201	1202	1203	1204	1205	1206
1210	1211	1212	1213	1214	1215	1216
1220	1221	1222	1223	1224	1225	1226
1230	1231	1232	1233	1234	1235	1236
1240	1241	1242	1243	1244	1245	1246
1250	1251	1252	1253	1254	1255	1256
1260	1261	1262	1263	1264	1265	1266
1270	1271	1272	1273	1274	1275	1276
1280	1281	1282	1283	1284	1285	1286
1290	1291	1292	1293	1294	1295	1296
1300	1301	1302	1303	1304	1305	1306
1310	1311	1312	1313	1314	1315	1316
1320	1321	1322	1323	1324	1325	1326
1330	1331	1332	1333	1334	1335	1336
1340	1341	1342	1343	1344	1345	1346
1350	1351	1352	1353	1354	1355	1356
1360	1361	1362	1363	1364	1365	1366
1370	1371	1372	1373	1374	1375	1376
1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386
1390	1391	1392	1393	1394	1395	1396
1400	1401	1402	1403	1404	1405	1406
1410	1411	1412	1413	1414	1415	1416
1420	1421	1422	1423	1424	1425	1426
1430	1431	1432	1433	1434	1435	1436
1440	1441	1442	1443	1444	1445	1446
1450	1451	1452	1453	1454	1455	1456
1460	1461	1462	1463	1464	1465	1466
1470	1471	1472	1473	1474	1475	1476
1480	1481	1482	1483	1484	1485	1486
1490	1491	1492	1493	1494	1495	1496
1500	1501	1502	1503	1504	1505	1506
1510	1511	1512	1513	1514	1515	1516
1520	1521	1522	1523	1524	1525	1526
1530	1531	1532	1533	1534	1535	1536
1540	1541	1542	1543	1544	1545	1546
1550	1551	1552	1553	1554	1555	1556
1560	1561	1562	1563	1564	1565	1566
1570	1571	1572	1573	1574	1575	1576
1580	1581	1582	1583	1584	1585	1586
1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596
1600	1601	1602	1603	1604	1605	1606
1610	1611	1612	1613	1614	1615	1616
1620	1621	1622	1623	1624	1625	1626
1630	1631	1632	1633	1634	1635	1636
1640	1641	1642	1643	1644	1645	1646
1650	1651	1652	1653	1654	1655	1656
1660	1661	1662	1663	1664	1665	1666
1670	1671	1672	1673	1674	1675	1676
1680	1681	1682	1683	1684	1685	1686
1690	1691	1692	1693	1694	1695	1696
1700	1701	1702	1703	1704	1705	1706
1710	1711	1712	1713	1714	1715	1716
1720	1721	1722	1723	1724	1725	1726
1730	1731	1732	1733	1734	1735	1736
1740	1741	1742	1743	1744	1745	1746
1750	1751	1752	1753	1754	1755	1756
1760	1761	1762	1763	1764	1765	1766
1770	1771	1772	1773	1774	1775	1776
1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786
1790	1791	1792	1793	17		

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	SALAIRES		DURÉE normale de la journée de travail. — Heures.	Traction et freinage des trains.	Répartition des		
	Minima.	Maxima.			Entretien, visite et réparation du matériel de traction.		
					Ateliers généraux. — Grandes réparations. (1)	Ateliers de station char- gés d'un service de traction et affectés aux moyennes et aux peti- tes réparations, ainsi qu'à la visite.	Remises d'allumage et de visite.
Report	—	—	—	"	1,442	869	42
Aléseur.	2 60	"	10	"	4	"	"
Fraiseur.	2 40	"	10	"	4	"	"
Noyautour.	2 60	3 40	10	"	4	"	"
Rebandageur.	2 40	3 "	10	"	9	"	"
Mortaiseur	2 80	4 "	10	"	4	4	"
Forgeron	2 80	5 "	10	"	108	76	"
Aide-forgeron	2 40	2 80	10	"	164	76	"
Riveur	2 60	3 80	10	"	"	"	"
Aide-riveur	2 20	2 40	10	"	"	"	"
Modelleur	4 20	5 "	10	"	2	"	"
Robinetier	2 80	4 20	10	"	22	"	"
Menuisier	2 60	4 40	10	"	40	33	"
Ouvrier à machine à bois	2 80	"	10	"	"	"	"
Scieur	2 40	3 "	10	"	"	"	"
Caleur	2 60	3 60	10	"	37	"	"
Tonnelier	2 60	3 60	10	"	"	"	"
Corroyeur	3 60	"	10	"	4	"	"
Sellier	2 20	4 20	10	"	4	"	"
Bâcheur.	2 20	3 80	10	"	"	"	"
Garnisseur	4 60	4 "	10	"	"	"	"
Étireur	2 "	3 "	10	"	"	"	"
Peintre	2 20	4 "	10	"	43	19	"
Réchampisseur.	2 80	4 "	10	"	"	"	"
Broyeur.	2 40	4 20	10	"	"	"	"
Vannier	2 "	4 "	10	"	"	"	"
Ajusteur-lampiste et apprenti.	4 60	4 20	10	"	"	"	"
Brigadier-lampiste	3 "	3 60	10	"	"	"	"
Nettoyeur-lampiste.	2 "	3 40	10	"	"	"	"
Repousseur	2 80	"	10	"	"	"	"
Appareilleur et aide-appareilleur.	2 40	3 40	10	"	"	"	"
Chauffeur.	2 20	3 "	10	"	"	"	"
A reporter	—	—	—	"	1,816	1,073	42

ouvriers par spécialité d'attributions.						NOMBRE TOTAL D'OUVRIERS de chaque catégorie.	Observations.
Service du matériel de transport et services spéciaux.							
Matériel de transport.			Service du combustible, de l'éclairage et du chauffage.	Commission de réception, dépot d'approvisionne- ments, et fabrication des coupons.	Services des machines fixes, des magasins, de la sur- veillance de nuit, etc.		
Ateliers de grandes et de petites réparations ()	Ateliers de levage, de petites réparations et d'entretien.	Station où s'effectue le petit entretien sur place seulement.					
471	401	7	2	o	"	2,904	(1) Voir note (1) de l'annexe XCVII*.
"	"	"	"	"	"	1	(2) Pendant l'année 1880, il a été réparti une
"	"	"	"	"	"	1	somme de 11,338 francs entre 212 nettoyeurs-
"	"	"	"	"	"	4	lampistes à titre de primes d'économie dans la
"	"	"	"	"	"	9	main-d'œuvre et dans la consommation des
"	"	"	"	"	"	2	matières.
472	47	2	"	"	"	403	Le système de primes d'économie est établi dans
497	47	2	"	"	"	485	38 stations et 15 ateliers, et fonctionne de la
41	1	"	"	"	"	42	manière suivante :
49	2	"	"	"	"	21	On détermine à l'avance la dépense probable
6	"	"	"	"	"	8	en main-d'œuvre et en consommation par station
"	"	"	"	"	"	22	ou atelier. Le quart du bénéfice réalisé sur cette
666	84	2	"	"	"	795	évaluation est distribué aux ouvriers au prorata
48	"	"	"	"	"	15	du salaire fixe.
92	"	"	"	"	"	22	
"	"	"	"	"	"	37	
2	"	"	"	"	"	2	
"	"	"	"	"	"	1	
31	"	"	"	"	"	32	
93	3	"	"	"	"	96	
82	40	"	"	"	"	92	
21	"	"	"	"	"	21	
239	7	"	"	"	"	278	
7	"	"	"	"	"	7	
8	"	"	"	"	"	8	
9	"	"	"	"	"	9	
44	"	"	48	"	"	59	
"	"	"	48	"	"	48	
"	"	"	(2) 230	"	"	230	
1	"	"	"	"	"	1	
"	"	"	2	"	"	2	
"	"	"	356	"	"	356	
2,143	302	43	626	"	"	5,965	

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	SALAIRES		DURÉE normale de la journée de travail. — Heures.	Repartition des			
	Minima. — Francs.	Maxima. — Francs.		Traction et freinage des trains.	Entretien, visite et réparation du matériel de traction.		
					Ateliers généraux. — Grandes réparations. (1)	Ateliers de station char- gés d'un service de traction et affectés aux moyennes et aux peti- tes réparations, ainsi qu'à la visite.	Remises d'allumage et de visite.
Report . . .	—	—	—	•	4,816	4,073	42
Chauffeur de machine fixe.	2 40	»	10	•	»	»	»
Chauffeur aux fours à réverbères. . . .	7 »	»	10	•	2	»	»
Aide-chauffeur aux fours à réverbères. .	3 40	3 80	10	•	2	»	»
Pompeur	2 20	3 »	10	•	»	»	»
Chef-manoœuvre	3 »	»	10	•	»	»	»
Manoœuvre.	2 20	3 60	10	•	160	623	148
Nettoyeur.	2 20	3 40	10	•	»	»	»
Visiteur et aide-visiteur.	2 20	3 »	10	•	»	»	»
Veilleur.	3 »	»	10	•	»	»	»
Aide-magasinier	2 20	2 40	10	•	»	»	»
Garçon d'atelier	—	—	—	•	»	»	»
Ensemble . . .	—	—	—	•	4,980	4,696	430

3^e Personnel

Atelier de fabrication des coupons Edmondson,

Imprimeur.	» 30	» 44	8	•	»	»	»
Aide-imprimeur	» 28	»	8	•	»	»	»
Ajusteur	» 28	» 84	8	•	»	»	»
Graveur.	» 50	»	8	•	»	»	»
Ensemble . . .	—	—	—	•	»	»	»
TOTAUX . . .	—	—	—	•	3,480	2,048	4,906

ouvriers par spécialité d'attributions.						NOMBRE TOTAL D'OUVRIERS de chaque catégorie.	Observations.
Service du matériel de transport et services spéciaux.							
Matériel de transport.			Services du combustible, de l'éclairage et du chauffage.	Commission de réception, dépot d'approvisionne- ment, et fabrication des coupons.	Services des machines fixes, des magasins, de la sur- veillance de nuit, etc.		
Ateliers de grandes et de petites réparations (¹)	Ateliers de levage, de petites réparations et d'entretien.	Station ou s'effectue le petit entretien sur place seulement.					
2,413	302	43	626	"	"	5,955	(1) Voir note (1) de l'annexe XCVII.
3	"	"	"	"	"	3	
"	"	"	"	"	"	2	
"	"	"	"	"	"	2	
"	"	"	"	"	35	38	
4	"	"	"	"	"	4	
543	453	67	46	477	30	2,457	
43	48	272	"	"	"	333	
44	47	49	"	"	"	50	
"	"	"	"	4	"	4	
"	"	"	"	5	"	5	
"	"	"	"	"	4	4	
2,687	790	371	642	483	69	8,548	

payé à l'heure.

livrets, cartes d'abonnements, etc.

"	"	"	"	(²) 9	"	9
"	"	"	"	(³) 2	"	2
"	"	"	"	4	"	4
"	"	"	"	4	"	4
"	"	"	"	43	"	43
2,842	390	529	702	200	159	42,878

(²) Les ouvriers imprimeurs et les aides-imprimeurs de l'atelier de fabrication des coupons, reçoivent des primes pour travail à la tâche.
Chaque millier de coupons fabriqués donne lieu à l'allocation d'une prime de fr. 0.20 (impression au recto), ou de fr. 0.13 (impression au verso).
Le montant des primes est attribué à l'ouvrier, déduction faite du salaire fixe.
Les primes se sont, en 1880, élevées à 3,378 fr.

C. Service de l'exploitation (transports).

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	Classe des stations, (n)	SALAIRES		Durée normale et de la journée de travail. (1)	Nombre d'agents de chaque catégorie.	Observations.
		Minima. Francs.	Maxima. Francs.			
Surveillant	—	•	6 »	14	18	(1) Du point de vue du tarif des salaires, les stations sont rangées en trois classes.
	4 ^e	3 40	8 »		339	
Chef-ouvrier	2 ^e	3 »	4 20	14	83	(2) Le travail imposé aux ouvriers, au-delà des heures réglementaires, selon les exigences du service, est rémunéré spécialement à l'expiration de chaque mois, à raison, en moyenne, d'un quart supplémentaire par 3 heures de travail extraordinaire.
	3 ^e	2 60	3 80		13	
Peseur	1 ^e	3 »	4 »		79	
	2 ^e	2 80	3 40	14	15	
	3 ^e	»	»		»	
Annotateur	1 ^e	2 80	4 »		151	
	2 ^e	2 40	3 20	14	21	
	3 ^e	»	»		»	
Manceuvre	1 ^e	2 80	3 40		470	
	2 ^e	2 40	3 »	14	164	
	3 ^e	2 40	2 80		24	
Chargeur, transbordeur, etc.	1 ^e	2 60	3 »		1,238	
	2 ^e	2 40	2 80	14	406	
	3 ^e	2 20	2 60		265	
Vailleux	1 ^e	2 60	3 »		50	
	2 ^e	2 40	2 80	14	26	
	3 ^e	2 20	2 60		3	
Porteur d'avis	1 ^e	4 20	2 20		84	
	2 ^e	4 »	2 20	14	32	
	3 ^e	4 »	2 »		15	
Freineur	1 ^e	4 »	5 »	14	96	
Total . . .					3,589	

D. Service du contrôle des matières : Dépôt du timbre.

SALAIRES		DURÉE normale de la journée de travail.	NOMBRE d'agents ou ouvriers	Observations.
Minima	Maxima.			
— Francs.	— Francs.	— Heures.		
1 60	3 20	8½ ⁽¹⁾	14	(1) Les ouvriers proposés à la vérification ou à l'emballage des coupons de voyageurs du système Edmondson travaillent à la tâche. Les primes sont calculées à raison de fr. 0-09 par millier de coupons comptés — De la somme ainsi obtenue, on déduit le montant des salaires correspondant aux journées pendant lesquelles la vérification a été opérée, ainsi que les pénalités appliquées du chef d'erreurs. Il est alloué une prime de fr. 0-10 pour toute découverte d'erreurs ou de défauts tels que les billets ne puissent servir, et une prime de fr. 0-005 par paquet de coupons enliassés au-delà de 90 ou de 80 par heure, selon qu'il s'agit de coupons perforés ou non perforés.

E. Récapitulation.

Désignation du personnel.	Branches d'administration.	Nombre d'agents ou ouvriers.	Observations.
Agents subalternes . . .	A. Administration centrale. . .	348	(1) Non compris les ouvriers admis à titre tout-à-fait temporaire, payés sur fonds spéciaux, et qui, bien qu'étant affiliés à la Caisse des ouvriers du chemin de fer, n'appartiennent pas au cadre du personnel de l'Administration.
	B. Services extérieurs.	425	
Ouvriers	A. Voies et Travaux.	12,304	
	B. Traction et Matériel	12,878	
	C. Exploitation.	3,539	
	D. Contrôle des matières (dépôt du timbre).	44	
Total général. . .		(1) 29,525	

N° XCVIII. — Caisse de retraite et de secours des ouvriers. —

ANNÉES.	RECETTES.								
	Contribution	Salaires	Mesures	Subsides de l'État	Intérêts	Produits	TOTAL	Reliquat	TOTAL
	des ouvriers.	des agents absents ou en congé	disciplinaires.	et dons des particuliers	des fonds publics.	divers.	(col 2 à 7.)	de l'exercice précédent.	GÉNÉRAL (col. 8 et 9.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 ^{er} octobre 1838 au 30 juin 1843		169,824 68		"	7,017 21	"	166,841 87	"	169,841 87
1 ^{er} juillet 1845 au 31 dec 1846		91,475 53		13,346 15	6,644 18	5,681 43	117,160 29	63,739 83	180,900 24
1847		76,076 23		1,817 20	6,692 95	242 46	85,128 84	121,660 73	208,789 67
1848		79,391 85		"	7,357 "	582 75	87,341 30	149,160 69	236,701 99
1849		82,875 43		5,850 "	8,234 85	109 43	96,859 70	168,651 93	265,311 63
1850		82,332 44		6,325 70	8,681 80	303 30	99,653 34	182,681 38	282,334 72
1851		95,080 21		"	8,793 15	65 72	104,819 08	196,689 19	301,508 27
1852		96,668 35		4,293 95	10,226 00	21 "	113,208 20	227,326 22	340,534 42
1853		101,735 08		5,390 "	10,954 45	446 20	119,545 73	243,468 48	365,012 21
1854		106,482 34		10,755 "	11,017 "	148 71	130,403 05	254,838 82	385,241 87
1855		122,608 60		10,585 "	11,557 "	"	144,730 69	267,301 30	412,032 08
1856		130,406 48		10,000 "	12,097 "	23 "	152,525 48	222,686 02	415,211 48
1857		141,183 27		20,400 "	12,097 "	"	173,682 27	251,287 83	424,970 10
1858		144,014 69		20,829 50	12,097 "	5,391 12	182,323 31	231,140 23	413,472 54
1859		149,140 38		20,203 70	11,416 97	7,759 65	188,520 68	204,316 77	392,837 45
1860	189,103 74	36,848 67	7,516 30	20,319 "	9,171 37	"	267,864 40	164,663 51	432,428 03
1861	196,280 40	37,511 88	8,689 65	21,939 25	12,687 50	"	277,088 68	221,842 "	498,930 68
1862	199,326 29	36,637 16	7,358 60	20,890 "	16,200 "	2 50	280,514 53	290,824 72	560,439 27
1863	206,547 11	42,640 60	9,552 98	20,650 60	19,867 50	"	299,278 89	382,503 01	681,873 00
1864	223,866 17	45,819 98	10,421 35	20,060 "	22,662 50	"	322,830 "	465,876 23	788,806 23
1865	249,071 37	67,030 68	13,978 65	21,420 "	30,173 75	"	381,634 45	659,475 74	941,110 17
1866	308,016 58	91,301 95	18,918 20	20,895 "	33,857 50	"	472,881 23	677,736 88	1,150,593 21
1867	321,105 42	81,283 53	20,735 23	24,310 "	40,862 50	125 "	488,260 68	832,938 88	1,311,197 54
1868	367,258 88	71,922 93	16,528 90	20,503 "	49,600 "	15 "	486,169 21	892,675 13	1,458,864 34
1869	312,032 64	84,797 99	14,027 80	20,134 "	55,714 75	31 "	486,818 18	1,142,558 85	1,629,377 03
1870	318,465 81	94,630 16	12,061 38	25,821 97	61,941 "	"	512,913 32	1,286,336 43	1,799,254 75
1871	438,265 46	120,128 93	19,330 89	22,334 09	72,859 66	"	673,419 15	1,434,026 17	2,107,444 32
1872	551,513 10	128,522 10	28,725 92	20,025 "	87,233 50	"	814,099 62	1,640,110 04	2,454,209 66
1873	693,762 68	166,904 61	38,631 30	20,070 "	102,881 50	53 60	1,022,303 69	1,967,444 30	2,989,748 08
1874	807,018 43	217,561 09	59,288 74	21,185 "	127,141 78	421 05	1,232,631 06	2,420,099 78	3,652,730 84
1875	830,075 92	240,032 81	63,895 88	20,000 "	157,132 50	632 30	1,311,759 21	3,021,726 14	4,333,485 35
1876	857,031 32	223,082 40	60,164 35	20,000 "	177,288 50	109 07	1,337,675 64	3,617,253 66	4,954,929 30
1877	857,135 03	255,207 72	58,306 11	20,000 "	197,557 50	178 95	1,358,446 21	4,197,216 71	5,555,662 92
1878	877,492 32	229,381 94	53,565 44	40,005 "	218,856 "	160 80	1,419,461 50	4,790,429 88	6,209,891 38
1879	939,509 77	231,953 14	50,113 83	40,000 "	240,428 75	320 70	1,502,326 22	5,370,698 39	6,873,022 61
1880	1,053,259 13	262,605 77	59,979 83	41,000 "	252,450 86	1,019 29	1,670,324 68	5,915,543 23	7,585,867 91

(r) Le reliquat du compte de l'exercice de 1858 a été réduit à fr 205,556-77, par suite de la moins-value constatée dans la valeur des

Récapitulation des recettes et des dépenses. — Années 1858 à 1880.

DÉPENSES.						VALEUR en caisse à la fin de l'exercice.	EXCÉDENTS	
Secours temporaires, fraie de traitement et fraie de funérailles.	Secours annuels.	Pensions.	Fonds publies. — Bonification d'intérêts.	Frais généraux.	TOTAL (col. 11 à 15.)		des recettes (col. 10) sur les dépenses (col. 16).	des dépenses (col. 16) sur les recettes (col. 10).
11	12	13	14	15	16	17	18	19
84,643 82	16,890 »	»	»	1,368 40	103,101 92	63,739 95	63,739 95	»
53,093 66	1,737 »	603 60	870 »	675 28	57,239 51	123,060 73	59,920 78	»
49,669 58	7,391 75	1,547 05	388 74	431 28	59,829 86	149,180 69	25,409 06	»
46,600 80	17,021 50	2,828 76	»	600 »	68,050 06	168,651 93	19,491 24	»
53,870 58	24,504 92	3,963 75	68 87	537 13	82,630 21	182,681 39	14,029 45	»
57,080 49	21,653 50	6,312 34	»	640 20	85,645 57	196,089 19	14,007 81	»
46,979 39	16,737 »	8,887 16	20 25	1,568 25	74,182 05	227,376 22	30,637 03	»
57,634 20	20,166 30	16,647 44	433 17	160 53	95,067 94	245,466 48	18,140 26	»
56,333 20	25,950 16	27,101 43	289 20	409 40	110,173 39	274,818 82	9,372 34	»
53,132 89	30,084 42	33,811 31	»	911 86	117,940 48	267,301 39	12,402 57	»
65,668 29	40,302 03	42,477 74	»	900 »	149,746 06	262,686 04	»	4,615 37
68,877 84	41,329 73	53,116 08	»	600 »	163,923 05	251,287 83	»	11,308 19
90,612 17	44,026 83	58,590 87	»	600 »	193,829 87	231,140 23	»	20,147 60
98,314 37	41,301 62	60,209 40	»	600 »	200,425 29	(1) 213,017 15	»	78,093 08
117,375 48	42,368 56	67,000 49	»	649 38	228,293 91	164,563 54	»	30,773 23
92,644 71	43,057 44	73,868 85	511 83	503 20	210,586 03	221,812 »	57,278 48	»
97,162 69	24,231 13	81,637 36	520 06	434 73	199,005 46	290,024 72	78,082 72	»
87,407 86	19,412 84	89,364 67	574 28	1,084 61	197,841 26	382,585 01	82,670 29	»
110,416 75	16,459 37	96,081 47	1,237 21	702 87	215,897 67	495,976 23	83,781 22	»
110,936 15	14,618 68	102,355 41	256 04	663 33	229,330 51	559,475 72	93,499 49	»
133,080 51	14,236 48	114,620 65	840 12	595 43	261,373 19	677,736 98	118,261 26	»
163,450 46	14,910 43	128,055 26	501 12	654 09	317,661 35	822,936 86	145,199 83	»
154,036 20	16,570 76	144,900 44	2,184 71	810 30	318,522 41	992,675 13	169,738 27	»
139,070 79	13,660 56	160,574 08	1,713 83	1,280 23	316,305 49	1,142,558 83	149,881 72	»
153,608 23	11,691 53	174,941 06	1,178 71	1,018 07	343,040 69	1,285,336 43	143,777 58	»
130,538 26	12,125 56	192,165 94	1,051 99	1,347 83	365,220 58	1,434,025 17	147,684 74	»
246,327 30	13,239 93	203,966 13	803 05	937 77	467,334 23	1,640,110 04	206,084 87	»
250,159 72	16,373 20	219,149 50	798 44	284 22	486,765 27	1,967,444 39	327,334 35	»
309,439 05	19,261 98	237,763 13	2,509 09	618 05	569,648 30	2,420,099 78	432,635 39	»
346,905 91	19,172 66	239,564 42	4,417 85	913 80	631,001 70	3,021,726 14	601,616 36	»
401,435 53	21,194 37	284,882 34	7,970 67	748 78	718,231 69	3,617,253 60	595,527 52	»
421,960 40	17,366 27	310,507 24	6,103 52	1,769 07	737,712 59	4,197,216 71	679,903 05	»
406,220 63	18,917 77	333,500 02	5,486 16	1,097 40	763,233 01	4,790,429 88	593,213 17	»
456,308 45	20,671 87	354,816 28	5,429 74	1,768 65	839,194 99	5,370,696 39	680,206 51	»
558,802 58	22,104 63	371,400 20	4,522 70	559 27	957,479 38	5,915,543 23	544,846 84	»
643,537 68	22,666 39	402,088 16	3,527 68	1,838 27	1,074,758 46	6,511,109 45	605,666 23	»

actions en portefeuille au 31 décembre 1858, et du transfert, sur l'exercice 1859, d'une partie des bénéfices réalisés sur la vente d'actions.

ANNÉES.	NOMBRE d'ouvriers affiliés.	Secours temporaires et frais de traitement POUR MALADIES ET BLESSURES.				SECOURS ANNUELS.								PENSIONS.														Fonds publics. — Bonification d'intérêts.	Frais généraux.	Total général des DÉPENSES.				
		Secours.	Frais de traitement. — Médecins, pharmaciens et hôpitaux.	Frais de funérailles.	Montant total.	Ouvriers rendus impropres au service, par suite de maladies ou de blessures.				Veuves d'ouvriers décédés par suite de maladies ou de blessures.				Montant total.	Ouvriers rendus impropres au service, par suite de maladies ou de blessures.				Veuves d'ouvriers décédés par suite de maladies ou de blessures.				Orphelins d'ouvriers décédés par suite de maladies ou de blessures.				Montant total.							
						ne provenant pas du service.		provenant du service.		ne provenant pas du service.		provenant du service.			ne provenant pas du service.		provenant du service.		ne provenant pas du service.		provenant du service.													
						Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.		Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.										
1 ^{er} octobre 1858 au 30 juin 1865.	•	59,469 78	25,373 74	•	84,843 52	•	•	26	4,800 •	•	15,090 •	•	•	•	•	46,890 •	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4,368 40	403,104 92			
1 ^{er} juillet 1865 au 31 décembre 1860.	•	33,508 33	17,833 33	4,752 •	53,093 66	•	•	•	•	30	4,737 •	•	•	•	•	4,737 •	•	•	•	•	•	3	863 60	•	•	•	•	863 60	870 •	675 25	57,239 51			
1861.	4,472	30,318 82	17,715 76	4,835 •	49,869 58	8	549 •	4	60 •	47	6,742 75	•	2	70 •	•	7,391 75	•	•	•	•	•	7	4,547 55	•	•	•	•	4,547 55	388 74	431 26	59,628 88			
1862.	4,314	27,920 98	16,943 82	4,835 •	46,699 80	62	7,957 50	48	4,953 •	72	7,615 •	•	7	396 •	•	47,921 50	•	•	2	450 •	•	10	2,489 76	•	•	3	489 •	2,828 76	•	600 •	68,050 06			
1863.	4,579	29,471 49	21,665 32	2,640 •	53,476 58	56	44,026 •	49	3,638 •	99	9,582 92	•	9	318 •	•	24,564 92	•	•	4	270 •	•	48	3,368 75	•	•	3	324 •	3,962 75	88 87	537 43	82,630 25			
1864.	4,667	35,099 44	19,666 08	2,315 •	57,080 49	59	7,603 50	49	2,443 •	406	14,061 •	•	46	573 •	•	24,652 50	•	•	2	378 •	•	23	5,610 34	•	•	3	324 •	6,312 34	•	600 20	85,645 53			
1865.	4,915	31,844 57	14,469 82	4,695 •	46,979 39	40	3,523 50	44	4,459 50	92	14,334 •	•	9	720 •	•	46,737 •	•	•	3	796 50	•	27	7,550 66	•	•	6	540 •	8,887 46	2 50	4,558 25	74,482 05			
1866.	5,521	37,662 07	17,907 43	2,085 •	57,654 20	39	6,058 30	42	4,295 •	401	12,237 •	•	44	576 •	•	20,466 30	38	5,524 50	40	2,076 50	•	33	8,563 44	•	•	5	486 •	46,647 44	433 47	466 83	95,067 94			
1867.	5,684	36,947 07	17,106 43	2,280 •	56,333 20	37	7,240 90	44	2,452 50	406	15,223 36	•	23	4,333 40	•	25,950 16	53	13,351 75	45	4,044 •	•	35	9,309 68	•	•	5	486 •	27,491 43	289 20	409 40	110,473 39			
1868.	6,257	34,894 98	15,987 94	2,250 •	53,432 89	37	6,669 50	43	2,406 •	444	19,233 82	•	30	2,075 40	•	30,084 42	70	17,592 04	47	4,719 •	•	38	11,089 30	•	•	5	411 •	33,841 31	•	914 86	147,940 48			
1869.	6,538	43,594 03	19,147 26	2,955 •	65,666 29	33	6,525 05	45	2,262 •	485	29,020 98	•	41	2,494 •	•	40,302 03	93	21,950 08	24	5,840 •	•	52	14,075 66	•	•	6	612 •	42,477 74	•	900 •	149,346 06			
1870.	6,680	44,225 45	21,892 39	2,760 •	68,877 84	31	6,442 •	42	4,818 80	477	30,331 97	•	25	3,036 96	•	44,329 73	404	28,812 43	28	7,052 25	•	59	16,747 70	•	•	5	604 •	53,416 08	•	600 •	163,923 65			
1871.	6,978	57,956 28	29,025 89	3,630 •	90,642 47	32	5,331 75	41	4,674 •	490	32,996 36	•	35	4,024 72	•	44,026 83	410	31,584 40	29	7,499 •	•	67	19,039 77	•	•	4	468 •	58,590 87	•	600 •	193,829 87			
1872.	7,419	66,491 08	30,795 35	4,327 94	98,314 37	30	4,019 90	40	1,258 50	244	34,567 62	•	31	4,455 60	•	44,301 62	408	31,465 46	29	7,343 •	•	72	20,926 49	•	•	7	774 75	60,209 40	•	600 •	200,425 39			
1873.	7,446	78,587 91	35,647 57	3,440 •	117,375 48	25	3,499 60	40	4,242 •	297	35,566 23	•	24	2,360 73	•	42,368 56	446	34,945 55	28	7,892 50	•	84	23,633 46	8	4,232 •	2	227 28	67,900 49	•	649 38	228,293 94			
1874.	7,857	56,703 66	32,834 05	3,440 •	92,644 74	31	3,435 44	40	4,432 50	287	36,089 53	4	44 33	21	2,347 •	4	38 67	43,057 44	457	37,872 32	30	7,784 •	31	2,274 94	86	23,464 25	45	2,047 87	3	464 50	73,868 85	514 83	503 20	240,586 03
1875.	8,955	54,597 70	31,324 99	3,240 •	92,162 69	40	4,884 40	•	•	446	21,048 40	4	472 46	8	4,402 •	2	24 46	24,234 42	454	37,909 41	29	7,814 •	50	8,409 25	97	25,475 04	49	4,931 66	3	401 •	84,637 36	520 06	434 73	199,005 96
1876.	8,991	50,649 70	34,418 46	2,340 •	87,407 86	40	4,307 09	•	•	436	17,405 26	3	205 50	8	758 84	4	35 25	19,412 84	460	40,224 91	25	7,024 85	85	16,146 67	94	23,244 86	42	4,086 88	40	4,669 50	89,364 67	574 28	4,084 61	197,844 26
1877.	8,946	59,558 05	38,698 70	3,460 •	110,416 75	4	390 92	•	•	419	15,263 92	4	222 •	8	570 78	4	44 75	16,439 37	472	40,363 83	28	7,526 33	144	24,455 79	103	23,841 52	48	4,534 25	42	4,659 55	96,084 47	4,237 24	702 87	245,897 67
1878.	10,020	64,042 08	43,864 07	3,030 •	110,936 45	5	477 91	4	42 •	408	13,469 87	7	575 40	5	328 50	2	55 •	14,618 68	487	42,063 62	27	6,735 25	126	24,627 25	114	26,353 29	29	4,694 •	43	4,385 •	102,855 41	256 94	663 33	229,330 51
1879.	10,068	77,474 •	50,956 54	4,650 •	133,080 51	6	851 50	4	425 •	405	12,314 80	6	362 48	7	202 •	2	84 •	14,236 48	494	42,238 55	28	6,854 94	176	33,733 44	124	28,904 48	28	4,672 96	44	4,219 91	114,620 65	840 42	595 43	263,373 49
1880.	12,642	105,663 30	68,437 66	9,649 50	183,450 46	4	433 47	7	868 58	435	12,882 90	4	425 50	23	567 77	2	32 50	14,940 42	495	45,204 38	26	6,034 25	233	42,887 47	144	30,057 97	50	2,445 74	48	4,428 75	128,055 26	594 42	654 09	327,661 35
1881.	12,315	87,899 60	61,656 60	4,500 •	154,056 20	3	532 83	4	356 25	441	13,760 76	12	645 91	30	4,464 54	4	423 50	16,570 76	214	47,885 75	21	5,276 75	269	53,496 40	152	32,895 29	53	3,866 25	47	4,480 •	114,900 44	2,484 71	810 30	318,522 44
1882.	14,309	76,423 80	57,936 99	4,740 •	139,070 79	3	392 42	4	446 33	92	14,494 80	10	448 54	23	4,057 •	4	426 50	13,666 56	230	53,739 96	23	6,021 99	294	61,407 84	454	33,279 27	58	4,138 50	21	4,986 50	160,574 06	4,743 83	4,280 25	316,305 49
1883.	14,537	85,955 55	63,003 38	4,649 30	153,608 23	•	•	2	469 25	81	10,386 07	4	289 25	23	830 46	2	49 30	14,694 53	242	55,528 12	21	5,955 25	346	69,829 86	477	36,958 42	67	5,040 •	20	4,629 44	174,944 06	4,478 74	4,618 07	343,040 60

N° C. — Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Cotisations des ouvriers et subventions de toute nature allouées par l'Etat.

Années 1875 à 1880.

ANNÉES.	COTISATIONS des ouvriers.	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT.						--- DEPENSES DE LA CAISSE ---			Importance proportionnelle des cotisations d'ouvriers et des subventions de l'Etat. (col. 2 et 8.)		Rapport des subventions de l'Etat (col. 8) au montant total des dépenses (col. 11).	Rapport aux charges ordinaires (col. 9) des subventions de l'Etat (col. 8) diminuées des dépenses spéciales aux accidents (col. 10).
		Subsides.	Salaires des ouvriers		Secours		Montant total.	Charges ordinaires.	Dépenses spéciales aux accidents.	Montant total.	Cotisations.	Subventions.		
			absents ou en congé.	blessés.	exceptionnels aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitant.	à des ouvriers ou à leurs familles qui ne peuvent être pensionnés.								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1875	830,076	20,000	240,033	64,637	28,000	12,000	364,670	563,780	152,452	716,232	p. % 69.48	p. % 30.52	p. % 50.92	p. % 37.64
1876	857,031	20,000	223,082	68,401	24,000	12,000	347,573	600,426	157,587	757,743	71.15	28.85	45.87	34.66
1877	857,136	20,000	215,068	66,652	24,000	12,000	347,920	602,423	162,810	765,233	71.13	28.87	45.47	30.71
1878	877,492	40,000	229,382	62,426	24,000	12,000	367,308	673,474	165,721	839,195	70.46	29.54	43.83	30.01
1879	939,510	40,000	231,953	65,035	24,000	12,000	372,988	761,687	195,792	957,479	71.58	28.42	38.96	23.26
1880	1,053,259	40,000	262,606	78,546	24,000	12,000	417,152	876,273	199,485	1,074,758	74.63	28.37	38.81	24.86

ACTIF.

N° CI. — Bilan. — 31 décembre 1880.

PASSIF.

	VALEUR, CALCULÉE AU COMPTANT, DU CHEMIN DE FER ET DE SES DÉPENDANCES.				CHARGES DU CHEMIN DE FER.		
	Capitaux effectifs (1).	Annuités de rachat capitalisées (2)	TOTAUX (3).		Capitaux effectifs.	Annuités de rachat capitalisées.	TOTAUX.
A. Route, bâtiments et dépendances des stations.				Dettes du chemin de fer envers des tiers.			
Lignes construites directement par l'Etat.	518,484,057 61			Trésor public : ses avances.	681,877,108 36	"	
Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	90,019,900 "	"	408,833,937 61	Diverses Compagnies de chemins de fer .	"	513,436,012 87	975,553,120 95
Lignes rachetées par l'Etat.	114,024,381 73	308,198,631 10	420,223,012 83	Dettes du chemin de fer envers lui-même.			
Parachèvement des lignes rachetées et des lignes exploitées par l'Etat.	51,343,990 59	"	51,343,990 59	Avances du Trésor amorties (1)	23,837,779 96	"	
				Avances du Trésor remboursées (2) . . .	59,088,176 40	"	71,258,574 89
B. Matériel de traction et de transport.				Annuités amorties (1)	"	6,342,618 55	
Matériel affecté au service du réseau entier des chemins de fer exploités par l'Etat.	180,098,869 70	13,800,000 "	193,898,869 70	Subsides des villes de Bruxelles, Gand, etc.	591,181 88	"	591,181 88
				Non-valeurs (4).			
				Vente d'immeubles	2,454,739 84	"	
				Abandon de la section de Landen à Saint-Trend.	1,561,892 99	"	5,816,652 87
Fr.	731,000,879 45	319,798,631 10	1,050,799,510 55	Fr.	731,000,879 45	319,798,631 10	1,050,799,510 55

(1) Voir détail aux annexes CVII et CVIII.

(2) — détail à l'annexe LVII.

(1) Voir annexe CV.

(2) — — CVI.

(3) — — CVIII, note (2).

(CI)

[N° 228.]

N° CH. — *Compte spécial de l'exploitation. — Année 1880.*

DOIT,

EXPLOITATION PROPREMENT DITE.

AVOIR.

Dépenses d'exploitation proprement dites fr. 67,856,049 53	(¹) 68,505,619 50		Voyageurs fr. 57,767,012 58	
Dépenses pour travaux de parachèvement et d'amélioration fr. 467,350 24			Bagages 902,272 28	
Redevances variables payées à des Compagnies dont les lignes sont exploitées par l'Etat fr. 4 504,122 59	(²) 5,604,122 59	75,507,741 05	Petites marchandises 6,842,105 21	
Redevance fixe pour l'exploitation de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale fr. 500,000 »			Grosses marchandises 64,424,395 72	
Produit net de l'exploitation fr. 42,195,275 69			Finances 228,500 55	
			Equipages 58,511 69	
			Chevaux et bestiaux 1,181,295 78	
			Produits extraordinaires (¹) 2,400,698 78	
			Produits indirects. — Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente d'objets divers, etc. fr. 1,535,808 35	(³) 1,535,808 35
			Régularisations d'opérations de comptabilité des années antérieures 185,920 94	
		fr. 118,505,017 67		fr. 118,505,017 67

Charges des capitaux consacrés au premier établissement.

Intérêts sur avances du Trésor . . fr. 26,533,420 20	30,089,523 78		Produit net de l'exploitation fr. 42,195,275 69	
Id. sur annuités » 42,755,905 58		41,977,065 20		
Amortissement d'avances du Trésor . . 1,810,700 »	2,887,730 42			
Id. d'annuités » 1,077,059 42				
Excédent des recettes fr. 218,212 40				
		fr. 42,195,275 69		fr. 42,195,275 69

(¹) Voir détail à l'annexe CX.

(²) — — — CXII.

(¹) Voir détail à l'annexe LXXIII.

(²) Pour les détails, voir annexe LXXIII et note (²) de l'annexe CIII.

[N° 228.]

(CH)

**N° III. — Produits constatés de l'exploitation, de l'origine
au 31 décembre 1880.**

ANNÉES.	Longueur moyenne EXPLOITÉE.	PRODUITS DE L'EXPLOITATION.			
		PRODUITS directs.	PRODUITS indirects ⁽¹⁾	RÉGULARISATIONS d'opérations de comptabilité des années antérieures.	TOTAL.
1835 à 1868	—	660,358,722 93	2,447,130 70	735,554 55	663,539,517 23
1869	803	43,387,254 00	120,821 82	132,531 43	43,660,607 95
1870	869	45,300,479 23	72,002 11	"	45,378,481 33
1871	1,422	66,608,259 20	63,919 60	"	66,970,238 85
1872	1,470	69,664,268 46	170,772 08	"	69,835,040 54
1873	1,875	85,822,190 10	146,541 79	"	85,978,738 49
1874	1,929	87,160,767 76	125,446 04	"	87,286,153 80
1875	1,968	89,124,045 81	171,313 38	"	89,295,379 39
1876	2,053	90,519,922 84	110,225 59	523,782 89	91,153,931 32
1877	2,145	90,309,704 84	1,330,615 56	"	91,646,320 40
1878 {	A. R.	93,096,422 47	1,207,502 27	87,251 24	96,391,175 98
	L. f. F. . . .	600,676 45	"	"	600,676 45
1879 {	A. R.	99,438,860 58	1,927,226 46	264,451 05	101,630,512 09
	L. f. F. . . .	646,360 76	"	"	646,360 76
1880	2,702	113,785,268 40	⁽²⁾ 1,531,808 33	153,920 94	115,508,012 67
Totaux fr.		1,638,123,121 40	9,443,408 85	1,947,592 10	1,649,510,132 35

(1) Non compris les aliénations d'immeubles dont le montant a été déduit des capitaux de premier établissement.

(2) Y compris la quote-part d'annuité de fr. 862,597-04, due à l'État, en vertu de l'article 37 de la convention du 1^{er} juin 1877 (voir annexe LIII, page 316, du Compte rendu de 1878), et une somme de fr. 583,135-05, pour intérêts bonifiés par diverses Sociétés et entrepreneurs, sur les obligations de la Dette publique qui leur ont été délivrées à titre d'avance, conformément aux dispositions ci-après : article XXV de la convention-loi du 31 janvier-15 mars 1873 ; — article 6 de la convention-loi du 14 novembre-19 décembre 1876 ; — article 34 de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877 ; et article 18 de la convention du 9 juin 1878 conclue en vertu de la loi du 3 juin 1878.

N° CIV. — *Dépenses et charges de l'exploitation, de l'origine
au 31 décembre 1880.*

ANNÉES.	Longueur moyenne EXPLOITÉES.	DÉPENSES.	CHARGES.			TOTAL.
			Parachèvement et amélioration.	Redevances variables et redevance fixe attribuées aux lignes exploitées.	Régularisations d'opérations de comptabilité des années antérieures.	
1835 à 1868	—	353,903,793 17	5,500,410 37	33,711,049 76	1,878,251 15	304,993,504 45
1869	863	24,002,433 25	253,830 "	3,516,511 56	"	27,872,774 81
1870	869	25,051,171 52	302,905 "	3,473,132 97	266,538 99	29,113,748 48
1871	1,422	34,811,581 52	398,945 "	8,947,687 76	144,062 43	44,200,270 81
1872	1,470	41,763,028 54	418,772 92	10,135,342 14	105,708 44	52,510,552 04
1873	1,875	61,860,771 38	346,816 "	11,435,325 51	811,094 88	74,452,907 67
1874	1,029	59,933,021 58	374,387 27	11,460,368 64	4,904 65	71,717,712 14
1875	1,066	58,987,023 94	234,158 30	11,740,308 29	259,557 45	71,221,046 98
1876	2,053	57,378,379 36	232,444 08	10,534,785 75	"	68,135,609 19
1877	2,145	55,319,535 29	203,835 24	3,761,685 10	346,059 47	59,631,135 10
1878	L. R. 2,365	57,215,932 04	315,413 38	3,964,483 63	"	61,305,848 03
	L. R. 76	568,222 18	"	"	"	568,222 18
1879	L. R. 2,477	58,461,220 86	449,091 23	4,120,424 41	"	63,030,735 50
	L. R. 76	718,970 82	"	"	"	718,970 82
1880	2,702	67,836,089 35	467,530 24	5,004,123 39	"	73,307,741 98
Totaux . . . fr		937,904,193 80	9,204,559 01	121,803,237 91	3,927,077 46	1,062,929,086 18

N° CV. — Charges de l'installation, de l'origine au 31 décembre 1880.

ANNÉES.	Longueur moyenne EXPLOITÉE.	CHARGES.						
		AVANCES DU TRÉSOR.			ANNUITÉS DE RACHAT.			TOTAL
		Intérêts (1).	Amortissement.	TOTAL.	Intérêts.	Amortissement.	TOTAL.	GÉNÉRAL.
1835 à 1866	—	206,469,353 44	11,183,201 67	218,382,554 11	7,807,242 33	170,717 67	8,007,960 "	210,260,514 11
1869	803	7,760,335 98	752,959 10	8,503,286 08	633,000 76	19,329 24	672,330 "	9,175,616 08
1870	860	7,691,048 81	794,066 00	8,085,115 71	652,022 21	20,307 79	672,330 "	9,357,496 71
1871	1,422	8,531,642 48	857,831 39	9,389,473 87	1,109,160 45	40,169 55	1,248,330 "	10,637,803 87
1872	1,470	9,732,247 10	932,474 52	10,064,721 62	1,268,104 46	51,475 54	1,337,560 "	12,002,301 62
1873	1,876	13,607,205 94	1,074,859 22	14,681,805 16	5,241,107 41	420,567 59	5,667,675 "	20,349,540 16
1874	1,929	14,744,508 75	1,143,832 44	15,888,341 19	5,223,650 36	444,184 64	5,667,835 "	21,556,176 19
1875	1,968	16,444,678 19	1,233,870 60	17,678,548 79	5,205,331 17	462,708 83	5,668,040 "	23,346,588 79
1876	2,053	17,414,714 63	1,308,834 69	18,713,549 22	6,622,254 04	634,662 62	7,256,916 66	25,970,465 88
1877	2,145	21,433,249 58	1,476,975 69	22,909,225 67	13,671,400 26	936,418 09	14,627,878 34	37,537,103 01
1878	A. R.	2,366	23,446,933 76	1,592,482 54	25,039,416 30	12,654,924 26	994,861 64	13,649,785 00
	L. R.	76	238,258 67	6,900 "	245,156 87	"	"	245,156 87
1879	A. R.	2,477	24,468,725 38	1,683,800 "	26,151,525 38	12,797,831 09	1,035,175 91	13,833,007 "
	L. R.	76	242,106 80	7,200 "	249,306 80	"	"	249,306 80
1880	2,702	26,333,420 20	1,810,700 "	28,144,120 20	12,765,893 68	1,077,039 42	13,832,943 "	41,977,063 20
Totaux. . . fr.		399,268,476 91	25,857,779 96	425,126,256 87	86,069,092 37	6,342,618 53	92,402,610 90	517,528,867 77

(1) A dater de l'année 1879, les intérêts sont portés en compte au Chemin de fer, à partir du 15 du mois pendant lequel les capitaux ont été ordonnés par le Trésor. Pour les années antérieures, ce mode de calcul n'a pu être appliqué, à défaut d'éléments suffisants : les intérêts ont, en conséquence, été calculés pour l'année entière sur les avances restant dues à la fin de l'année.

N° CVI. — *Compte général de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1880.*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée.	EXPLOITATION.			CHARGES.	SOLDE ANNUEL.	
		PRODUITS constatés.	DÉPENSES.	PRODUIT NET de l'exploitation.		EXCÉDENT. (Bonl).	INSUFFISANCE (Mall).
1835 à 1869	—	663,539,517 32	594,993,504 45	268,546,012 78	226,250,614 11	70,853,023 63	28,548,123 85
1869	863	43,660,607 86	27,872,774 81	15,787,833 14	9,175,616 08	0,012,217 06	"
1870	869	45,378,481 32	29,113,748 48	16,264,732 85	9,357,495 71	6,907,237 14	"
1871	1,422	66,970,238 86	44,200,276 81	22,769,962 14	10,637,603 87	12,132,158 27	"
1872	1,470	69,835,060 54	52,510,852 04	17,324,208 50	12,002,301 62	5,321,906 88	"
1873	1,679	85,978,738 49	74,462,907 87	11,526,830 62	20,348,540 18	"	9,823,709 34
1874	1,929	87,286,153 80	71,777,712 14	15,508,441 66	21,656,176 19	"	6,047,734 53
1875	1,666	89,296,379 30	71,221,048 98	18,074,332 41	23,346,588 79	"	6,272,256 28
1876	2,053	91,153,931 32	68,135,609 19	23,018,322 13	25,970,465 88	"	2,963,143 75
1877	2,145	91,646,920 40	59,631,135 10	32,015,785 30	37,537,103 91	"	5,621,918 61
1878	1. R.	2,365	96,391,175 98	61,395,849 03	34,995,326 95	38,889,202 20	"
	L. R.	78	600,676 45	568,222 18	32,454 27	245,156 87	"
1879	1. R.	2,477	101,630,532 09	63,030,738 50	38,699,795 59	39,984,532 38	"
	L. R.	78	646,300 76	716,970 82	— 70,670 08	249,306 80	"
1880	2,702	115,503,017 87	73,207,741 98	42,295,275 89	41,977,063 20	218,212 49	"
Totaux. . fr.		1,649,516,132 35	1,092,929,068 18	556,587,064 17	517,528,867 77	102,045,354 26	62,987,177 96
						Bonl : 39,068,176 40 (*)	

(*) Sur la somme de fr. 39,068,176-40, il reste à recouvrer fr. 2,319,830-79, représentant les reliquats de décomptes avec certaines Compagnies de chemins de fer. Jusqu'à présent, il n'a pas été fait état, dans le compte du Chemin de fer, des sommes irrécouvrables que le Trésor a dû porter en surseins indéfinies, parce que ces faits sont purement accidentels et n'affectent point d'une manière appréciable la productivité même du chemin de fer.

N° CVII. — *Dépenses de premier établissement, du 1^{er} mai 1854
au 31 décembre 1880.*

N° CVII. — *Dépenses de premier établissement,*

A. — Route, bâtiments et dépendances des stations.	CAPITAUX effectifs.	Annuités de rachat capitalisées.	TOTAUX.
1 ^o Lignes construites directement par l'Etat.			
A. — Route et dépenses générales :			
Emprises de terrains, indemnités de récoltes, frais d'acquisition, etc. fr.	47,378,603 35		
Frais de justice	926,214 83		
Terrassements, ouvrages d'art, pose du railway, y compris les ouvrages et les fournitures effectués en régie	94,141,150 52		
Fournitures spéciales de billes	12,120,022 93		
— de rails et accessoires	51,726,521 48		
Plantations	449,147 35		
Dépenses d'inauguration et dépenses diverses	277,101 04		
Dépenses générales : études de projets, mobilier, dépenses imprévues, etc.	(1) 7,216,536 10		
Fr.	214,253,097 50		
B. — Bâtiments et dépendances des stations	101,248,940 02		
(a) Fr.	315,484,037 61		
2 ^o Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat.			
Lignes dans le Luxembourg (Conv. 26 octobre 1872 et 31 janvier 1875. — Lois 15 mars 1873 et 26 mai 1876.)	23,525,200 "		
Chemin de fer de Tirlemont à la ligne d'Anvers vers Gladbach, et de Tongres à Neerlinter (Conv.-loi 13 novembre et 19 décembre 1876.)	13,751,900 "		405,535,937 61
Chemins de fer concédés à la Compagnie des Bassins-Houillers et repris par l'Etat (Conv.-loi 25 avril — 5 juin 1870, et 1 ^{re} — 26 juin 1877.)	40,517,500 "		
Chemin de fer de Battice à Aubel (Conv.-loi 9 et 10 juin 1878) . . .	1,455,500 "		
(b) Fr.	90,049,900 "		
3 ^o Lignes rachetées par l'Etat.			
Mons à Manage fr.	"	13,235,505 51	
Pepinster à Spa	6,727,000 "	55,031 08	
Dendre-et-Waes	52,330,000 "	155,069 51	
Grand-Luxembourg	54,981,619 01	92,726,525 "	
Bassins-Houillers du Hainaut	"	(2) 200,028,500 "	420,293,012 83
Lignes dans les Flandres	17,580,762 72	"	
Saint-Ghislain à Erbisœul	2,385,000 "	"	
(c) Fr.	114,024,581 73	306,198,631 10	
A reporter . . . fr.	519,558,519 34	306,198,631 10	825,756,950 44

(1) Y compris les dépenses générales peu importantes se rapportant aux lignes concédées.

(2) — un capital de fr. 5,819,700, amortissable au moyen des quotes-parts versées au Trésor, par application de l'art. 57 de la convention du 1^{er} juin 1877.

du 1^{er} mai 1834 au 31 décembre 1880.

	CAPITAUX effectifs.	Annuités du rachat capitalisées.	TOTAUX
Report . . . fr.	519,558,519 54	300,698,631 10	828,756,950 44
<i>4^e Parachèvement des lignes rachetées et des lignes exploitées par l'Etat.</i>			
<i>A. — Route et dépenses générales :</i>			
Emprunts de terrains, indemnités de récoltes, frais d'acquisition, etc. fr.	444,242 06	"	
Frais de justice	11,480 04	"	
Terrassements, ouvrages d'art, pose du railway, y compris les ouvrages et les fournitures effectués en régie	7,170,054 04	"	
Fournitures spéciales de billes	2,945,966 05	"	
— de rails et accessoires	12,347,217 86	"	
Plantations	208,064 05	"	
			51,545,990 59
Fr.	25,527,014 68	"	
<i>B. — Bâtimens et dépendances des stations.</i>	8,016,975 71	"	
(d) Fr.	51,545,990 59	"	
Ensemble (a, b, c et d) Fr.	330,902,509 75	"	
<i>B. — Matériel de traction et de transport.</i>			
<i>Matériel affecté au service du réseau entier des Chemins de fer exploités par l'Etat.</i>			
Locomotives et accessoires	66,514,550 92	5,754,152 59	70,268,583 51
Pièces de rechange	1,625,218 90	"	1,625,218 90
Voitures et wagons, matières et main-d'œuvre de construction y relatives.	107,802,561 05	9,660,838 89	117,463,190 92
Grues, crics, cabestans, pompes, tours, outils, bascules, etc. . . .	5,898,195 27	205,128 72	4,105,521 99
Dépenses diverses.	238,245 58	"	238,245 58
(e) Fr.	180,048,569 70	(⁽¹⁾) 15,600,000 "	195,698,569 70
Totaux (a, b, c, d et e) . . Fr.	751,010,879 45	519,798,651 10	1,030,799,310 35

Dépenses de premier établissement par kilomètre.

	Années.	Longueur en mètres.	Dépenses		Différences pour 1880.
		(⁽²⁾)	totales.	moyennes par kilomètre.	
<i>Construction :</i>					
Route, Bâtimens et dépendances des stations .	1880	1,100,150	583,202,557 61	548,579 15	- 11,452 49
	1879	990,545	556,408,899 80	559,811 64	
<i>Exploitation :</i>					
Matériel de traction et de transport	1880	2,702,158	193,693,569 70	71,685 45	+ 2,692 40
	1879	2,545,955	175,310,012 15	68,991 05	

(⁽¹⁾) Cette somme représente la valeur d'une partie du matériel racheté, à la Compagnie des Bassins-Houillers, moyennant paiement d'une annuité. Elle a été répartie proportionnellement à la valeur totale du matériel racheté à cette Compagnie, d'après l'inventaire établi en 1871 et s'élevant à fr. 27,969,629-40 dont fr. 15,469,629-40 payés comptant.

(⁽²⁾) Y compris 10,220 mètres pour la section de Landen à St-Trond, exploitée par le Grand Central Belge.

(⁽³⁾) Non compris fr. 22,271,500 " pour la dépense des lignes non encore mises en exploitation au 31 décembre 1880.

(⁽⁴⁾) Y compris fr. 675,440-90, valeur du matériel des lignes d'Ostende et de Furnes à la frontière française, vers Armentières et vers Dunkerque.

**N° CVIII. — Compte de premier établissement, de l'origine au
31 décembre 1880.**

ANNÉES	DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.					PRODUIT NET de l'exploitation, après paiement des redevances et des annuités dues à des Compagnies.	RAPPORT du produit net aux avances du Trésor. Taux p. %.
	CAPITAL dépensé pendant l'année.	A déduire : les aliénations d'immeubles et les subsides des villes.	Reste au compte du chemin de fer pour chaque année.	Récapitulation au 31 décembre			
				des aliénations d'immeubles et des subsides des villes.	des capitaux avancés par le Trésor.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1835 à 1868	240,603,604 36	3,417,834 87	246,275,819 51	3,417,834 87	248,275,409 51	280,478,052 78	"
1869	4,834,821 02	110,643 13	4,761,137 69	3,537,538 "	253,036,947 40	15,115,603 14	5 074
1870	9,031,516 71	27,716 29	9,063,800 42	3,563,254 29	262,100,747 82	15,592,402 85	5 949
1871	26,453,391 06	15,308 49	26,438,082 57	3,580,562 78	268,536,830 30	21,521,632 14	7 459
1872	33,590,850 16	5,344 00	33,583,506 07	3,585,906 67	322,124,336 46	15,986,628 50	4 963
1873	87,816,690 14	2,423 48	86,813,266 66	3,588,330 35	408,937,603 12	5,859,156 82	1 432
1874	21,617,378 17	11,220 65	21,606,148 62	3,590,360 "	430,542,751 64	9,840,006 68	2 286
1875	38,804,603 18	7,573 50	38,796,429 66	3,607,132 60	467,310,181 30	12,406,292 41	2 653
1876	21,223,538 68	105,608 65	21,117,930 03	3,712,742 15	488,438,111 33	15,761,405 47	3 227
1877	05,161,069 57	48,877 85	95,113,061 72	3,781,820 "	583,571,203 05	17,387,306 96	2 971
1878 (1. n. 1. f.)	47,703,915 14	234,539 67	47,479,355 47	3,955,179 67	631,000,538 52	21,145,541 03	3 007
	5,751,900 "	"	5,751,900 "	"	638,802,458 52	32,454 27	
1879	39,430,327 60	100,189 16	39,330,038 44	4,086,368 83	676,132,406 96	24,696,113 53	3 653
1880	(1) 50,782,013 64	121,445 88	50,660,567 76	4,207,814 71	726,793,064 72	28,382,312 69	3 902
Totaux fr.	731,000,879 43	(2) 4,207,814 71	726,793,064 72	4,207,814 71	726,793,064 72	464,184,433 27	"

(1) La différence entre cette somme de fr. 50,782,013-64, et le total des dépenses de premier établissement de fr. 56,553,913-64 (page 156), soit fr. 5,751,900 „, représente le prix de rachat de concessions dans les Flandres reporté ci-dessus à l'année 1878.

(2) Ce chiffre se décompose comme il suit :

Vente et rétrocession de terrains non utilisés	fr. 2,454,759 84	3,816,632 83
Aliénation, en 1836, de la section de chemin de fer de Landen à Saint-Trond	„ 1,561,892 09	
Subsides des villes de Bruxelles, Gand, etc.	fr. 591,181 88	
Ensemble	fr. 4,207,814 71	

N° CIX. — *Annuités payées pour le rachat de lignes concédées.*

LIGNES CONCÉDÉES RACHETÉES.	INTÉRÊTS.			AMORTISSEMENTS.			TOTAL DES ANNUITÉS PAYÉES.		
	EN 1880.	ANNÉES antérieures.	TOTAL.	EN 1880.	ANNÉES antérieures.	TOTAL.	EN 1880.	ANNÉES antérieures.	TOTAL.
Dendre-et-Waes (¹).	"	2,250,470 49	2,250,470 49	"	133,069 31	133,069 31	"	2,383,540 "	2,383,540 "
Pepinster à Spa (¹)	"	1,238,218 92	1,238,218 92	"	53,031 08	53,031 08	"	1,315,250 "	1,315,250 "
Mons à Manage	639,083 51	13,017,367 54	13,656,450 85	53,276 09	446,222 46	479,499 13	672,530 "	13,405,390 "	13,458,920 "
Grand-Luxembourg	5,606,893 "	23,718,120 "	29,325,073 "	469,950 "	2,822,830 "	3,292,800 "	4,076,843 "	28,541,030 "	32,617,873 "
Bassins-Houillers {	Lignes	7,942,368 "	25,946,188 "	31,888,556 "	529,400 "	1,469,500 "	1,998,700 "	8,471,768 "	25,415,488 "
	Matériel	567,387 27	5,116,893 94	5,684,481 21	44,412 73	519,106 06	563,518 79	612,000 "	5,436,000 "
Frais divers relatifs au service des annuités	"	16,769 90	16,769 90	"	"	"	"	16,769 90	16,769 90
Totaux. . . . fr.	12,733,903 38	73,504,088 70	86,237,992 37	1,077,059 42	3,265,579 11	4,342,638 53	13,852,945 "	78,369,667 90	92,222,610 90

(¹) Les annuités dues à ces Compagnies ont été transformées en rente 4 p. 100, à dater de l'année 1877. (Loi du 23 juin 1877.)

N° CX. — *Compte comparé de l'exploitation* (*).**Dépenses.**

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		Année 1879.	Année 1880.	DIFFÉRENCES POUR 1880.	
				En plus.	En moins.
Régie.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	84,806 21	82,055 85	"	1,850 36
	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	541,011 58	592,280 "	51,268 43	"
Services communs. (1)	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	85,400 "	159,600 "	74,200 "	"
	Matériel et fournitures de bureau	850,194 80	1,107,800 "	277,605 20	"
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	40,000 "	40,000 "	"	"
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position malheureuse	25,964 66	24,000 "	55 34	"
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	55,078 06	54,856 68	1,778 62	"
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	2,559 "	2,507 50	"	51 50
		1,536,188 07	1,961,044 18	+ 404,856 11	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,453,990 28	1,247,450 "	111,459 72	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	7,788,760 47	8,470,922 "	682,161 55	"
	Bitles, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	5,506,743 05	5,495,000 "	188,256 97	"
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2 872 870 "	5,090,245 "	217,575 "	"
		15,114 565 78	16,503,617 "	+ 1,199 255 22	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,059,042 38	1,153,570 "	96,527 42	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	11,898,752 12	15,725,082 54	1,864,550 42	"
	Primes d'économie et de régularité	592,650 "	409,500 "	16,670 "	"
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,649,861 08	5,920,100 "	2,270,238 92	"
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	7,853,252 99	9,199,600 "	1,646,547 01	"
		24,795,518 77	30 087 152 54	+ 8,891,155 17	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	7,483,178 64	7,854,260 "	531,081 56	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	3,153,587 93	3,406,000 "	270,412 04	"
	Primes pour encourager la marche régulière des trains	315,000 "	550 000 "	15,000 "	"
	Prais d'exploitation	1,595,742 16	1,029,400 "	52,837 84	"
	Camionnage. Prise et remise à domicile	1,883,152 59	1,704,000 "	118,867 41	"
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	632,401 21	650,000 "	"	2,401 21
	Indemnités aux compagnies pour l'usage de leur matériel	99,212 80	412,220 02	315,007 22	"
		16,867 258 56	17,965,850 02	+ 1,098,624 66	
Contrôle des recettes. (1)	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,206,150 72	1,227,270 "	21,119 28	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	18,000 "	75,200 "	60,200 "	"
		1,224,150 72	1,302,470 "	+ 81,519 28	
Dépenses d'exploitation fr.		59,627 282 91	68,505,619 89	8,676,556 68	"
Excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation.	Intérêts et amortissements des avances du Trésor	26,400,852 18	28,144,120 20	1,745,288 02	"
	Annuités des lignes rachetées (*)	15,855,007 "	15,552,945 "	"	64 "
	Parts de recettes payées aux Compagnies dont l'Etat exploite les lignes (*)	4,120,424 41	5,004,122 50	885,697 98	"
	Bénéfice ou perte	-1,704,715 65	+ 218,212 49	1,922,926 14	"
Recette nette . . . fr.		42,619,549 94	47,199,598 08	4,549,848 14	"
Totaux conformes aux recettes fi		102,276,852 85	115,803,017 67	15,226,164 82	"

— Années 1879 et 1880.

Recettes.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1879.	Année 1880.	DIFFÉRENCES POUR 1880.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
<i>Grande vitesse :</i>				
Voyageurs	30,751,072 24	37,767,012 58	7,015,940 14	"
Bagages	858,357 29	902,272 28	65,754 99	"
Petites marchandises	6,290,962 40	6,842,605 24	551,640 84	"
Finances	247,049 54	228,500 55	"	18,549 01
Equipages	21,595 57	58,511 69	16,918 52	"
Chevaux et bestiaux	111,411 62	119,075 46	7,661 84	"
Produits directs de l'exploitation:	58,260,426 46	65,897,775 88	7,635,896 13	18,549 01
<i>Petite vitesse :</i>			+ 7,637,547 12	
Grosses marchandises	58,779,657 97	64,424,893 72	5,644,937 75	"
Chevaux et bestiaux	887,798 10	1,062,220 52	174,422 22	"
	59,667,456 07	65,486,816 04	5,819,579 97	"
<i>Produits divers :</i>			+ 5,819,579 97	
Produits extraordinaires (1) . . .	2,137,298 81	2,400,698 78	263,599 97	"
Ensemble fr.	100,088,161 54	113,785,288 40	13,718,676 07	18,549 01
			+ 15,700,127 06	
<i>Produits indirects :</i> Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. (2). — Quote-part d'amortissements dus à l'Etat, etc. (3)	1,927,220 46	1,555,808 53	"	593,412 15
Ensemble fr.	102,012,581 80	115,319,096 75	13,718,676 07	411,961 14
			+ 15,506,714 95	
Régularisations d'opérations de comptabilité des années antérieures fr.	264,431 05	185,920 94	"	80,550 11
Totaux fr.	102,276,852 85	115,505,017 67	13,718,676 07	492,491 25
			+ 15,226,184 82	

(a) Y compris les lignes rachetées dans les Flandres. — Voir annexe CXI pour le détail des dépenses et des recettes sur ces lignes et sur l'ancien réseau.

(1) En 1879, les dépenses afférentes aux Services communs et au Contrôle des recettes étaient portées en compte sous les rubriques : Administration centrale et Services en général.

(2) Voir détail à l'annexe CXI.

(3) Voir détail à l'annexe CXII.

(4) Voir détail à l'annexe CXIII.

(5) Voir note (c) de l'annexe CIII.

N° CXI. — Détails du résultat de l'exploitation de l'ancien réseau et des lignes

Dépenses.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		1879.			1880.
		ANCIEN RÉSEAU.	Lignes rachetées dans les Flandres non fusionnées et exploitées par le service provisoire.	Total DE L'ANNÉE.	Ancien réseau et lignes rachetées dans les Flandres.
Régie.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	84,806 21	"	84,806 21	82,053 85
Services communs. (1)	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	539,360 93	1,650 60	541,011 53	592,280 "
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	85,400 "	"	85,400 "	159,600 "
	Matériel et fournitures de bureau.	820,035 40	10,159 40	850,194 80	1,107,800 "
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.	40,000 "	"	40,000 "	40,000 "
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position malheureuse.	25,964 66	"	25,964 66	24,000 "
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	55,078 06	"	55,078 06	54,856 63
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	2,539 "	"	2,539 "	2,507 80
		1,544,598 07	11,790 "	1,556,188 07	1,901,044 18
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,150,260 83	5,729 75	1,155,990 28	1,247,480 "
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	7,659,787 30	148,972 97	7,788,760 47	8,470,922 "
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.	5,252,256 54	74,486 49	5,306,745 03	5,495,000 "
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux.	2,872,870 "	"	2,872,870 "	5,090,245 "
		14,875,174 59	229,189 19	15,104,565 78	16,503,617 "
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,035,198 26	5,844 52	1,039,042 58	1,155,570 "
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	11,815,875 74	42,858 58	11,858,752 12	15,723,082 54
	Primes d'économie et de régularité.	392,650 "	"	392,650 "	409,500 "
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois.	5,560,248 11	89,612 97	5,649,861 08	5,920,100 "
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	7,796,737 83	56,495 14	7,855,252 99	9,499,600 "
		24,598,707 96	194,810 81	24,795,518 77	30,687,652 54
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	7,456,996 67	46,181 97	7,453,178 64	7,834,260 "
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	5,104,505 75	51,284 21	5,153,587 96	5,406,600 "
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	513,000 "	"	513,000 "	530,000 "
	Frais d'exploitation.	1,523,235 57	71,506 79	1,596,742 16	1,629,400 "
	Camionnage. Prise et remise à domicile.	1,580,405 76	4,728 85	1,583,152 59	1,704,600 "
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux.	650,102 99	2,298 22	652,401 21	650,000 "
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	54,746 50	64,466 50	99,212 80	412,220 02
		16,646,788 84	220,466 52	16,867,255 56	17,965,880 02
	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,145,456 42	60,714 50	1,206,150 72	1,227,270 "
Contrôle des recettes. (1)	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	13,000 "	"	13,000 "	75,200 "
		1,160,456 42	60,714 50	1,221,150 72	1,502,470 "
Totaux. fr.		58,910,512 09	716,970 82	59,627,282 91	68,505,619 59

(a) Lignes d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque (sections belges), rachetées en vertu de la loi du 51 mai 1878 et des arrêtés royaux des 25 février et 23 mars 1880.

(1) Voir le renvoi (1) de l'annexe CX.

rachetées dans les Flandres. (a) — Années 1879 et 1880.

Produits directs.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	1879.			1880.
	ANCIEN RÉSEAU.	Lignes rachetées dans les Flandres non fusionnées et exploitées par le service provisoire.	Total DE L'ANNÉE.	Ancien réseau et lignes rachetées dans les Flandres.
<i>Grande vitesse :</i>				
Voyageurs	50,490,571 80	260,500 44	50,751,072 24	57,767,012 58
Bagages	853,886 55	4,680 96	858,567 29	902,272 28
Petites marchandises	6,257,053 88	55,926 52	6,299,962 40	6,842,605 24
Finances	244,341 52	2,308 02	247,049 54	228,500 55
Equipages	21,564 41	28 96	21,595 57	58,511 69
Chevaux et bestiaux	110,506 88	1,104 74	111,411 62	119,073 45
	57,937,676 82	522,749 64	58,260,426 46	48,897,775 38
<i>Petite vitesse :</i>				
Grosses marchandises	58,468,425 30	511,212 67	58,779,657 97	64,424,393 72
Chevaux et bestiaux	885,810 92	1,987 18	887,798 10	1,062,220 52
	59,584,256 22	515,199 85	59,667,456 07	68,486,816 04
<i>Produits divers :</i>				
Produits extraordinaires	2,146,947 54	10,551 27	2,157,298 81	2,400,698 78
Totaux . . . fr.	99,458,860 58	646,500 76	100,085,161 54	113,783,288 40

N° CXII. — *Redevances variables et redevance fixe payées aux Compagnies.*

ANNÉES	REDEVANCES										TOTAL.
	VARIABLES ATTRIBUÉES AUX LIGNES EXPLOITÉES.									FIXE pour la ligne DE SPA à la frontière Grand-duché. (1872)	
	Tournay-Jurbise et Landen-Nasselt. (1847) (1)	Dendre-et-Waes. (1853) (2)	Hal à Ath et Tournay à la frontière. (1865)	Braine-le-Comte à Gand. (1867)	Jonction belge-prussienne. (1870)	Bassins houillers. (1871) (6)	Plateaux de Herie. (1872)	Hesbaye-Condrez. (1872)	ENSEMBLE.		
1847-1868	42,533,945 97	18,900,886 77	1,230,344 87	985,872 48	"	"	"	"	33,741,049 76	"	33,741,049 76
1869	824,853 19	1,706,905 99	526,533 70	(3)458,218 29	"	"	"	"	3,516,511 56	"	3,516,511 56
1870	607,689 52	1,816,282 68	501,823 38	(4)346,241 16	1,126 23	"	"	"	3,473,432 97	"	3,473,432 97
1871	601,333 61	1,912,605 91	639,911 50	(5)828,619 30	37,086 49	4,928,430 95	"	"	8,947,687 76	"	8,947,687 76
1872	639,989 "	1,934,096 84	641,326 09	839,777 57	68,887 29	5,813,646 42	21,084 43	"	9,989,803 31	146,538 83	10,135,342 14
1873	686,312 36	2,113,603 43	712,928 97	884,627 74	194,562 81	6,238,788 30	102,302 20	"	10,933,325 51	500,000 "	11,433,325 51
1874	681,716 46	2,098,082 26	743,628 40	938,792 86	218,734 04	6,403,954 43	150,473 47	"	10,960,395 64	500,000 "	11,460,395 64
1875	695,637 75	2,248,581 78	758,371 42	877,393 90	275,072 01	6,191,231 07	164,610 36	29,407 "	11,240,308 29	500,000 "	11,740,308 29
1876	747,204 99	700,256 62	747,872 58	903,776 28	291,197 22	6,418,066 53	166,865 97	331,665 54	10,034,783 75	500,000 "	10,534,783 75
1877	758,434 35	"	750,577 38	886,237 70	309,232 08	"	163,475 98	392,027 61	3,261,685 40	500,000 "	3,761,685 40
1878	749,869 09	"	836,869 81	984,294 97	317,334 72	"	179,964 77	396,150 27	3,464,483 63	500,000 "	3,964,483 63
1879	795,905 08	"	786,684 44	1,037,076 53	321,071 95	"	209,937 78	469,761 63	3,620,424 44	500,000 "	4,120,424 44
1880	4,125,203 47	"	1,027,348 42	1,161,862 44	343,334 69	"	349,984 16	496,392 81	4,504,422 39	500,000 "	5,004,422 39
Totaux. fr.	21,447,694 84	33,494,270 95	9,909,217 78	11,352,790 89	2,377,659 53	35,451,817 74	1,510,622 52	2,113,614 86	117,656,719 08	4,146,538 83	121,803,257 91

(1) La recette des années 1847 et 1848 a été versée entre les mains des concessionnaires, qui ont payé aux actionnaires un intérêt de 4 p. c. sur les versements effectués jusqu'au 31 décembre 1848. L'exploitation de la ligne de Landen à Huxelt a été remise, par l'Etat, à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maastricht le 1^{er} octobre 1856.

(2) Cette ligne a été achetée par l'Etat le 1^{er} mai 1876. (Loi du 17 mai 1877.)

(3) Non compris fr. 150,212-18

(4) Id. fr. 105,470-44 } retenus à titre d'acompte du minimum de recette garanti à l'Etat, par l'article 8 de la convention du 9 mars 1871

(5) Id. fr. 40,000 "

(6) La part de la Compagnie dans les recettes brutes, a été remplacée, à partir de 1877, par des annuités à payer par l'Etat, jusqu'à l'expiration des concessions. (Loi du 26 juin 1877.)

N° CXIII. — Transports effectués gratuitement ou à prix réduits, de 1845 au 31 décembre 1880.

ANNÉES.	Pour compte d'administrations publiques.									Pour compte de particuliers. — Sociétaires, émigrants et leurs bagages, etc.	TOTAL GÉNÉRAL. (col. 10 et 11).	Observations.
	Transports gratuits.			Transports à prix réduits.			Ensemble. (col. 4 et 7).	Service de l'administration	TOTAL (col. 8 et 9).			
	Poste : dépêches et bureaux ambulants.	Douaniers.	TOTAL (col. 2 et 3).	Transports militaires.	Départements ministériels (détenus, denrées alimentaires, etc.)	TOTAL (col. 5 et 6).						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1845 à 1868	8,310,700 53	543,986 46	8,854,686 99	3,162,355 54	1,302,105 98	4,464,521 50	13,319,208 49	15,649,220 13	28,968,428 62	1,187,516 09	30,155,966 71	(1) Voir les détails à l'annexe LXXIV.
1869	529,559 10	18,873 55	548,432 65	66,602 46	103,248 84	169,851 30	718,283 95	1,055,848 99	1,771,532 94	31,971 11	1,803,904 05	
1870	535,937 40	16,969 75	552,907 15	160,854 44	145,155 83	306,010 27	858,917 43	936,894 81	1,795,812 23	27,936 02	1,823,750 25	
1871	569,164 80	19,799 65	588,964 45	72,976 54	161,579 17	234,555 71	823,529 16	691,626 06	1,515,356 22	39,563 59	1,554,919 80	
1872	562,711 80	24,759 93	587,471 75	115,201 29	123,701 01	238,902 90	826,374 65	791,128 37	1,617,503 02	164,343 31	1,781,846 33	
1873	583,713 80	31,036 55	594,750 35	297,698 99	116,377 76	404,276 75	989,027 10	1,114,443 16	2,113,470 26	167,455 41	2,280,925 07	
1874	558,374 70	34,887 73	593,242 43	317,593 13	142,189 01	460,182 74	1,053,425 17	7,159,545 69	2,212,970 86	172,136 35	2,385,107 21	
1875	632,058 60	35,710 10	667,769 70	386,850 85	185,761 38	572,612 23	1,220,383 93	1,459,854 02	2,680,237 95	218,129 55	2,898,367 50	
1876	631,052 80	35,020 95	666,073 15	192,238 68	159,001 55	351,838 21	1,017,911 36	1,458,352 15	2,476,263 51	262,483 08	2,738,746 59	
1877	624,183 20	32,587 25	656,750 45	193,589 78	107,027 45	302,617 23	959,367 08	1,608,237 50	2,567,625 18	214,634 11	2,782,279 29	
1878	625,473 36	31,565 10	660,038 40	241,954 25	180,193 94	422,148 19	1,082,189 59	1,845,970 10	2,788,156 09	494,467 10	3,222,621 79	
1879	7,500,735 30	27,449 45	1,588,184 75	253,007 69	140,904 91	394,512 80	1,982,697 55	1,451,413 02	3,434,110 57	594,939 29	4,029,079 86	
1880 (1)	1,681,529 40	13,895 "	1,695,423 40	357,382 "	210,328 02	567,660 02	2,261,083 42	1,537,855 30	3,800,938 72	1,250,833 70	5,051,772 42	
Totaux fr.	17,385,173 73	867,520 89	18,252,694 62	5,761,453 82	3,108,239 03	8,869,692 85	27,122,387 47	30,560,419 30	57,682,806 77	4,766,482 70	62,449,289 47	

N° CXIV. — *Approvisionnements généraux payés sur fonds des*
VOIES ET TRAVAUX.

Approvisionnement dans les dépôts et à pied d'œuvre le long des voies.	UNITS.	QUANTITÉS DE MATÉRIAUX			VALEUR DES MATÉRIAUX			
		neufs.	de remploi	vieux.	neufs.	de remploi.	vieux.	TOTAL.
Aligulles d'excentriques dé- composés.	Pièce.	82	620	856	2,329 09	10,240 "	6,578 85	10,147 04
Billes en chêne	"	127,442	137,380	100,608	733,215 86	451,026 25	93,577 60	1,280,819 71
— en supin	"	3,776	59,447	160,576	15,590 75	150,982 42	152,547 20	319,120 37
— en fer (anciens systèmes). .	"	"	2,720	"	"	6,920 "	"	6,920 "
Buis de chêne	M ³ .	1,843 ³ 364	966 ³ 468	332 ⁴ 797	173,218 68	47,139 04	1,831 82	227,189 54
Croisements complets en rails d'acier.	Pièce.	596	1,550	144	120,855 60	171,709 "	5,374 35	297,938 95
Croisements complets en rails de fer	"	3	43	32	419 34	2,622 15	1,124 84	4,168 33
Croisements et traversées en fonte	"	153	112	160	6,320 84	4,122 89	4,195 25	14,638 98
Excentriques (sans appareils de manœuvre).	"	317	643 ¹ / ₂	98	83,973 99	144,259 83	7,291 42	235,525 24
Matériaux de la pose sur traverses métalliques.	Traverses en fer de 2 ^m . 10.	"	4,087	172	22,317 62	893 42	9 40	23,320 44
	Boulons et accessoires divers.	—	"	"	30,595 04	221 24	163 26	30,979 54
Matériau du système Hdf.	Rails spéciaux . . .	M ³ .	3,627.13	6 545 13	9.	18,086 62	23,033 95	48 61
	Longrines en fer . .	"	4,195.43	3,617.03	839.	17,876 66	21,754 11	3,923 68
	Traverses en fer . .	Pièce.	465	163	45	5,159 88	1,644 "	414 18
Entretolises, cornières, etc.		—	"	"	11,284 91	17,588 23	1,216 76	30,089 90
Pinques tournantes	Pièce.	85	113	12	220,266 77	166,585 05	10,727 96	397,579 78
Ponts à peser	"	25	16	1	43,232 50	16,923 52	900 "	61,056 02
Rails divers en acier	M ³ .	171,051 97	31,937.92	15,687.55	1,033,413 39	144,097 01	43,835 72	1,221,396 12
— en fer	"	46,842 84	763,335 16	690,693.87	269,552 23	3,193,876 50	1,321,054 57	4,784,483 30
Traversées de voies en rails d'acier	Pièce.	102	459	30	12,185 78	40,896 90	1,596 86	54,679 64
Traversées de voies en rails de fer	"	6	11	2	902 "	783 56	116 60	1,802 16
Divers accessoires de la voie non dénommés ci-dessus .	—	"	"	"	817,742 94	687,734 02	376,501 30	1,881,978 26
Totaux . . . fr.					3,643,540 49	5,307,053 09	2,032,050 33	10,982,643 91

budgets. — Situation au 31 décembre 1880.

TRACTION ET EXPLOITATION.

		UNITÉS.	QUANTITÉS.	VALEUR	
				partielle.	totale.
1 ^{er} Approvisionnements en magasin et dans les dépôts.					
a) Matériel, outils, meubles et ustensiles (magasin central)	—	—	—	297.812 49	297,812 49
b) Matières spéciales au service des voitures et de la traction :					
Aciers divers	Kil.	124.729	52,914 74		
Bois de chêne	M ³ .	2.465	460.433 03		
— sapin	"	1.067	95.337 37		
— d'essences diverses	"	725	51,737 45		
Boîtes à l'huile en fonte	Pièce.	3.796	34.944 46		
Boulons divers	Kil.	168.977	74.181 18		
Chaines de sûreté pour voitures	Pièce.	3.064	23.800 30		
Coussinets de frottement en bronze	Kil.	83.407	233.737 91		1,942,433 66
Cuivres divers	"	78.534	178,285 92		
Essieux pour locomotives, tenders et voitures	"	53.045	20.907 90		
Fers divers	"	1,146.441	251,036 03		
Fontes diverses	"	691.205	80,367 35		
Roues montées pour locomotives	Pièce.	10	16,265 "		
— — — tenders et voitures	"	88	33,855 "		
Tendeurs pour voitures	"	2.837	26,737 50		
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	Kil.	338.700	307,845 02		
c) Combustibles :					
Bois d'allumage neuf	M ³ .	2.235	15,643 04		
— — vieux	"	3.491	17,455 74		
Charbons de terre	Tonne.	16.733	94,263 06		135.970 18
Coke	"	148	2,350 90		
Fagots	Pièce.	44.696	6.257 44		
d) Matières pour le graissage :					
Huile de graissage (colza non épurée)	Kil.	60.687	43.665 13		
— — (minérale et diverses)	"	161.200	49.250 32		97,074 08
Suif et graisses	"	4.801	4,158 65		
e) Matières pour l'éclairage :					
Huile épurée	Kil.	110.115	85.525 61		
Huile minérale (pétrole)	"	30.883	6,140 48		92,111 41
Torches (falots)	Pièce.	1.237	445 32		
f) Matières diverses en magasin, non dénommées ci-dessus	—	—	3,706,235 73	3,706,235 73	
Ensemble . . . fr.				6,271,637 55	6,271,637 55
2 ^o Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :					
a) Stations et ateliers			1,154,694 88	1,154,694 88	
b) Sections			147,712 49	147,712 49	
Totaux fr.					7,574,044 92
RÉCAPITULATION.					
Voies et travaux					10,932,643 91
Traction et exploitation					7,574,044 92
Total général . (1) fr.					18.556,688 83

(1) Ce total comprend une somme de fr. 447.276-73, valeur des vieux fers destinés à être réalisés au profit du Trésor, pour le rembourser de ses avances. La valeur des approvisionnements appartenant au service de l'exploitation se réduit ainsi à fr. 18.556.688-85 — 447.276-73 = 18.109.412-08.

N° CXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. —

Comparaison des

		DÉSIGNATION DES						
		Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Perloo-Bruges.	Gand à Tournay.	Grand-Central-Belge.	Baselt à Maastricht.
		Liège à Maastricht.						
Matériel de traction.								
Locomotives	en 1880. . .	10	7	28	7	5	208	3
	en 1879. . .	10	7	28	7	5	194	3
Différences pour 1880. . . .		"	"	"	"	"	+ 14	"
Tenders	en 1880. . .	"	7	31	3	4	135	5
	en 1879. . .	"	7	31	3	4	119	5
Différences pour 1880. . . .		"	"	"	"	"	+ 16	"
Voitures à vapeur Belpaire. {	en 1880 . .	"	"	2	"	"	"	"
	en 1879. . .	"	"	"	"	"	"	"
Différences pour 1880. . . .		"	"	+ 2	"	"	"	"
Matériel de transport.								
Voitures à voyageurs . .	de 1 ^{re} classe.	"	"	13	2	2	44	3
	de 2 ^e —	8	"	17	10	2	43	3
	de 3 ^e —	26	7	50	21	7	211	9
	mixtes . . .	18	5	43	6	2	47	3
	Ensemble. .	52	12	93	39	11	345	23
Fourgons à bagages		6	8	40	5	5	212	8
Wagons à marchandises {	ouverts . . .	48	199	334	41	124	5,864	44
	fermés . . .	42	2	123	32	8	668	16
	pour chevaux.	"	"	4	"	"	6	2
	pour bétail. .	3	8	46	"	4	609	16
	Ensemble. .	93	209	507	73	136	7,147	78
Véhicules divers.		4	1	"	7	1	17	"
TOTAUX (véhicules de transport)	en 1880. . .	155	230	612	121	155	7,721	88
	en 1879. . .	154	230	718	124	153	7,722	88
Différences pour 1880		+ 1	"	- 76 (!)	"	"	- 1	+ 6

Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1880.

années 1880 et 1879.

COMPAGNIES.								Observations.
Léopold-Limbourgeois.	Lierre à Tumbout.	Majors à Terezena.	Kort Belg.	Tartiers à Rubren.	Ternoodé à St-Nicolas.	Virion.	Ensemble.	
28	7	10	169	3	5	4	500	(1) Dont 73 ont été démolis en 1880.
26	7	10	154	2	3	4	466	
+ 2	"	"	+ 15	+ 1	+ 2	"	+ 34	
26	6	10	123	"	"	"	350	
23	7	10	112	"	"	"	321	
+ 3	— 1	"	+ 11	"	"	"	+ 29	
"	"	1	"	"	"	"	3	
"	"	1	"	"	"	"	1	
"	"	"	"	"	"	"	+ 2	
"	2	5	29	"	1	"	401	
1	4	7	32	"	2	"	429	
47	11	15	67	3	7	6	463	
13	7	4	9	2	3	4	413	
31	24	31	137	5	13	10	836	
"	6	10	142	3	3	4	454	
701	28	288	2.709	32	20	48	10,663	
103	10	8	360	"	9	"	1,415	
25	"	"	6	"	"	"	44	
24	44	50	50	5	6	"	833	
853	59	346	3,125	37	35	48	12,955	
"	"	1	5	"	2	"	38	
834	79	388	3,409	45	53	62	14,283	
932	79	388	3,428	31	53	52	14,396	
— 38	"	"	— 19	+ 14	"	"	— 113	

N° CXVI — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1880.*

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	Sur les lignes de la compagnie exploitante.				Sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	281,892	38,676	3,739	324,307	"	"	"	"	281,892	38,676	3,739	324,307
Chimay	120	80,202	195,633	277,045	"	"	"	"	120	80,202	195,633	277,045
Flandre occidentale	400,327	123,120	67,250	685,736	8,568	"	"	8,568	408,895	123,120	67,250	694,304
Gand-Ecclloo-Bruges	209,336	53,469	"	262,805	"	"	92	92	209,336	53,469	92	262,897
Gand à Terneuzen	109,078	3,060	30,680	142,798	"	"	"	"	109,078	3,060	30,680	142,798
Grand Central Belge	1,608,367	1,491,712	429,527	3,532,606	92,424	696	"	93,320	1,700,791	1,495,008	429,527	3,625,926
Hasselt à Maeseyck	41	"	90,036	90,077	"	"	"	"	41	"	90,036	90,077
Liège à Maestricht	104,268	117,935	"	222,203	"	"	"	"	104,268	117,935	"	222,203
Liégeois-Limbourgeois	329,489	287,300	32,935	649,724	"	"	"	"	329,489	287,300	32,935	649,724
Lierre à Turnhout	68,620	30,626	"	99,246	"	"	"	"	68,620	30,626	"	99,246
Malines à Terneuzen	208,760	64,294	4,536	277,610	"	"	"	"	208,760	64,294	4,536	277,610
Nord Belge	866,354	1,612,207	"	2,478,561	"	"	"	"	866,354	1,612,207	"	2,478,561
Taviers à Embresin	"	"	42,449	42,449	"	"	"	"	"	"	42,449	42,449
Termonde à Saint-Nicolas	51,918	2,618	19,414	73,950	10,078	508	3,653	14,244	61,996	3,126	23,072	88,194
Virton	"	"	54,750	54,750	"	"	"	"	"	"	54,750	54,750
Totaux	4,328,570	3,913,348	971,949	9,213,867	111,070	1,404	3,750	116,224	4,439,640	3,914,752	975,699	9,330,091

ANNÉES.	NOMBRE d'ouvriers affiliés.	Secours temporaires et frais de traitement POUR MALADIES ET BLESSURES.				SECOURS ANNUELS.								PENSIONS.														Fonds publics. — Bonification d'intérêts.	Frais généraux.	Total général des DÉPENSES.				
		Secours.	Frais de traitement. — Médecins, pharmaciens et hôpitaux.	Frais de funérailles.	Montant total.	Ouvriers rendus impropres au service, par suite de maladies ou de blessures.				Veuves d'ouvriers décédés par suite de maladies ou de blessures.				Montant total.	Ouvriers rendus impropres au service, par suite de maladies ou de blessures.				Veuves d'ouvriers décédés par suite de maladies ou de blessures.				Orphelins d'ouvriers décédés par suite de maladies ou de blessures.				Montant total.							
						ne provenant pas du service.		provenant du service.		ne provenant pas du service.		provenant du service.			ne provenant pas du service.		provenant du service.		ne provenant pas du service.		provenant du service.													
						Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.		Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.										
1 ^{er} octobre 1858 au 30 juin 1859.	•	59,469 78	25,373 74	•	84,843 52	•	•	26	4,800 •	•	15,090 •	•	•	•	•	46,890 •	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1,368 40	403,104 92				
1 ^{er} juillet 1859 au 31 décembre 1859.	•	33,508 33	17,833 33	4,752 •	53,093 66	•	•	•	•	30	4,737 •	•	•	•	•	4,737 •	•	•	•	•	•	3	863 60	•	•	•	•	863 60	870 •	675 25	57,239 51			
1857.	4,472	30,318 82	17,715 76	4,835 •	49,869 58	8	549 •	4	60 •	47	6,712 75	•	•	2	70 •	•	7,391 75	•	•	•	•	•	7	4,547 55	•	•	•	•	4,547 55	388 74	431 26	59,628 88		
1858.	4,314	27,920 98	16,943 82	4,835 •	46,699 80	62	7,957 50	18	4,953 •	72	7,615 •	•	•	7	396 •	•	17,921 50	•	•	2	450 •	•	10	2,189 76	•	•	3	489 •	2,828 76	•	600 •	68,050 06		
1859.	4,579	29,171 19	21,665 32	2,640 •	53,476 58	56	11,026 •	49	3,638 •	99	9,582 92	•	•	9	318 •	•	24,564 92	•	•	1	270 •	•	18	3,368 75	•	•	3	324 •	3,962 75	88 87	537 13	82,630 25		
1860.	4,667	35,099 44	19,666 08	2,315 •	57,080 49	59	7,603 50	49	2,443 •	106	14,061 •	•	•	16	573 •	•	24,652 50	•	•	2	378 •	•	23	5,610 34	•	•	3	324 •	6,312 34	•	600 20	85,645 53		
1861.	4,915	31,844 57	14,469 82	4,695 •	46,979 39	40	3,523 50	44	4,159 50	92	14,334 •	•	•	9	720 •	•	16,737 •	•	•	3	796 50	•	27	7,550 66	•	•	6	540 •	8,887 16	2 50	4,558 25	74,182 05		
1862.	5,521	37,662 07	17,907 13	2,085 •	57,654 20	39	6,058 30	42	4,295 •	101	12,237 •	•	•	11	576 •	•	20,166 30	38	5,524 50	40	2,076 50	•	33	8,563 44	•	•	5	486 •	16,647 44	433 17	166 83	95,067 94		
1863.	5,684	36,947 07	17,106 13	2,280 •	56,333 20	37	7,240 90	44	2,452 50	106	15,223 36	•	•	23	4,333 40	•	25,950 16	53	13,351 75	15	4,044 •	•	35	9,309 68	•	•	5	486 •	27,191 43	289 20	409 40	110,173 39		
1864.	6,257	34,894 98	15,987 91	2,250 •	53,132 89	37	6,669 50	43	2,406 •	144	19,233 82	•	•	30	2,075 10	•	30,084 42	70	17,592 04	17	4,719 •	•	38	11,089 30	•	•	5	411 •	33,811 31	•	914 86	117,910 48		
1865.	6,538	43,594 03	19,117 26	2,955 •	65,666 29	33	6,525 05	45	2,262 •	185	29,020 98	•	•	41	2,494 •	•	40,302 03	93	21,950 08	24	5,340 •	•	52	14,075 66	•	•	6	612 •	42,477 74	•	900 •	149,346 06		
1866.	6,680	44,225 45	21,892 39	2,760 •	68,877 84	31	6,142 •	42	4,818 80	177	30,331 97	•	•	25	3,036 96	•	44,329 73	101	28,812 13	28	7,052 25	•	59	16,747 70	•	•	5	604 •	53,116 08	•	600 •	163,923 65		
1867.	6,978	57,956 28	29,025 89	3,630 •	90,642 17	32	5,331 75	41	4,674 •	190	32,996 36	•	•	35	4,024 72	•	44,026 83	110	31,584 10	29	7,499 •	•	67	19,039 77	•	•	4	468 •	58,590 87	•	600 •	193,829 87		
1868.	7,119	66,191 08	30,795 35	4,327 94	98,314 37	30	4,019 90	40	1,258 50	244	34,567 62	•	•	31	4,455 60	•	44,301 62	108	31,165 46	29	7,343 •	•	72	20,926 19	•	•	7	774 75	60,209 40	•	600 •	200,425 39		
1869.	7,446	78,587 91	35,647 57	3,140 •	117,375 48	25	3,199 60	40	4,242 •	297	35,566 23	•	•	24	2,360 73	•	42,368 56	146	34,915 55	28	7,892 50	•	84	23,633 46	8	4,232 •	2	227 28	67,900 49	•	649 38	228,293 94		
1870.	7,857	56,703 66	32,834 05	3,110 •	92,644 71	31	3,435 41	40	4,132 50	287	36,089 53	4	44 33	21	2,347 •	4	38 67	157	37,872 32	30	7,781 •	31	2,271 94	86	23,464 25	15	2,017 87	3	464 50	73,868 85	514 83	503 20	210,586 03	
1871.	8,955	54,597 70	31,324 99	3,240 •	92,162 69	40	4,884 40	•	•	146	21,048 40	4	172 16	8	4,102 •	2	24 16	154	37,909 41	29	7,814 •	50	8,109 25	97	25,475 04	19	4,931 66	3	401 •	81,637 36	520 06	434 73	199,005 96	
1872.	8,991	50,649 70	34,418 16	2,340 •	87,407 86	40	4,307 09	•	•	136	17,105 26	3	205 50	8	758 84	4	35 25	160	40,221 91	25	7,024 85	85	16,116 67	94	23,244 86	42	4,086 88	10	4,669 50	89,364 67	574 28	4,084 61	197,844 26	
1873.	8,946	59,558 05	38,698 70	3,160 •	110,416 75	4	390 92	•	•	119	15,263 92	4	222 •	8	570 78	4	11 75	172	40,363 83	28	7,526 33	111	24,155 79	103	23,841 52	48	4,534 25	12	4,659 55	96,084 47	4,237 21	702 87	215,897 67	
1874.	10,020	64,042 08	43,864 07	3,030 •	110,936 15	5	477 91	4	12 •	108	13,169 87	7	575 40	5	328 50	2	55 •	187	42,063 62	27	6,735 25	126	24,627 25	114	26,353 29	29	4,691 •	13	4,385 •	102,855 41	256 94	663 33	229,330 51	
1875.	10,068	77,474 •	50,956 51	4,650 •	133,080 51	6	851 50	4	425 •	105	12,314 80	6	362 18	7	202 •	2	81 •	191	42,238 55	28	6,854 91	176	33,733 44	124	28,904 18	28	4,672 96	14	4,219 91	114,620 65	840 12	595 43	263,373 19	
1876.	12,642	105,663 30	68,137 66	9,649 50	183,450 46	4	433 17	7	868 58	135	12,882 90	4	125 50	23	567 77	2	32 50	195	45,204 38	26	6,034 25	233	42,887 17	144	30,057 97	50	2,445 74	18	4,428 75	128,055 26	591 12	654 09	327,661 35	
1877.	12,315	87,899 60	61,656 60	4,500 •	154,056 20	3	532 83	4	356 25	111	13,760 76	12	645 91	30	4,161 51	4	123 50	214	47,885 75	21	5,276 75	269	53,496 40	152	32,895 29	53	3,866 25	17	4,480 •	114,900 44	2,184 71	810 30	318,522 41	
1878.	11,309	76,423 80	57,936 99	4,710 •	139,070 79	3	392 42	4	446 33	92	11,494 80	10	448 51	23	4,057 •	4	126 50	13,666 56	230	53,739 96	23	6,021 99	294	61,407 84	154	33,279 27	58	4,138 50	21	4,986 50	160,574 06	4,713 83	4,280 25	316,305 19
1879.	11,537	85,955 55	63,003 38	4,649 30	153,608 23	•	•	2	469 25	81	10,386 07	4	289 25	23	830 46	2	19 30	11,694 53	242	55,528 12	21	5,955 25	346	69,829 86	177	36,958 42	67	5,040 •	20	4,629 41	174,941 06	4,178 71	4,618 07	343,040 60
1880.	11,891	90,862																																

N° CXIX. — *Établissement des bureaux de Poste. — Distribution et transmission des correspondances.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1880.
		1880.	1879.	
Bureaux de poste et boîtes aux lettres.				
Nombre de bureaux de poste (1)		(2) 763	(3) 638	+ 127
Nombre de boîtes aux lettres	principales, établies aux bureaux de poste	763	638	+ 127
	supplémentaires, placées dans les villes et localités, sièges d'un bureau de poste.	643	601	+ 44
	Boîtes-bornes en fonte	308	450	+ 78
	— ordinaires en bois	2,230	2,510	— 80
	établies dans les communes rurales	1,162	1,227	— 65
	mobiles, placées aux voitures affluentes.	146	159	+ 7
Ensemble.		5,456	5,346	+ 111
Distribution des correspondances.				
Nombre de facteurs	de ville	1,009	976	+ 33
	ruraux	1,594	1,571	+ 23
Ensemble.		2,603	2,547	+ 56
Nombre de tournées rurales	ordinaires	1,364	1,336	+ 28
	de relais	50	55	— 5
Ensemble.		1,394	1,371	+ 23
Nombre de localités pourvues de bureaux de poste, ayant par jour :	2 distributions.	239	244	+ 15
	3 —	138	135	+ 3
	4 —	86	85	+ 1
	5 —	44	44	0
	6 —	6	7	— 1
	7 —	6	5	+ 1
Ensemble.		536	536	+ 20
Nombre de communes non pourvues de bureaux de poste, ayant par jour :	1 distribution.	1,314	1,332	— 58
	2 distributions.	468	435	+ 15
	3 —	26	24	+ 2
	4 —	15	10	+ 5
	5 —	8	8	0
	6 —	8	8	0
Ensemble.		2,029	2,049	— 20
Transmission des correspondances.				
<i>Service des bureaux ambulants (wagons-poste).</i>				
Nombre de wagons-poste (effectif moyen).		55	52	+ 3
Nombre de services quotidiens		15	15	0
Nombre de voyages quotidiens (moyenne par service: 54/5, pour 1880 et pour 1879)		49	49	0
Longueur kilométrique des lignes parcourues		1,252	1,252	0
Parcours kilométrique	annuel	1,665,860	1,665,860	0
	journalier moyen	4,564	4,564	0
<i>Service des voitures affluentes (malles-poste).</i>				
Nombre de services quotidiens		136	130	+ 6
Longueur kilométrique des routes parcourues		2,086	2,005	+ 81
Parcours kilométrique	annuel	2,480,540	2,593,670	+ 86,970
	journalier moyen	6,796	6,358	+ 258
Nombre de voyageurs transportés	par an.	457,470	434,972	+ 17,502
	par jour, en moyenne.	1,198	1,246	— 48
<i>Service des messageries (diligences, chars à bancs, omnibus, fourgons, etc.).</i>				
Nombre de services	quotidiens	72	87	— 15
	non quotidiens	156	147	+ 11
Ensemble.		208	254	— 96
Parcours kilométrique	annuel des services réunis	1,264,512	1,575,012	— 308,500
	journalier moyen des services quotidiens	2,420	5,152	— 712
	hebdomadaire moyen des services non quotidiens	7,531	8,266	— 935

(1) Non compris les bureaux-annexes de Charleroi (Ville-Haute), Malines (station), Tournay (station), Heyst-sur-Mer, Ostende-Bains, Nieupoort-Bains et Middelkerke. — Ces quatre derniers ne fonctionnent que du 1^{er} juillet au 30 septembre.

(2) Dont 188 sans service de distribution.

(3) — 102 —

N° CXX. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.				DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL GÉNÉRAL.	
	Dans le rayon de 30 kilomètres.		Au delà du rayon de 30 kilom.		NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
	NOMBRE DE LETTRES à 10 centimes.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE DE LETTRES à 10 centimes et au-dessus.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.				
(1)	P. o/o.	(1)	P. o/o.	(1)	P. o/o.	(1)	P. o/o.	
1847-1848	2,863,789		3,646,555		2,628,362		9,438,706	
1849	3,053,206	6.61	4,209,044	45.43	2,875,000	9.38	10,437,247	40.93
1850	3,455,886	43.49	4,451,650	5.76	2,987,000	3.90	10,894,536	7.47
1851	4,077,829	48.00	4,909,793	40.29	3,491,436	46.89	12,479,063	44.54
1852	4,519,401	40.82	5,728,966	46.68	3,680,000	5.40	13,928,067	41.64
1853	5,340,096	48.16	6,346,932	40.26	4,016,570	9.45	15,673,618	42.53
1854	5,849,563	9.54	7,080,343	12.08	4,406,484	9.70	17,336,090	40.60
1855	6,493,834	5.89	7,404,390	4.53	4,700,000	6.67	18,298,221	5.55
1856	6,346,325	4.98	7,869,296	6.28	4,950,000	5.32	19,435,621	4.68
1857	6,958,203	40.46	8,446,330	3.52	5,425,000	3.54	20,229,533	5.72
1858	6,810,000	-2.43	8,375,000	2.81	5,425,000	5.85	20,610,000	4.88
1859	7,916,740	46.25	8,307,203	-0.80	5,573,204	2.73	21,797,452	5.76
1860	8,525,634	7.69	9,006,868	8.42	6,428,344	15.34	23,960,846	9.93
1861	8,626,592	4.48	10,533,808	47.23	7,444,328	40.67	26,299,728	9.76
1862	9,484,472	6.43	10,589,644	2.79	7,233,476	4.70	27,005,992	2.69
1863	9,904,440	7.85	11,635,660	9.88	7,912,632	9.36	29,449,732	9.05
1864	10,385,128	4.88	11,886,680	2.46	8,439,196	2.86	30,411,004	3.26
1865	11,353,680	9.32	13,477,008	40.85	9,469,836	42.66	33,700,524	40.82
1866	12,762,048	12.40	13,447,416	-0.46	9,529,404	3.92	35,408,568	5.07
1867	12,503,800	-2.06	13,597,514	3.66	10,872,862	14.20	36,974,473	4.42
1868	13,400,993	7.47	14,463,594	4.46	11,062,493	4.74	38,627,082	4.47
1869	14,349,517	7.07	14,632,059	3.30	11,643,894	5.25	40,625,377	5.47
TAXE UNIFORME A 10 CENTIMES. (Loi du 15 mai 1870.)								
	NOMBRE DE LETTRES.		Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.					
1870	32,763,835		43.05		42,348,696	5.79	45,082,531	40.97
1871	36,393,474		44.08		45,744,622	27.79	52,435,096	45.64
1872	37,775,478		3.79		45,415,998	-3.07	53,191,476	2.02
1873	39,348,023		4.46		46,306,836	5.78	55,654,859	4.63
1874	44,106,249		4.47		46,903,672	3.65	58,008,894	4.23
1875	42,806,823		4.44		47,715,948	4.81	60,522,774	4.33
1876	43,494,996		4.61		48,354,580	3.60	61,846,576	2.48
1877	44,905,003		3.25		48,736,091	2.08	63,644,094	2.90
1878	45,307,469		0.90		49,452,644	2.22	64,460,143	4.29
1879	48,456,443		6.94		50,570,806	7.40	69,026,949	7.08
1880	50,868,309		4.98		52,550,749	9.63	73,449,058	6.36
Augmentation annuelle moyenne (depuis 1848, pendant les 5 dernières années)	4,386,486		6.71		622,575	7.09	2,008,761	6.80
	4,612,297		3.54		966,960	4.99	2,570,287	3.96

(1) D'après l'exposé des motifs présenté à la Chambre le 27 avril 1848. — Une statistique établie au commencement de pour la correspondance étrangère 2,761,529 lettres, et pour les chargements 21,357; soit un total de 9,048,886 lettres.

fournies par des dénombrements partiels. — Années 1848 à 1880.

CARTES POSTALES				Lettres de service.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
de et pour l'intérieur.		de en pour l'étranger.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
"	P. %.	"	P. %.	3,500,000	P. %.	4,200,000	P. %.	4,300,000	P. %.
"	"	"	"	2,776,560	— 20.67	7,291,000	73.60	2,473,000	90.38
"	"	"	"	2,445,793	— 32.72	8,739,000	49.86	2,965,000	49.80
"	"	"	"	2,378,464	10.84	11,410,400	30.57	3,789,000	27.79
"	"	"	"	2,517,280	5.51	14,000,000	22.70	4,000,000	5.57
"	"	"	"	2,706,283	7.54	14,450,000	4.07	4,230,000	5.75
"	"	"	"	2,756,300	4.85	16,055,000	13.46	3,344,000	— 23.38
"	"	"	"	2,993,765	8.79	19,669,000	22.51	3,872,000	19.47
"	"	"	"	3,821,241	27.43	21,510,227	9.36	5,060,407	30.69
"	"	"	"	3,854,765	0.88	22,820,634	6.09	4,842,874	— 4.30
"	"	"	"	3,933,500	2.04	23,302,742	2.11	5,040,624	4.08
"	"	"	"	4,321,824	9.87	28,441,318	22.05	5,758,792	14.25
"	"	"	"	3,993,056	— 7.56	26,358,020	— 7.33	6,668,432	15.80
"	"	"	"	4,219,956	5.63	25,493,740	— 3.39	7,794,950	16.89
"	"	"	"	4,441,420	4.56	26,992,160	5.88	9,007,284	15.55
"	"	"	"	4,632,408	5.00	26,722,280	— 4.00	9,228,232	2.45
"	"	"	"	4,735,420	2.22	25,837,312	— 3.31	10,965,916	18.83
"	"	"	"	5,453,720	8.84	27,925,884	8.42	12,694,084	15.75
"	"	"	"	5,603,520	8.02	40,149,300	43.66	12,423,268	— 2.46
"	"	"	"	5,518,084	— 4.54	38,360,672	— 4.58	14,664,315	18.04
"	"	"	"	6,396,520	15.91	38,966,382	1.58	16,485,638	12.42
"	"	"	"	6,706,180	4.84	40,822,967	4.76	17,980,677	9.06
"	"	"	"	7,964,460	48.72	46,871,539	44.82	18,425,498	0.80
682,473	"	5,174	"	6,851,572	— 16.49	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.54
3,088,410	352.72	6,591	27.38	7,337,232	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.40
4,657,341	51.32	16,120	144.57	7,966,712	8.58	52,771,324	2.98	25,967,383	17.93
5,970,549	28.19	65,312	305.16	8,439,477	2.46	58,325,598	11.47	30,094,207	15.89
7,571,800	26.81	276,800	323.81	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
8,893,310	17.45	1,090,980	294.14	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
10,031,658	12.80	1,639,638	50.59	9,201,495	3.75	72,038,000	4.48	30,473,000	— 4.03
11,130,912	10.96	2,045,602	24.76	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 5.02
14,426,918	26.91	2,593,734	26.79	10,841,441	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.44
14,778,322	4.61	3,337,906	28.69	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
"	"	"	"	234,789	4.21	2,413,437	40.22	4,405,406	12.30
1,441,304	44.55	612,021	84.92	630,781	6.51	1,270,000	4.93	667,600	2.77

février 1847, donne pour les lettres à 40 centimes 2,724,474 lettres; pour les lettres à 20 centimes 3,728,526 lettres;

N° CXXI. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1880 et 1879.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES
		1880.	1879.	pour 1880.
Lettres assurées.				
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur { à destination de l'intérieur.	224,907	216,254	+ 8,763
	— de l'étranger.	52,573	50,516	+ 2,257
	Ensemble.	277,579	266,850	+ 11,020
	originaires de l'étranger	42,770	57,199	+ 5,671
	Totaux.	320,349	305,749	+ 16,591
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur { à destination de l'intérieur.	282,274,512 77	335,805,955 66	+ 48,463,577 11
	— de l'étranger.	59,669,631 16	47,078,669 81	+ 12,590,981 35
	Ensemble.	341,944,143 93	380,887,605 47	+ 31,056,538 48
	originaires de l'étranger	40,899,121 01	58,717,866 56	+ 2,181,254 63
	Totaux.	382,843,264 94	439,605,471 85	+ 53,257,813 11
Produit.	port.	59,202 50	55,798 20	+ 3,404 10
	droit proportionnel et droit fixe réunis	153,962 90	127,953 35	+ 6,009 55
	Totaux.	193,165 20	183,751 55	+ 9,415 65
Nombre de lettres perdues ou spoliées		6	7	— 2
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(1) 2,560 *	(2) 8,179 75	— 5,819 75
Mandats de poste.				
Nombre de mandats :	originaires de l'intérieur { à destination de l'intérieur (4)	1,146,450	1,082,840	+ 63,590
	— de l'étranger (5)	150,672	128,286	+ 22,586
	Ensemble.	1,297,102	1,211,126	+ 85,976
	originaires de l'étranger (5)	152,584	131,654	+ 20,930
	Totaux.	1,449,686	1,342,780	+ 106,906
Montant des mandats :	originaires de l'intérieur { à destination de l'intérieur (4)	72,488,057 37	66,456,554 80	+ 6,031,502 57
	— de l'étranger (5)	7,902,308 40	6,157,777 97	+ 1,764,730 43
	Ensemble.	80,390,365 77	72,614,332 77	+ 7,776,033 *
	originaires de l'étranger (5)	7,729,861 20	6,597,505 65	+ 1,532,537 57
	Totaux.	88,120,406 97	78,971,616 40	+ 9,148,790 57
Produit de la taxe.	service intérieur.	274,567 80	256,617 *	+ 17,940 80
	— international	(6) 98,591 37½	(7) 82,406 88½	+ 15,184 49
	Totaux.	370,149 17½	339,023 88½	+ 31,125 29
Mandats remboursés à charge du Trésor. }	Nombre	16	(7) 12	+ 4
	Montant	1,227 35	(7) 1,198 20	+ 29 15
Effets de commerce.				
a. Acceptation.				
Nombre d'effets déposés.		6,531	425	+ 5,906
Produit de la taxe.		5,163 50	212 50	+ 2,953 *
Nombre de protêts	par huissiers	123	4	+ 121
	par agents des postes	157	12	+ 128
b. Encaissement.				
Nombre d'effets	déposés.	933,735	698,983	+ 234,772
	encaissés	840,030	625,528	+ 216,522
Montant des effets.	déposés.	242,178,832 74	160,899,558 37	+ 81,279,214 17
	encaissés	224,490,769 20	147,648,926 91	+ 76,841,842 29
Produit de la taxe		(8) 340,217 95	(9) 381,177 65	+ 40,959 70
Nombre d'effets protestés	par huissiers	14,242	9,532	+ 4,660
	par agents des postes	50,166	44,173	+ 5,933
Quittances.				
Encaissement.				
Nombre de quittances déposées		1,124,270	712,701	+ 411,569
Montant des quittances	déposées	24,967,209 96	12,926,470 32	+ 12,040,739 64
	encaissées	21,763,504 77	9,881,472 92	+ 11,881,831 85
Produit de la taxe.		201,898 75	169,388 11	+ 32,510 64
Abonnement aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés.	Journaux belges.	262,160	237,865	+ 4,297
	— étrangers.	5,632	5,145	+ 507
	Totaux.	267,812	263,008	+ 4,804
Montant des abonnements souscrits		1,866,947 42	1,906,144 42	— 39,197 *
Produit de la taxe.		111,519 47	113,892 45	— 4,372 96

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1880, transporté celles que renfermaient 946,653 lettres recommandées — 6 lettres de l'espèce ont été perdues, dont 5 en pays étrangers, et une seule dans le service belge. Le Trésor n'a eu à supporter aucune indemnité du chef de ces pertes.

(2) Dont fr. 1,250-00 à charge du Trésor.

(3) — fr. 5,638-50 —

(4) Non compris 500,752 mandats pour 1880, et 521,241 pour 1879, émis d'office pour le service des abonnements et des encaissements, et dont le montant s'élève, respectivement, à fr. 28,259,524-95 et à fr. 12,150,053-76. (Chiffres rectifiés pour 1879.)

(5) Voir annexe CXXII, pour la répartition, par pays d'échange, des mandats de poste internationaux.

(6) Ce chiffre résulte des décomptes faits avec les offices étrangers, tandis que celui indiqué à l'annexe CXXV représente les sommes perçues en Belgique.

(7) Chiffre rectifié.

(8) 1^{er} novembre 1879 : Réduction de la taxe d'encaissement.

N° CXXII. — *Répartition, par pays d'échange, des mandats de poste internationaux. — Années 1876 à 1880.*

N° CXXII. — Répartition, par pays d'échange, des mandats

PAYS.	Mandats de la Belgique à destination de l'étranger							
	1876.		1877.		1878.		1879.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
Allemagne	26,324	1,237,811 80	33,395	1,512,821 24	34,505	1,597,255 69	33,793	1,610,224 64
Autriche-Hongrie	"	"	"	"	"	"	479	33,477 33
Danemark	"	"	"	"	"	"	331	12,935 15
Egypte	"	"	"	"	"	"	"	"
France	41,360	1,375,324 39	45,573	1,495,051 76	51,637	1,714,861 17	60,142	2,393,264 37
Grande-Bretagne	6,550	382,603 30	7,144	315,148 80	7,544	389,258 40	8,639	462,215 70
Grand-duché de Luxembourg	3,288	223,854 60	3,021	167,710 23	3,380	210,787 75	3,647	252,649 72
Italie	1,825	230,551 33	2,000	265,238 75	2,515	273,336 95	2,746	295,078 46
Norvège	"	"	"	"	"	"	40	4,390 39
Pays-Bas	10,530	416,091 51	11,575	470,839 76	12,964	566,486 25	16,476	867,908 32
Portugal	"	"	"	"	"	"	8	1,023 63
Roumanie	"	"	"	"	"	"	10	1,653 65
Suède	"	"	"	"	"	"	52	5,900 64
Suisse	1,555	174,793 25	1,738	197,640 35	1,754	164,211 82	2,117	195,055 87
Totaux	91,441	4,081,969 24	101,812	4,510,251 69	114,358	4,915,187 43	128,285	5,137,777 07

de poste internationaux. — Années 1876 à 1880.

REV.		Mandats de l'étranger à destination de la Belgique.									
1880.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.	
NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
37,162	1,830,133 67	15,082	1,173,401 77	15,515	1,231,018 20	16,832	1,451,511 86	17,213	1,349,809 04	17,685	1,271,531 84
911	61,374 44	"	"	"	"	"	"	289	23,935 93	639	47,309 12
205	31,312 31	"	"	"	"	"	"	95	11,217 56	109	11,324 82
8	671 55	"	"	"	"	"	"	17	1,973 "	63	5,649 80
73,212	3,528,196 24	47,168	1,484,498 07	58,578	1,946,930 60	70,132	2,486,112 66	85,217	3,365,424 67	102,956	4,477,296 "
10,164	531,858 60	5,724	331,778 70	5,847	318,198 80	5,916	312,387 00	6,355	330,947 80	6,939	351,531 40
4,289	293,181 18	5,225	513,664 60	5,311	516,823 65	5,721	522,680 28	5,208	472,143 82	5,908	478,569 01
2,967	332,236 14	1,246	150,036 56	1,219	130,363 96	1,462	139,950 11	1,370	124,807 03	1,573	131,513 47
270	28,334 46	"	"	"	"	"	"	22	1,704 50	63	3,876 67
18,705	936,058 75	9,405	428,510 46	10,886	474,753 91	11,881	551,057 26	12,949	565,756 67	14,949	689,675 74
28	2,007 60	"	"	"	"	"	"	66	5,491 33	125	11,204 21
47	5,806 60	"	"	"	"	"	"	164	26,091 26	529	107,627 20
209	23,620 43	"	"	"	"	"	"	67	4,956 59	143	15,332 46
2,406	246,290 43	1,333	107,180 21	1,317	101,533 39	1,521	120,914 28	1,502	112,985 33	1,600	121,216 46
150,672	7,901,508 40	55,203	4,188,720 37	68,923	4,725,620 13	113,508	5,601,614 35	131,654	6,397,303 63	152,584	7,729,861 20

N° CXXIII. — Caisse générale d'épargne. (Opérations dans les bureaux de Poste.)

Comparaison des années 1880 et 1879.

CAISSE GÉNÉRALE D'ÉPARGNE.		1880.	1879.	DIFFÉRENCES pour 1880.
Nombre de livrets :				
Existant au 1 ^{er} janvier		46,169	40,291	+ 5,878
Délivrés pendant l'année		16,481	13,743	+ 2,738
Ensemble		62,620	54,034	+ 8,586
Soldés pendant l'année		8,186	7,863	+ 323
Restant au 31 décembre		54,434	46,169	+ 8,265
Opérations de l'année.				
Solde des comptes des déposants au 1 ^{er} janvier fr.		23,888,008 51	20,769,066 29	+ 3,118,942 22
Versements opérés pendant l'année (1)		15,525,857 91	10,843,903 46	+ 4,681,954 45
Ensemble fr.		39,413,866 42	31,612,969 75	+ 7,800,896 67
Payements effectués pendant l'année :				
Remboursements (2) fr.		8,856,674 34	7,260,356 85	+ 1,596,317 49
Achats de fonds publics		960,896 71	1,064,091 54	- 103,194 83
Ensemble fr.		9,817,571 05	8,324,448 39	+ 1,493,122 66
Solde des comptes des déposants au 31 décembre fr.		29,416,295 37	23,288,601 36	+ 6,127,694 01
Intérêts capitalisés à la même date		760,688 88	899,407 15	+ 161,281 73
Totaux fr.		30,176,984 25	24,188,008 51	+ 5,988,975 74
Classification des livrets d'après leur importance.				
Nombre de livrets	de 1 à 100 fr. (moyenne pour 1880 : fr. 23 88).	29,309	24,924	+ 4,385
	de 100 à 500 » (— » 248 12).	11,785	10,210	+ 1,575
	de 500 à 1,000 » (— » 685 87).	5,253	4,434	+ 819
	de 1,000 à 3,000 » (— » 1,853 10).	6,130	5,069	+ 1,061
	au-dessus de 3,000 » (— » 6,483 71).	1,969	1,352	+ 617
Totaux		54,464	46,169	+ 8,295
Classification des versements d'après leur importance.				
Nombre de versements	de 1 à 100 fr. (moyenne pour 1880 : fr. 22 56).	68,127	59,493	+ 8,634
	de 100 à 500 » (— » 501 22).	9,144	8,007	+ 1,137
	de 500 à 1,000 » (— » 1,014 68).	3,086	2,743	+ 343
	de 1,000 à 3,000 » (— » 2,269 82).	1,756	1,897	- 141
	au-dessus de 3,000 » (— » 5,664 78).	688	782	- 94
Totaux		82,781	72,922	+ 9,859
		En 1880.	En 1879.	
(1) Versements effectués chez les percepteurs des postes fr. 15,590,101 54		12,541,435 40		
Arrérages de rentes, encaissés pour compte de déposants 106,359 25		113,917 »		
Réalisation de valeurs 410,122 39		810,564 95		
Ensemble fr. 16,106,583 18		13,465,917 35		
Transferts + 78,899 51		- 2,123,144 51		
Total ou reste fr. 16,185,482 69		11,342,772 84		
Différences résultant de versements (672 en 1880 et 357 en 1879) effectués sur des livrets créés au nom de militaires ou d'établissements publics, et transférés à la Caisse centrale d'épargne à Bruxelles. fr. 859,824 78		498,749 38		
Reste, chiffres égaux. fr. 15,325,657 91		10,843,963 46		
				(2) En outre, il a été payé du chef des intérêts sur comptes soldés :
		1880.	1879.	
1 ^o Pendant l'année fr. 14,138 66		18,577 68		
2 ^o Antérieurement, mais remboursés pendant l'année 57 19		51 17		
Totaux fr. 14,195 85		18,628 85		

N° CXXIV. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

DÉSIGNATION ou MOUVEMENT.		L E T T R E S							CARTES POSTALES.	
		P R I V É E S				D E S E R V I C E				Totaux.
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.		
Intérieur.	1880. . . .	30,229,100	413,912	224,997	30,868,009	10,070,800	802,145	11,581,945	62,450,254	14,778,523
	1879. . . .	17,678,480	381,420	216,231	18,276,131	10,291,000	477,914	10,768,914	39,225,057	14,126,918
	Différences.	+12,550,620	+32,492	+8,766	+12,601,878	+679,800	+324,231	+813,031	+23,225,197	+651,605
Expéditions de Belgique.	1880. . . .	11,386,310	221,410	32,573	11,639,293	4,500	1,803	6,303	11,674,898	2,345,902
	1879. . . .	10,709,691	192,473	50,316	10,952,480	13,000	527	13,527	10,966,007	1,824,940
	Différences.	+676,619	+28,937	+2,257	+686,813	-8,500	+1,276	-7,224	+708,891	+520,962
Expéditions de l'étranger.	1880. . . .	10,536,370	303,316	42,770	10,882,456	62,500	2,200	64,700	10,947,156	893,004
	1879. . . .	9,308,491	272,428	37,199	9,618,118	53,000	700	53,700	9,671,818	768,704
	Différences.	+1,227,879	+30,888	+5,571	+1,264,338	+4,500	+1,500	+6,000	+1,275,338	+124,300
En général.	1880. . . .	72,132,080	946,638	320,340	73,419,058	21,747,100	606,150	22,353,250	85,072,308	18,116,228
	1879. . . .	67,898,668	826,322	303,749	69,028,739	16,884,100	479,141	17,363,241	79,868,080	16,720,662
	Différences.	+4,233,412	+120,316	+16,591	+4,390,319	+4,863,000	+127,009	+4,890,009	+5,204,228	+1,395,566

(a) Chiffre rectifié.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut, sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

statistiques du mouvement postal.

années 1880 et 1879.

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS DE POSTE.		EXPÉDÉS. (Envois de toutes natures.)	EFFETS DE COMMERCE déposés		QUITTANCES déposées à l'encaissement.	ABONNEMENTS souscrits à la poste		LETTRES tombées en rebut.	Boîtes louées pour le retrait des correspondances.
				ordinaires.	pour le service des abonnements et des encaissements.		à l'acception.	à l'encaissement.		aux journaux belges.	aux journaux étran- gers.		
63,951,000	20,860,000	1,082,000	272,000	1,148,430	500,732	67,770	6,331	933,755	1,124,270	262,160	"	97,671	913
61,686,000	21,716,000	1,101,000	184,000	(a) 1,082,840	(a) 324,241	54,663	425	698,983	712,701	257,803	"	91,228	828
+2,265,000	+8,144,000	- 10,000	+ 88,000	+ 63,590	+176,491	+13,107	+ 6,006	+234,772	+411,569	+ 4,297	"	+5,343	+115
4,729,000	4,375,000	943,000	81,000	130,672	"	3,056	"	"	1,703	(b)	"	31,739	"
5,034,000	4,003,000	747,000	62,000	129,286	"	1,728	"	"	"	(b)	"	30,664	"
- 325,000	+ 370,000	+196,000	+ 21,000	+ 22,386	"	+ 1,326	"	"	+ 1,703	(b)	"	+1,075	"
3,150,000	2,438,000	649,000	97,000	152,584	"	2,776	"	"	8,983	"	5,652	(c)	"
2,972,000	2,320,000	485,000	75,000	131,654	"	2,311	"	"	"	"	5,145	(c)	"
+ 178,000	+ 118,000	+164,000	+ 22,000	+ 20,930	"	+ 465	"	"	+ 8,983	"	+ 507	(c)	"
71,830,000	36,673,000	2,674,000	452,000	1,440,886	500,732	73,602	6,331	933,755	1,134,961	262,160	5,652	129,310	943
69,712,000	28,041,000	2,333,000	321,000	1,342,760	324,241	53,703	425	698,983	712,701	257,803	5,145	121,692	828
+2,118,000	+8,632,000	+341,000	+131,000	+108,000	+176,491	+14,900	+ 5,906	+234,772	+422,260	+ 4,207	+ 507	+7,418	+115

N° CXXV. — *Recettes postales de toutes natures.* —

		TAXE des lettres non affranchies.	PRODUIT des timbres-poste employés à l'af- franchissement des correspon- dances, des enve- loppes timbrées, et des cartes postales.	TAXE sur les effets de commerce à l'encaissement.	TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE SUR LES		TAXE sur les boîtes pour le retrait des correspondances.
						Abonnements aux JOURNAUX.	Encaissements de QUITTANCES.	
Résultats de l'année	1880	Fr. c. 114,586 50	Fr. c. 9,613,547 20	Fr. c. 547,583 45	Fr. c. 506,586 25	Fr. c. 111,519 47	(1)	Fr. c. 15,424 7
	1879	123,809 60	8,940,296 20	551,177 65	508,586 98	113,892 43	147,010 59	17,237 50
Différences pour 1880	en plus.	°	675,251 °	°	°	°	°	°
	en moins.	9,223 50	°	7,794 20	1,800 75	4,372 96	147,010 59	1,813 50

N° CXXVI. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.						
		A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	40 centimes.
Résultats de l'année.	1880	55,594,617	3,418,760	11,303,665	49,410,872	1,600,009	8,058,163	359,189
	1879	53,008,579	3,201,398	8,945,826	46,827,974	1,839,236	6,893,418	568,397
Différences pour 1880.	en plus.	2,586,038	217,362	2,357,839	2,582,898	°	1,164,745	°
	en moins.	°	°	°	°	268,327	°	208,908

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année	1880	535,816 17	68,975 20	565,334 25	4,941,087 20	320,181 80	2,014,540 75	143,795 60
	1879	530,085 79	64,027 96	447,201 30	4,682,797 40	311,847 20	1,724,604 50	227,358 80
Différences pour 1880.	en plus.	25,760 38	4,947 24	118,132 95	258,289 80	°	289,936 25	°
	en moins.	°	°	°	°	51,665 40	°	83,563 20

(a) Supprimées en 1879. — Le restant en magasin est vendu avec réduction (10 centimes au lieu de 11 centimes).

(b) Créées en 1879.

Comparaison des années 1880 et 1879.

TAXE SUR LES MANDATS DE POSTE.		PRODUITS extraordinaires.	MANDATS DE POSTE VÉRIMÉS.	RELIGAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Service intérieur.	Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(1) Ce produit est compris dans celui de la vente des timbres poste, etc.
274,557 80	97,158 97	5,317 99	4,045 52	+672,767 65	11,557,072 60	
256,617 »	80,867 80	1,274 50	6,245 21	+636,448 71	10,983,263 97	
17,940 80	16,271 17	2,245 69	»	56,318 94	+ 571,808 65	
»	»	»	2,201 69	»		

*postales et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1880 et 1879.***TITÉS.**

			ENVELOPPES TIMBRÉES.			CARTES POSTALES.				CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A 60 cent.	A 1 franc.	A 5 francs.	Ancien type. a)	Petit format.	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 20 cent.	
						A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 cent (⁴)			
453,576	179,346	3,080	77,300	197,690	133,563	15,016,854	1,168,863	92,889	8,477	7,058 $\frac{1}{2}$	36,276	147,174,974 $\frac{1}{2}$
350,978	211,865	3,286	443,400	214,330	143,320	13,017,084	952,345	79,339	7,264	8,240 $\frac{1}{2}$	33,504	138,784,980 $\frac{1}{2}$
102,600	"	"	"	"	10,548	2,009,770	218,318	13,530	1,213	"	"	+10,399,985
"	32,519	206	370,900	16,640	"	"	"	"	"	1,188	2,228	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
226,789 »	179,346 »	15,400 »	7,750 »	21,745 80	16,925 48	751,342 70	116,886 30	9,288 90	1,695 40	705 85	7,235 20	9,964,891 70	
175,489 »	211,865 »	16,430 »	44,840 »	21,576 30	15,765 20	650,834 26	65,254 50	7,933 80	1,452 80	824 65	7,700 80	9,390,999 30	
51,300 »	»	»	»	»	1,160 28	100,488 80	21,631 80	1,355 »	242 60	»	»	+864,892 40	
»	32,519 »	1,030 »	37,090 »	1,830 40	»	»	»	»	»	118 80	445 60		

N° CXXVII. — *Cadre du personnel nommé du service des Postes.*

Situation au 31 décembre 1880.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements ORGANIQUES ou SALAIRES MENSUELS.	CADRE ORGANIQUE.	EFFECTIF.		Observations.
			Administration centrale.	Services d'exécution.	
Inspecteur général	9,000	1	1	"	
Directeur	8,000	2	2	"	
	7,000				
	6,500				
Inspecteur	6,000	10	2	8	
	5,500				
	7,000				
	6,500				
Chef de division	6,000	1	1	"	
	5,500				
	5,000				
	4,500				
Chef de bureau	4,000	20	9	10	
	3,500				
	5,000				
	4,500				
Contrôleur	4,000	7	3	4	
	3,500			"	
	3,500				
Commis-chef	3,100	27	9	18	
	3,500				
Vérificateur	3,100	15	11	4	
	5,000				
	4,500				
	4,000				
	3,500				
	3,100				
Percepteur	2,700	313	"	313	
	2,300				
	2,000				
	1,650				
	1,300				
A reporter		396	38	357	

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements ORGANIQUE ou SALAIRES MENSUELS.	CADRE ORGANIQUE.	EFFECTIF.		Observations.
			Administration centrale.	Services d'exécution.	
Report . . .		396	88	957	
	2,700				
	2,300				
Commis	2,000	505	95 (*)	400	(*) Plus 1 sous les drapeaux.
	1,650				
	1,300				
	1,100				
	2,700				
Premier chef-facteur	2,500	1	"	1	
	2,200				
	2,000				
Chef-facteur	1,900	15	1	14	
	1,800				
	1,600				
Facteur-trieur	1,500	40	"	35	
	1,400				
	1,300				
Facteur	1,200	1,001	"	1,009	
	1,100				
	1,000				
	1,000				
	950				
Facteur-rural	900	1,596	"	1,594	
	850				
	1,750				
Officier de police et interprète	1,550	2	"	2	
	1,300				
	800				
Sous-percepteur	600	186	"	179 (*)	(*) Dont 30 sous-percepteurs féminins.
A reporter . . .		3,742	134	3,600	

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements ORGANIQUE ou SALAIRE MENSUELS.	CADRE ORGANIQUE.	EFFECTIF.		Observations.
			Administration centrale.	Services d'exécution.	
Report		3,742	134	3,600	
	150				
	140				
	130				
	120				
	110				
Auxiliaire	100	398	19	378 (1)	(1) Dont 10 auxiliaires fé- minins; plus 8 auxiliaires sous les drapeaux.
	90				
	80				
	70				
	60				
	50				
	40				
Agent de dépôt	300	77	»	54 (2)	(2) Dont 15 agents de dépôt fémminins.
	200				
			153	4,032	
Totaux		4,212	4,185		

N° CXXVIII. — *Effectif, par service, du personnel « fonctionnaires et employés » des Postes. — Situation au 31 décembre 1880.*

N° CXXVIII. — *Effectif, par service, du personnel*

Situation au

DÉSIGNATION DES SERVICES.	PERSONNEL										
	Inspecteur général.	Directeurs.	Inspecteurs.	Chef de division.	Contrôleurs.	Chefs de bureau.	Vérificateurs.	Commis-chefs.	Percepteurs.	Commis.	Premier Chef-facteur.
Direction centrale du service. . .	1	2	2	1	»	9	»	9	»	(1) 95	»
Services d'exécution, etc., surveillance du service.	»	»	(2) 8	»	7	1	15	»	»	13	»
Bureaux de perception, de sous-perception et de dépôt, et bureaux ambulants	»	»	»	»	»	9	»	18	313	396	1
Totaux. . .	1	2	(2) 10	1	7	19	15	27	313	(1) 504	1

« fonctionnaires et employés » des Postes.

31 décembre 1880.

ADMINISTRATIF.												Observations.
Chefs facteurs.	Facteurs-iricurs.	Facteurs.	Facteurs ruraux.	Auxiliaires.		Officiers de police et interprètes.	Sous-percepteurs.		Agents de dépôt.		ENSEMBLE.	
				Masculins.	Féminins.		Masculins.	Féminins.	Masculins.	Féminins.		
1	"	"	"	19	"	"	"	"	"	"	139	(1) Plus 1 sous les drapeaux.
8	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	54	(2) Dont 2 contrôleurs chefs de service, qui tiennent la place d'un inspecteur.
6	35	1,008	1,594	(3) 366	10	2	149	30	39	15	3,992	(3) Plus 6 sous les drapeaux.
15	35	1,009	1,594	(4) 387	10	2	149	30	39	15	4,185	

N° CXXIX. — *Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel « ouvrier » des Postes.*

Situation au 31 décembre 1880.

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	SALAIRES:	DURÉE normale de la JOURNÉE DE TRAVAIL Heures.	RÉPARTITION DES OUVRIERS PAR SPÉCIALITÉ D'ATTRIBUTIONS.			NOMBRE TOTAL D'OUVRIERS de CHAQUE CATÉGORIE.
	MAXIMA ET MINIMA.		Classement des pièces.	Nettoyage et entretien des bureaux.	Services divers.	
	France.					

Administration centrale.						
1 ^{re} Personnel payé au mois.						
	Mensuel.					
Huissier.	160. » — 140. »	8	»	»	2	2
Messenger.	130. » — 90. »	8	»	»	1	1
Aide-messenger	80. » — 40. »	8	»	»	7	7
Classeur.	130. » — 90. »	8	2	»	»	2
Aide classer.	80. » — 40. »	8	10	»	»	10
Ensemble	—	—	12	»	10	22

2 ^{re} Personnel payé à la journée.						
	Journalier.					
Ecureuse.	1.80 — 1.30	6	»	5	»	5
Boute-feu.	3.30	10	»	»	1	1
Ensemble	—	—	»	5	1	6

Services extérieurs.						
Inspection des bureaux ambulants.						
	Mensuel.					
Aide-messenger	80. » — 40. »	8	»	»	1	1
Totaux	—	—	12	5	12	29

Carte Figurative DU MOUVEMENT DES TRANSPORTS SUR LES VOIES NAVIGABLES DE LA BELGIQUE EN 1880.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
Direction des Travaux Hydrauliques.

Le mouvement des transports est représenté par des bandes colorées dont la largeur est proportionnée aux quantités de marchandises en circulation sur les voies navigables pendant l'année 1880 (Echelle de 0 à 100,000 tonnes de 1000/1000). Les marchandises sont réparties en 4 groupes.

Charbon, Coke
Matières premières (coton, laine, soie, etc.)
Produits agricoles (céréales, etc.)
Produits industriels et marchandises diverses

Les quantités TOTALES de marchandises en circulation entre les ports sont inscrites en chiffres dans les bandes colorées latérales (lorsque ces dernières ont une largeur suffisante). Le mouvement par courants descendant et descendant est indiqué en chiffres dans des cadres latéraux où il représente le TONNAGE KILOMÉTRIQUE c'est-à-dire la somme des produits des quantités transportées par les distances parcourues, et le TONNAGE RAMENÉ AU PARCOURS TOTAL est inscrit dans le cadre par la longueur de la voie parcourue.

Des flèches indiquent la direction suivie par les groupes de marchandises, une ligne pointillée dans les bandes partielles en deux parties proportionnelles aux quantités circulant dans chaque sens (lorsque ces bandes ont assez de largeur pour permettre d'effectuer clairement cette séparation).

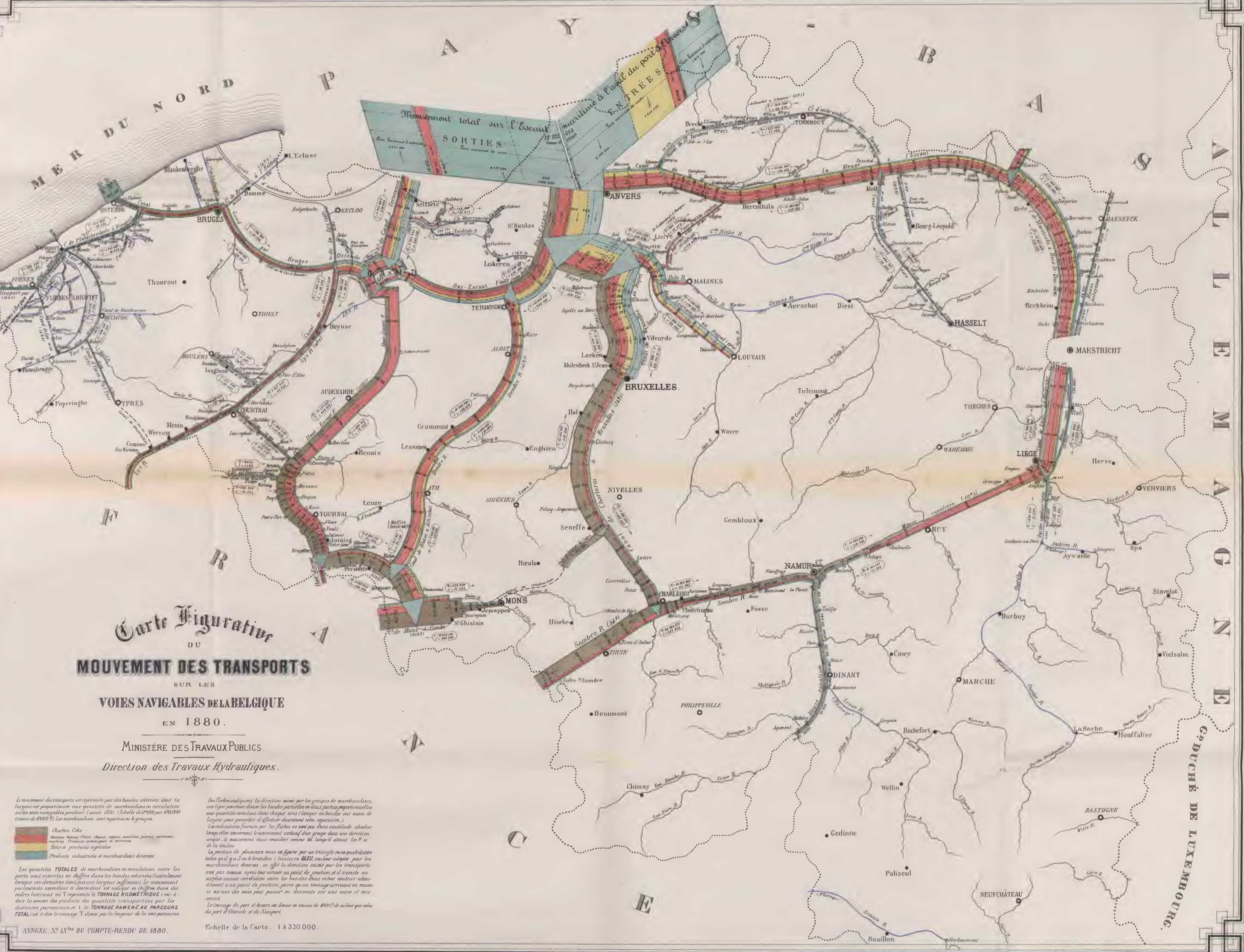
Les indications fournies par les flèches ne sont pas d'une exactitude absolue lorsqu'elles concernent le mouvement d'un groupe dans une direction unique, le mouvement étant considéré comme tel lorsqu'il atteint les 5/10 de la totalité.

La jonction de plusieurs voies se figure par un triangle ou un quadrilatère selon qu'il y a 3 ou 4 branches. Les lignes en BLEU, couleur adoptée pour les marchandises diverses, en effet la direction suivie par les transports n'est pas connue après leur arrivée au point de jonction et il n'existe au surplus aucune corrélation entre les bandes d'une même couleur aboutissant à un point de jonction, parce qu'un tonnage arrivant en train de sur une des voies peut passer en descente sur une autre et vice versa.

Le tonnage du port d'Anvers ne donne ni l'année ni l'année qui est du port d'Anvers et de l'année de l'année.

Echelle de la Carte. 1 à 320,000.

ANNEXE, N° LV DU COMPTE-RENDU DE 1880.



N° CXXX. — *Dépenses du service des Postes* (1).

Comparaison des années 1880 et 1879.

	ANNÉES.		DIFFÉRENCES pour 1880.
	1880.	1879.	
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. fr.	2,826,004 02	2,404,653 00	+ 121,450 53
— des facteurs et autres agents subalternes	3,102,715 22	2,944,450 90	+ 158,262 32
Ensemble. fr.	5,928,777 24	5,349,084 89	+ 279,692 65
Transport des dépêches	611,869 54	592,258 95	+ 19,650 61
Remboursement de valeurs transportées par la Poste (2)	2,185 »	6,437 70	— 4,272 70
Matériel. — Frais de bureau, de régie et de loyer. — Entretien et construction de bureaux ambulants	768,556 56	659,682 28	+ 108,674 28
Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne.	2,277 46	2,865 68	— 588 23
Totaux fr.	7,015,465 79	6,610,529 18	+ 405,136 61
Quote-part dans les frais généraux d'administration.	58,080 »	58,000 »	+ 5,080 »
Totaux généraux. fr.	7,071,545 79	6,665,529 18	+ 406,216 61

(1) Non compris le montant des primes de vitesse payées à la Compagnie Lamport et Holt, ni les sommes liquidées, à titre de complément de produit postal, au profit de l'« *International Navigation Company* ».

(2) Sous cette rubrique, on comprend les lettres assurées, les mandats de poste, etc. — Pour le détail des sommes, voir annexe CXXXI.

N° CXXXI. — *Situation des magasins à l'expiration de l'année.*

Exercices 1877, 1878, 1879 et 1880.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	ANNÉES.			
	1877.	1878.	1879.	1880.
Approvisionnements. fr.	7 55	4,050 46	4,761 08	5,704 60
Balances	60 »	250 50	4,444 25	5,482 92
Mobilier	907 »	43,680 65	48,372 06	20,703 29
Objets de timbrage	4,403 55	4,258 54	6,327 60	3,246 73
Outils	86 90	95 40	70 05	477 90
Portefeuilles, sacs en cuir et en toile.	6,293 40	5,642 55	7,154 30	6,434 52
TOTAUX. fr.	44,458 40	24,977 70	35,429 54	41,449 96

N° CXXXII. — *Etablissement des Télégraphes. — Situation du réseau.
Bureaux. Appareils. Dépenses.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES	
		1880.	1879.	pour 1880.	
Situation du réseau.					
Longueur en kilomètres des lignes établies :	{	Sur les chemins de fer de l'État.	2,948	2,716	+ 232
		— — — concédés.	1,504	1,435	— 129
		Sur les routes ordinaires.	1,294	1,250	+ 44
		sous terre, dans les villes	11	11	"
Ensemble.		5,857	5,510	+ 147	
Développement kilométrique des fils conducteurs.	{	Sur les chemins de fer de l'État.	19,198	18,060	+ 1,138
		— — — concédés	5,081	5,430	— 569
		Sur les routes ordinaires.	1,885	1,850	+ 35
		Sous terre, dans les villes	232	232	"
Ensemble.		24,394 ⁽¹⁾	23,572	+ 822	
Bureaux ouverts au public.					
Appartenant à l'État.	{	Dans les stations des chemins de fer de l'État. .	475	428	+ 48
		— — — concédés. .	84	85	+ 1
		Dans les villes ou communes	116	106	+ 10
Ensemble.		675	614	+ 61	
Stations des chemins de fer concédés où les appareils sont utilisés aux correspondances privées.		99	94	+ 5	
Ensemble.		772	708	+ 64	
Bureaux pourvus d'un appareil accessible aux télégrammes privés, au départ seulement.		81	50	+ 31	
Bureaux de dépôt de télégrammes ⁽²⁾		401	563	+ 38	
Totaux.		1,224	1,101	+ 123	
Appareils en service.					
Système Morse.		1,287	1,168	+ 119	
— Hughes		50	44	+ 6	
— Bréguet		7	7	"	
Ensemble.		1,544 ⁽³⁾	1,219	+ 125	
Dépenses ⁽⁴⁾.					
Traitements des fonctionnaires et employés		1,761,369 57	1,634,504 60	+ 126,865 97	
Salaires des auxiliaires, des élèves-télégraphistes, des ouvriers et des porteurs		377,412 "	311,403 13	+ 66,008 87	
Entretien des lignes et du matériel		331,000 "	265,931 98	+ 65,068 02	
Ensemble.		⁽⁵⁾ 2,469,781 57	2,211,839 71	+ 257,941 86	

⁽¹⁾ Non compris 601 kilomètres de fils établis le long des cours d'eau, et 1,158 kilomètres de fils établis aux frais des Compagnies des chemins de fer concédés, ce qui porte à 26,153 kilomètres le développement total des fils au 1^{er} janvier 1881.

⁽²⁾ Ces bureaux sont établis dans les perceptions et sous-perceptions des Postes et dans les stations du Chemin de fer de l'État dépourvues d'appareils de transmission. Ils sont chargés de l'expédition des correspondances du public au bureau télégraphique le plus voisin.

⁽³⁾ Non compris 55 appareils en réserve, dont 25 du système Morse, 6 du système Hughes et 2 du système Bréguet.

⁽⁴⁾ La part à attribuer au Télégraphe dans les frais généraux d'administration (imprimés, locaux, éclairage, etc.) n'est pas comprise dans les dépenses.

Les transmissions gratuites, fournies par le service des Télégraphes aux autres branches de l'Administration, et les frais de matériel que ce service est obligé de faire, en vue du chemin de fer, dans certains bureaux où il n'y a pas de correspondances privées, constituent une compensation plus que suffisante de cette part.

⁽⁵⁾ Dépense très-approximative.

N^o CXXXIII. — *Cadre du personnel nommé du service des Télégraphes.*
— *Situation au 31 décembre 1880.*

N° CXXXIII. — *Cadre du personnel nommé du service*

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements ORGANIQUE ou SALAIRE MENSUELS.	CADRE ORGANIQUE.	EFFECTIF.		Observations.
			Administration centrale.	Services d'exécution.	
Personnel administratif.					
Directeur	8,000 (1)	1	1	•	(1) 9,000 à titre personnel.
Inspecteur	7,000 6,500 6,000 5,500	2	•	2	
Chef de bureau	5,000 4,500 4,000 3,500	3	1 (1)	1	(2) Dont un chef de division à 5,300 à titre personnel.
Contrôleur	5,000 4,500 4,000 3,500	6	3	3	
Commis-chef	3,500 3,100	22	1	21	
Vérificateur	3,500 3,100	10	6	4	
Chef de dépôt	2,300 2,000	1	•	1	
Percepteur	5,000 4,500 4,000 3,500 3,100 2,700 2,300 2,000	45	•	45	
Commis	2,700 2,300 2,000 1,650 1,300 1,100	552	44	508 (3)	(3) Plus dix sous les drapeaux.
Chef-facteur des télégraphes .	2,200 2,100 2,000 1,850	4	•	4 (4)	(4) Dont un à 2,400 à titre personnel.
Facteur des télégraphes . . .	1,850 1,650 1,450 1,200	24	•	24	
Ensemble		675	59	646	
			675		

des Télégraphes. — Situation au 31 décembre 1880.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements ORGANIQUE ou SALAIRES MENSUELS.	CADRE ORGANIQUE	EFFECTIF.		Observations.
			Administration centrale.	Services d'exécution.	
Auxiliaire	150	276	"	50 (1)	(1) Plus 9 sous les drapeaux.
	110				
	130				
	120				
	110				
	100				
	90				
	80				
Élève télégraphiste	60	25	246 (2)	(2) Dont 37 élèves féminins.	
	60				
	50				
	40				
Ensemble		276	25	296	
			321		
Personnel technique.					
Ingénieur en chef	7,000	1	1	"	
	6,500				
	6,000				
	5,500				
Ingénieur	5,000	4	"	4	
	4,500				
	4,000				
	3,500				
Sous-ingénieur	3,100	2	"	2	
	2,700				
Chef de section	4,000	1	"	1	
	3,500				
	3,100				
Sous-chef de section.	2,700	5	"	5	
	2,300				
	2,000				
Ensemble		13	1	12	
			13		
Totaux		964	85	924	
			1,009		

et employés » du Télégraphe. — Situation au 31 décembre 1880.

			PERSONNEL TECHNIQUE.					ENSEMBLE.	Observations.
Auxiliaires.	ÉLÈVES		Ingénieur en Chef.	Ingénieurs.	Sous- Ingénieurs.	Chef de section.	Sous-chefs de section.		
	masculins	féminins.							
"	24	"	1	"	"	"	"	82	(*) Plus 10 sous les drapeaux. (*) Plus 9 —
"	"	"	"	4	2	"	4	35	
"	1	"	"	"	"	1	1	4	
(*) 50	209	37	"	"	"	"	"	888	
(*) 50	234	57	1	4	2	1	5		
								1,009	
521			15						

N° CXXXV. — Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions,

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	SALAIRES.	DURÉE NORMALE	RÉPARTITION DES OUVRIERS PAR				
	—	de la	Classement des pièces télégraphiques.	Nettoyage et entretien des bureaux.	Surveillance des porteurs.	Remise à domicile des télégrammes.	
	MAXIMA et MINIMA	JOURNÉE de TRAVAIL.					
Administration							
Messager	130 - 90	8	"	"	"	"	
Aide-messager	80 - 40	8	"	"	"	"	
Classeur	130 - 90	8	5	"	"	"	
Aide-classeur	80 - 40	8	28	"	"	"	
Manœuvre	110 - 80	8	"	"	"	"	
Apprenti	60 - 30	8	"	"	"	"	
1° PERSONNEL							
Chef d'atelier	190 - 220	10	"	"	"	"	
Contre-maitre	180 - 140	10	"	"	"	"	
Poseur	140 - 80	10	"	"	"	"	
Poseur provisoire	80 - 70	10	"	"	"	"	
Aide-préparateur	140 - 70	10	"	"	"	"	
Manœuvre	110 - 70	10	"	7	"	"	
Conducteur	150 ⁽¹⁾	8	"	"	"	"	
Machiniste	140 ⁽¹⁾	8	"	"	"	"	
Magasinier	130 - 80 ⁽²⁾	10	"	"	"	"	
Portier	90 ⁽¹⁾	10	"	"	"	"	
Brigadier	120 - 70	10	"	"	10	"	
Apprenti	60 - 30	"	13	"	"	"	
Mécanicien temporaire	130 ⁽¹⁾	"	"	"	"	"	
2° PERSONNEL PAYÉ							
Chargeur	2.60 ⁽¹⁾	10	"	"	"	"	
Manœuvre	2.60-1.60 ⁽¹⁾	10	"	"	"	"	
Compteur	3.20 ⁽²⁾	8	"	"	"	"	
Numéroteur	2.80-2.40 ⁽²⁾	8	"	"	"	"	
Découpeur	2.60-2.40 ⁽²⁾	8	"	"	"	"	
Veilleur	80 c. ⁽²⁾	10	"	"	"	"	
Écureuse	1 fr. - 40 c. ⁽²⁾	Varie de 3 à 8 heures	"	8	"	"	

SPÉCIALITÉ D'ATTRIBUTIONS.					NOMBRE TOTAL D'OUVRIERS de CHAQUE CATÉGORIE.	Observations.
Construction et entre- tien des lignes télégra- phiques.	Entretien des piles, appareils, etc.	Commission de récep- tion, dépôts d'appro- visionnement et fa- brication du timbre.	Services divers et autographie.			
centrale.						
»	»	»	»	2		
»	»	»	1	4		
»	»	»	»	5		
»	»	»	»	25		
»	»	»	2	2		
»	»	»	4	4		
Ensemble . . .					39	
PAYÉ AU MOIS.						
4 (1)	»	»	»	4		(1) Jouit d'un salaire de 260 francs. C'est le salaire transi- toire alloué au chef d'atelier, lors de la conversion des taux journaliers en taux mensuels.
3	5	1	»	9		
36	14	»	»	50		
147	7	»	»	124		
»	2	»	»	2		
»	»	8	»	15		(2) Salaires actuels. — Les minima et maxima ne sont pas fixés par une instruction.
»	»	4	»	4		
»	»	1	»	1		
»	»	3	»	3		
»	»	4	»	4		
»	»	»	»	10		
»	»	»	»	15		
»	»	»	4	4		
Ensemble . . .					233	
A LA JOURNÉE.						
»	»	2	»	2		
»	»	12	»	12		
»	»	2	»	2		
»	»	2	»	2		
»	»	2	»	2		
»	»	»	4	4		
»	»	»	»	8		
Ensemble . . .					92	

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	SALAIRES.	DURÉE NORMALE	RÉPARTITION DES OUVRIERS PAR			
	—	de la	Classement des pièces télégraphiques.	Nettoyage et entretien des bureaux.	Surveillance des porteurs.	Remise à domicile des télégrammes.
	MAXIMA et MINIMA.	JOURNÉE de TRAVAIL.				
3° PERSONNEL PAYÉ A						
Imprimeur	à l'heure (1) 0.48-0.32	8	"	"	"	"
Gommeur	0.44-0.42 (*)	8	"	"	"	"
Perforeur	0.42-0.36 (*)	8	"	"	"	"
Timbreur	0.28 (*)	8	"	"	"	"
Ajusteur	0.34 (*)	8	"	"	"	"
Porteur de télégrammes.	(1)	40	"	"	"	898
Services						
INSPECTION DU SERVICE TECHNIQUE						
Aide-messager	80-40	40	"	"	"	"

SPÉCIALITÉ D'ATTRIBUTIONS.				NOMBRE TOTAL D'OUVRIERS de CHAQUE CATÉGORIE.	Observations.
Construction et entretien des lignes télégraphiques.	Entretien des piles, appareils, etc.	Commission de réception, dépôts d'approvisionnement et fabrication du timbre.	Services divers et autographie.		

L'HEURE OU A LA TACHE.

"	"	3	"	3
"	"	2	"	2
"	"	2	"	2
"	"	3	"	3
"	"	4	"	4
"	"	"	"	898
Ensemble . . .				909

(1) Salaires actuels. — Les maxima et minima ne sont pas fixés par une instruction.

(2) Les porteurs de télégrammes sont payés, soit à la course, soit par heure de présence. Dans les bureaux télégraphiques fonctionnant dans des perceptions postales situées en dehors du chemin de fer, ces agents sont rétribués directement par le titulaire du bureau, lequel reçoit de l'administration, à titre d'abonnement, 20 centimes par télégramme distribué.

extérieurs.

ET DU SERVICE ADMINISTRATIF.

"	"	"	2	2
Total . . .				4,212

N° CXXXVI. — *Mouvement, recette et produit moyen des télégrammes, par*

ANNÉES.	CORRESPONDANCES									
	INTERNES.					INTERNATIONALES.				
	NOMBRE de TÉLÉGRAMMES.	Recette.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.		PRODUIT moyen par télé- gramme.	NOMBRE de TÉLÉGRAMMES.	Recette.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.		PRODUIT moyen par télé- gramme.
			Mouvement.	Recette.				Mouvement.	Recette.	
			P. o/o.	P. o/o.	Fr. c.			P. o/o.	P. o/o.	Fr. c.
1850-1851	6,682	29,824 60	»	»	4 48	6,034	43,462 50	»	»	7 18
1852	9,807	51,747 60	47.43	6.45	3 24	10,103	64,749 30	66.88	43.98	6 41
1853	14,189	46,500 40	44.38	43.84	3 27	20,686	96,793 »	104.45	49.49	4 69
1854	16,719	55,025 »	18.08	14.52	3 17	29,492	128,532 50	42.78	52.60	4 33
1855	17,279	52,211 50	3.35	-1.53	3 02	34,723	147,210 50	17.74	14.69	4 24
1856	52,862	71,286 60	90.18	36.33	2 17	45,373	179,663 »	50.67	22.04	5 90
1857	41,434	81,647 »	26.08	14.53	1 97	48,567	176,513 21	6.59	-1.73	3 63
1858	47,675	89,514 05	15.06	9.39	1 87	58,094	187,162 72	20.11	6.03	3 22
1859	63,465	126,297 57	37.52	41.41	1 95	83,780	220,052 70	44.21	17.86	2 63
1860	80,216	142,344 91	22.53	12.71	1 77	98,199	232,877 28	15.63	5.84	2 43
1861	97,943	171,223 78	22.10	20.29	1 75	115,121	257,748 06	20.93	10.68	2 24
1862	103,274	176,645 23	7.48	3.16	1 68	129,933	280,449 31	12.87	8.81	2 16
1863	188,823	211,063 63	79.37	19.49	1 12	162,178	277,266 28	24.81	-1.13	1 71
1864	232,501	282,591 68	55.62	53.89	1 12	197,347	307,936 45	21.81	11.07	1 56
1865	332,721	343,289 42	51.87	22.19	1 04	252,133	340,103 63	27.65	10.44	1 33
1866	692,536	407,532 »	108.14	18.05	» 59	506,596	369,900 12	21.60	8.76	1 21
1867	817,632	469,749 60	18.07	15.27	» 57	558,918	409,290 77	10.54	10.63	1 21
1868	972,038	549,203 20	18.88	16.93	» 57	376,699	424,158 76	11.15	3.63	1 13
1869	1,108,737	598,759 70	14.06	9.01	» 54	423,676	480,576 84	13. »	6.25	1 06
1870	1,343,118	744,641 »	21.14	24.37	» 53	507,446	588,161 40	19.21	50.54	1 16
1871	1,560,673	856,383 »	16.20	15.05	» 53	602,818	761,880 40	30.62	29.53	1 15
1872	1,589,344	867,448 25	1.84	1.27	» 53	660,325	713,113 53	-0.33	-6.40	1 08
1873	1,759,817	933,160 »	9.47	10.11	» 55	676,393	733,704 32	2.40	3.17	1 09
1874	1,849,973	1,015,400 30	6.33	6.51	» 53	693,306	744,079 53	2.53	1.14	1 07
1875	1,929,943	1,037,209 50	4.32	4.12	» 53	708,716	761,344 70	2.19	2.53	1 07
1876	1,932,636	1,074,593 23	1.18	1.64	» 53	723,298	779,134 24	2.06	2.32	1 07½
1877	1,942,937	1,067,833 »	-0.30	-0.63	» 53	710,095	737,902 53	-1.83	-2.73	1 06½
1878	1,966,473	1,080,374 53	1.21	1.17	» 53	737,322	780,975 01	3.83	3.04	1 06
1879	2,112,116	1,160,196 10	7.41	7.39	» 53	848,242	864,119 52	13.04	10.64	1 01½
1880	2,051,426	1,262,204 35	-5.82	8.79	» 62	1,033,663 ^(b)	940,558 57½	22.10	8.84	0.91
TOTAUX.	24,918,823	13,077,741 19	23.44	14. »	» 61	10,700,672	13,021,422 09½	20.58	11.97	1 22

(a) Les chiffres de cette colonne ne comprennent pas les produits extraordinaires, le produit du transport, par exprès, des lettres et chemins de fer concédés, pour emploi de fils et d'appareils télégraphiques de l'État, ni, à partir de 1876, le montant des redevances payées le produit des télégrammes de raccordement.

(b) Voir annexe CXXXVII pour la répartition, par pays d'échange, du mouvement et de la recette de ces correspondances en 1880, et la

année, depuis l'organisation des Télégraphes (1^{er} septembre 1850).

PRIVÉES.

EN TRANSIT.					EN GÉNÉRAL.				
NOMBRE de TÉLÉGRAMMES.	Recette.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.		PRODUIT moyen par télé- gramme.	NOMBRE de TÉLÉGRAMMES.	Recette. (a)	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente.		PRODUIT moyen par télé- gramme.
		Mouvement.	Recette.				Mouvement.	Recette.	
1,519	15,587 55	P. % "	P. % "	Fr. Cs. 11 67	14,025	88,674 05	P. % "	P. % "	Fr. Cs. 6 52
7,507	69,476 75	455.98	551.51	9 51	27,217	165,975 65	94.06	87.17	6 09
17,255	122,441 07	155.87	76.25	7 10	82,050	265,556 47	91.24	59.99	5 10
14,204	99,468 12	- 17.59	- 18.76	7 "	60,415	280,845 62	16.07	5.77	4 65
9,429	66,517 07	- 55.62	- 55.15	7 05	61,455	265,959 07	1.69	- 5.31	4 55
21,056	108,650 55	125.10	65.51	5 16	99,275	359,579 98	61.60	55.21	5 62
29,249	148,849 45	59.04	57.02	5 09	119,050	407,011 67	19.92	15.19	5 42
59,939	157,449 78	56.62	- 7.66	5 44	145,726	415,926 55	22.41	1.70	2 84
46,998	159,676 17	17.61	16.17	5 40	196,240	506,006 44	54.66	22.25	2 57
50,404	152,321 54	7.25	- 4.48	5 05	223,819	527,745 75	15.07	4.50	2 54
55,902	159,558 82	10.81	4.61	2 85	268,968	558,552 66	19.11	11.52	2 19
56,578	147,952 50	1.21	- 7.27	2 62	291,787	605,044 85	8.45	2.81	2 07
65,110	124,055 10	15.08	- 16.17	1 90	416,115	612,565 01	42.61	1.21	1 47
96,649	198,530 96	48.44	60.52	2 06	546,497	759,599 07	51.55	28.91	1 445
89,185	180,247 40	- 7.72	- 9.56	2 02	674,057	865,640 45	25.54	9.66	1 28
128,875	184,780 97	44.50	2.52	1 45	1,128,005	962,215 09	67.55	11.16	" 85
152,149	192,427 67	2.54	4.14	1 46	1,288,719	1,071,468 04	14.25	11.55	" 85
155,862	223,700 57	16.45	16.25	1 45	1,502,599	1,197,102 55	16.60	11.75	" 795
188,175	275,717 16	22.50	22.56	1 45	1,722,586	1,525,055 70	14.64	10.52	" 77
147,848	221,259 17	- 21.45	- 19.17	1 50	1,995,412	1,554,061 57	16.01	17.46	" 78
156,775	229,771 67	6.04	5.85	1 47	2,550,266	1,848,205 07	19.11	18.95	" 775
157,496	192,670 12	0.46	- 16.18	1 22	2,407,365	1,775,251 90	1.14	- 4.06	" 755
155,550	175,817 52	- 2.65	- 9.78	1 15	2,569,510	1,864,681 64	6.74	5.16	" 725
206,744	258,867 11	54.84	57.42	1 16	2,750,225	1,998,547 14	7.05	7.17	" 727
255,221	265,421 05	12.81	11.12	1 14	2,871,890	2,084,175 25	4.42	4.29	" 726
254,705	284,545 54	0.65	7.15	1 21½	2,910,687	2,158,121 05	1.55	2.59	" 755
247,027	515,260 75	5 25	10.17	1 26½	2,900,079	2,158,996 08	- 0.56	0.04	" 758
256,951	518,565 28	4.02	1.65	1 24	2,960,746	2,179,712 84	2.09	1.90	" 756
282,257	277,701 04	9.85	- 12.44	0 98½	5,242,615	2,502,076 46	9.52	5.62	" 710
(b) 556,724	271,896 66½	26.57	- 2.11	0.76½	5,427,415	2,474,659 59	5.59	7.50	" 725
5,656,700	5,535,120 57½	55.84	18 97	1 55	59,236,195	55,652,284 16	22.25	15 50	" 887

ordinaires et des cartes postales, organisé en 1874, ni, à partir de la dite année, le montant des relevances payées par les Compagnies de par les particuliers qui se font adresser leurs télégrammes avec l'adresse écrite sous une forme abrégée ou convenue, ni, à partir de 1879,

comparaison avec les résultats de 1879.

N° CXXXVII. — *Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit.*

Comparaison des années 1880 et 1879.

a. CORRESPONDANCES INTERNATIONALES.

RELATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE LA Belgique avec les pays ci-dessous.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.		
	EN 1880.	EN 1879.	Différences pro- portionnelles	EN 1880.	EN 1879.	Différences pro- portionnelles
Afrique (Égypte et Algérie).	1,955	1,219	+ 58½	1,755 20½	1,276 90	+ 56
Allemagne (Empire d'). . .	250,598	212,602	+ 8½	211,408 50½	194,191 80	+ 8½
Amérique.	35,850	20,251	+ 75½	26,528 65½	12,896 90	+ 104½
Asie Mineure, Perse et Indes.	924	939	- 1½	729 73½	935 88	- 21½
Autriche-Hongrie	22,149	18,414	+ 20½	24,519 86	20,898 14	+ 16½
Espagne et Portugal	9,654	7,605	+ 26½	10,469 14	8,682 56	+ 20½
France.	512,519	244,178	+ 28	504,588 01	277,321 65	+ 9½
Italie et Malte	16,962	15,596	+ 21½	19,130 21½	14,467 55	+ 32½
Luxembourg (Grand-duché de)	15,015	12,028	+ 8½	10,220 49	11,523 76	- 9½
Pays-Bas	184,454	182,726	+ 20½	127,892 88	155,791 85	- 5½
Royaume-Uni (Angleterre, Écosse et Irlande).	156,980	106,981	+ 28	155,136 27	121,158 57	+ 11½
Russie	26,495	25,677	+ 5½	24,856 06	29,757 45	- 16½
Scandinavie (Suède et Nor- vège) et Danemark.	18,934	13,118	+ 23½	18,602 78½	16,758 70	+ 11½
Servie, Roumanie, Turquie et Grèce.	5,917	4,150	+ 45½	7,549 74½	3,015 70	+ 46½
Suisse	19,809	12,780	+ 55	17,941 05	15,702 13	+ 51
Totaux	1,055,663	848,242	+ 22	940,558 37½	864,119 52	+ 8½

b. CORRESPONDANCES EN TRANSIT.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, les correspondances télégraphiques échangées entre les pays ci-dessous.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.		
	EN 1880.	EN 1879.	Différences pro- portionnelles	EN 1880.	EN 1879.	Différences pro- portionnelles
Angleterre et Allemagne, abon- nissantes comprises.	229,246	158,870	+ 45½	157,525 42½	158,293 89½	+ 15½
Pays-Bas et Espagne et Portu- gal	7,509	5,655	+ 52	5,601 90	4,262 48	+ 51½
— et France.	85,431	61,618	+ 55½	80,944 60½	84,796 20	- 4½
— et Italie	8,175	6,533	+ 24½	5,848 95	5,768 75	+ 53½
— et Suisse	8,411	8,088	+ 4	5,680 76	4,452 47	+ 27½
Autres transits (1)	19,954	41,441	- 51½	16,297 04½	42,185 15½	- 61½
Totaux	356,721	282,237	+ 26½	271,896 66½	277,761 04	- 2½

(1) Entre le grand-duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; entre la France et l'Allemagne nord-ouest; entre les Pays-Bas, d'une part, l'Angleterre, la Turquie, l'Amérique, l'Asie et l'Afrique par la France, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur voie habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° CXXXVIII. — *Renseignements divers. — Comparaison des années 1880 et 1879.*

		1880.	1879.			
		RELATIONS				
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Correspondances privées.						
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots.	34.80	30.96	92.61	86.54	
	11 à 15 —	37.39	27.93			
	16 à 20 —	19.03	25.50			
	21 à 30 —	6.73	11.33	3.25	9. »	
	31 à 40 —	1.42	2.61	1.89	2.76	
	41 à 50 —	0.43	0.73	0.30	0.69	
	Au delà de 50 mots.	0.20	0.90	0.25	1.01	
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	85.54		83.13		
	— complexes	14.64		12.05		
	— urgents	2.82		2.80		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	0.75	2.40	0.25	2.49	
	Nouvelles de bourse	3.66	46.28	3.38	16.64	
	Transactions commerciales.	39.99	43.80	40.57	42.62	
	Correspondances de journaux	0.50	3.29	0.44	2.96	
	Affaires privées.	55.10	32.53	54.89	36.29	
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	13.85	15.62	48.12	47.70	
		44.58				
Dépêches de service.						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		2,753,227		4,882,261		
Nature des communications : Proportion sur 400 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des convois.	73. »	94.6	71.3	
		Colis égarés ou dévoyés.	41.6		13. »	
		Affaires diverses.	10. »		9.2	
	Service du Télégraphe.	Service du Télégraphe	2.9		3.5	
		— de la Poste	2.4		2.8	
		— de la Marine.	0.1		0.2	
		400. »		400. »		

(1) Non compris 208,085 télégrammes en 1880 et 167,564 en 1879, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

N° CXXXIX. — *Situation des magasins, à l'expiration de l'année.*

Exercices 1878, 1879 et 1880.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	ANNÉES.		
	1878.	1879.	1880.
Appareils télégraphiques et accessoires . .	92,676 50	80,427 60	61,922 58
Approvisionnements divers	9,980 66	9,125 55	6,674 45
Câbles et fils de cuivre.	52,260 50	54,218 55	28,418 98
Fils de fer, fils d'acier, plaques de terre. .	17,260 "	29,198 52	25,098 44
Isolateurs	15,136 70	9,009 27	11,791 80
Matériel de ligne : ferrures, boulons, ten- deurs, étriers, etc.	25,549 "	20,428 08	20,175 51
Matériel pour piles	12,214 50	16,507 85	11,514 86
Mobilier	24,405 05	19,979 09	19,742 21
Objets de timbrage	"	"	560 50
Outils divers	4,229 70	364 50	664 "
Papier Morse.	5,460 "	15,052 80	18,256 36
Poteaux	26,478 56	25,035 67	44,511 46
Totaux (¹). . . . fr.	280,570 77	257,327 26	248,928 42

(¹) Les chiffres totaux se répartissent comme il suit :

		ANNÉES.		
		1878.	1879.	1880.
Valeur des approvisionnements payés sur les fonds	du budget.	233,924 97	214,897 96	220,441 80
	spéciaux .	46,645 80	42,429 30	28,486 62
Ensemble. fr.		280,570 77	257,327 26	248,928 42

N° CXL. — *Cadre du personnel nommé de la Marine. — Situation au
31 décembre 1880.*

N° CXL. — Cadre du personnel nommé de la

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques ou taux maximum des remises	Cadre général.	REPARTITION DU			
			Administration centrale	Paquebots et école des mousses.	Constructions maritimes.	Police maritime.

A. Personnel

1° Retribue par traitement fixe ou payé

Inspecteur général.	9.0	1	1	"	"	"
Directeur.	8.0	1	1	"	"	"
Inspecteur ou Chef de division	de 1 ^{re} classe.	4	2	1	"	"
	6.5					
	6.0					
	5.5					
Sous-Inspecteur.	5.0	1	"	"	"	"
	4.5					
Chef de bureau ou Contrôleur	de 1 ^{re} classe.	10	7	"	4	"
	4.5					
	4.0					
	3.8					
Commis-chef ou vérificateur.	3.5	6	3	1	4	"
	3.1					
Commis	de 1 ^{re} classe.	10	4	2	"	"
	2.7					
	2.3					
	2.0	25	7	3	6	1
	1.65					
	1.3					
Commissaire maritime	de 1 ^{re} classe.	1	"	"	"	1
	4.5					
	4.0	1	"	"	2	4
	3.5	2	"	"	"	2
	3.4	4	"	"	"	1
	2.7	3	"	"	"	3
	2.3					
	2.0	4	"	"	"	4
	1.65					
A reporter	—	74	25	7	8	13

Marine. — Situation au 31 décembre 1880.

CADRE GÉNÉRAL ENTRE LES CADRES SPÉCIAUX.							Observations.
Hydrographie.	Ecoles de navigation.	Service d'Anvers à la Yé-de-Flandre.	Pilotage.	Phares et Fanaux.	Remorque.	Sauvetage.	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	4	»	»	»	
»	»	»	1	»	»	»	
»	»	»	1	»	»	»	
»	»	»	2	»	»	»	
»	»	»	1	»	»	»	
4	»	»	3	»	»	»	
»	»	»	8	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
4	»	»	17	»	»	»	

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques ou taux maximum de remises.	Cadre général.	REPARTITION DU			
			Administration centrale.	Paquebots et écoles des mousses	Constructions maritimes.	Police maritime.
Report . . .	—	71	25	7	3	13
Chef de dépôt	3.5 3.4	2	"	1	"	"
Magasinier	2.2	1	"	1	"	"
Agent de la police maritime (a)	1.2 1.1	3	"	"	"	3
	4.4	3	"	"	"	5
	4.4 (b)	1	"	"	"	"
Professeur	3.6	1	"	"	"	"
de commerce	2.0	1	"	"	"	"
d'anglais	1.2	2	"	"	"	"
de navigation	0.6	1	"	"	"	"
Commandant	5.0	5	"	5	"	"
de 1 ^{re} classe	4.5	3	"	3	"	"
— 2 ^e —	4.0					
Premier lieutenant	3.5	3	"	3	"	"
Lieutenant	3.0	4	"	4	"	"
Matre	1.7 1.5	5	"	5	"	"
	1.5	5	"	5	"	"
Contre-matre charpentier, d'équipage ou de manoeuvre	1.4 4.32	9	"	9	"	"
	4.32	8 (c)	"	8	"	"
Matelot-rameur	1.5 1.1	2	"	"	"	"
	1.1	4	"	"	"	4 (d)
Matelot	1.3 1.2	63	"	54	"	"
	1.2	21	"	"	"	"
Matelot auxiliaire	0.75	7	"	7	"	"
	1.0	2	"	"	"	"
Chef-pilote (f)	3.5	2	"	"	"	"
de 1 ^{re} classe	3.0	2	"	"	1	"
— 2 ^e —	3.0	2	"	"	"	"
— 3 ^e —	2.5	1	"	"	"	"
— 4 ^e —	0.3	2	"	"	"	"
Patron	2.6 2.0	3	"	"	"	"
	2.0	4	"	"	"	"
Second	1.65 1.5	3	"	"	"	"
	1.5	2	"	"	"	"
A reporter	—	248	25	112	9	25

GAURE GÉNÉRAL ENTRE LES CADRES SPÉCIAUX.							Observations.
Hydrographie.	Écoles de navigation.	Service d'Aviers à la Tête de Flandre.	Pilotage.	Phares et fanaux.	Remorque	Sauvetage.	
1	0	1	17	0	0	0	(a) Ces agents reçoivent, en outre, des remises sur les produits des arrestations et des transports de poudre. (b) Traitement transitoire.
0	0	0	1	0	0	0	
0	11	11	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	17	0	0	0	
0	1	10	0	0	0	0	
0	1	0	0	0	0	0	
0	2	0	0	0	0	0	
0	1	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0		

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques ou taux maximum des remises.	Cadre général.	RÉPARTITION DU			
			Administration centrale.	Paquebots et école des mousses.	Constructions maritimes.	Police maritime.
Report . . .	—	248	25	112	9	25
Chef-garde de phare	1.8	1	"	"	"	"
Gardien —	1.5	3	"	"	"	"
	4.2	2	"	"	"	"
	4.1	4	"	"	"	"
Garde-faune	4.1	1	"	"	"	"
	0.8	4	"	"	"	"
Signaleur de marées	1.4	1	"	"	"	"
	1.0		"	"	"	6
Aide-signalteur de marées	0.7	1	"	"	"	"
Proposé au sauvetage	0.6	4	"	"	"	"
Patron-sauveteur	0.4	4	"	"	"	"
	0.38	2	"	"	"	"
Contre-maitre-sauveteur	0.32	4	"	"	"	"
	0.3	4	"	"	"	"
Matelot-sauveteur	0.25	29	"	"	"	"
Ensemble . . .	—	314	25	112	9	25

2° Rétribué exclusivement au moyen

Receveur des droits maritimes	de 1 ^{re} classe . .	5.0	4	"	"	"	"
	— 2 ^e — . .	4.0	1	"	"	"	"
	— 3 — . .	2.8	4	"	"	"	"
	— 4 ^e — . .	4.8	1	"	"	"	"
Agent-comptable		3.8	1	"	1	"	"
Distributeur de coupons		4.2	7	"	7	"	"
Patron de remorque		3.5	1	"	"	"	"
Patron-pilote	(b)	16	"	"	"	"	"
Patron-mesureur	(b)	7	"	"	"	"	"
Patron-canoïer	(b)	4	"	"	"	"	"
Pilote	(b)	184	"	"	"	"	"
Pilote-mixte	(b)	6	"	"	"	"	"
Pilote auxiliaire	(b)	83	"	"	"	"	"
A reporter . . .	—	315	"	8	"	"	"

CADRE GÉNÉRAL ENTRE LES CADRES SPÉCIAUX.							Observations.
Hydrographie.	Écoles de navigation.	Service d'Anvers à la Tête-de-Flandre.	Pilotage.	Phares et fanaro.	Remorque.	Sauvetage.	
1	6	41	33	24	2	"	(a) Actuellement signaleur.
"	"	"	"	1	"	"	(b) Voici la moyenne des remises payées pour l'année 1880 :
"	"	"	"	3	"	"	Patron { de Flessingue. fr. 7,143 °
"	"	"	"	2	"	"	pilote { d'Ostende . . . 4,854 71
"	"	"	"	"	"	"	{ de Nieuport . . . 2,992 23
"	"	"	"	"	"	"	Patron { d'Anvers. . . 3,120 69
"	"	"	"	"	"	"	mesu- { d'Ostende . . . 1,800 °
"	"	"	"	"	"	"	reur { de Gand . . . 1,800 °
"	"	"	"	"	"	"	{ du Torneuzen 1,800 °
"	"	"	"	"	"	"	Patron-canotier de Flessingue. 3,105 42
"	"	"	"	"	"	"	Pilote { d'Anvers { 1 ^{re} catég. 5,547 20
"	"	"	4	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	2	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	{ 2 ^e — 3,874 82
"	"	"	"	"	"	"	{ de Flessingue . . . 5,464 10
"	"	"	"	"	"	"	{ d'Ostende 3,253 60
"	"	"	1 (a)	"	"	"	{ de Nieuport 2,431 48
"	"	"	"	"	"	"	Pilote-mixte de Flessingue. 6,654 "
"	"	"	"	"	"	4	Pilote auxiliaire { d'Anvers. { aval. . . 2,659 30
"	"	"	"	"	"	4	
"	"	"	"	"	"	4	
"	"	"	"	"	"	2	
"	"	"	"	"	"	4	
"	"	"	"	"	"	4	
"	"	"	"	"	"	4	
"	"	"	"	"	"	29	{ amont. . . 3,023 73
"	"	"	"	"	"	"	{ de Flessingue. . . 3,782 80
"	"	"	"	"	"	"	{ d'Ostende. 2,502 78
"	"	"	"	"	"	"	{ de Nieuport. 1,870 45
"	"	"	"	"	"	"	{ de Terneuzen . . . 4,766 50
"	"	"	"	"	"	"	{ de Termonde . . . 500 °
"	"	"	"	"	"	"	{ de Willebroeck . . 867 50
"	"	"	"	"	"	"	{ de Sennegeat. . . . 776 23
"	"	"	"	"	"	"	{ d'Anvers. 4,403 13
"	"	"	"	"	"	"	Élève- { de Flessingue. . . 2,942 25
"	"	"	"	"	"	"	pilote { d'Ostende . . . 2,002 27
"	"	"	"	"	"	"	{ de Nieuport . . . 4,683 17
4	6	41	37	39	2	47	Matelot- { d'Anvers. . . 2,006 48
							canotier { de Flessingue. . . 2,587 88

de remises calculées sur les recettes

"	"	"	4	"	"	"
"	"	"	4	"	"	"
"	"	"	1	"	"	"
"	"	"	1	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	16	"	"	"
"	"	"	7	"	"	"
"	"	"	4	"	"	"
"	"	"	184	"	"	"
"	"	"	6	"	"	"
"	"	"	85	"	"	"
"	"	"	306	"	4	"

GRADES ET EMPLOIS.	Tratements organiques ou aux maximum des remises.	Cadre général.	REPARTITION DU			
			Administration centrale.	Paquebots et école des mousers.	Constructions maritimes.	Police maritime.
Report . . .	—	315	0	8	0	0
Élève-pilote.	(a)	45	0	0	0	0
Matelot-canoïer	(a)	26	0	0	0	0
Ensemble	—	386	0	8	0	0
Totaux litt. A	—	700	25	120	0	25

B. Personnel

Ingénieur en chef	de 1 ^{re} classe . .	7.0	2	0	0	1	0
		6.5					
		6.0					
		5.5					
Ingénieur	de 1 ^{re} classe . .	5.0	5	0	0	3	0
		4.5					
		4.0					
		3.5					
Sous-ingénieur.		3.1					
Élève-ingénieur		2.9					
Conducteur-mécanicien		4.0	5	0	0	2	0
Conducteur-charpentier.		2.4	1	0	0	1	0
		2.2					
Sous-conducteur-charpentier		2.0	1	0	0	1	0
		1.8					
Mécanicien-chef	de 1 ^{re} classe . .	3.5	2	0	0	0	0
		3.0	4	0	0	0	0
		2.7	6	0	0	0	0
Machiniste		2.3	4	0	0	0	0
		2.0	7	0	0	0	0
Machiniste-adjoint		4.65	1	0	0	0	0
		4.45	1	0	0	0	0
Contre-maitre chauffeur		4.4	1	0	0	0	0
		1.32	6	0	4 (b)	0	0
Chauffeur		4.3	48	0	44	0	0
Totaux litt. B		—	88	0	63	8	0
Totaux généraux (litt. A et B)		—	788	25	483	47	25

CADRE GÉNÉRAL ENTRE LES CADRES SPÉCIAUX.							Observations.
Hydrographie.	Écoles de navigation.	Service d'Anvers à la Tête de-Flandre.	Pilotage.	Phares et fanaux.	Remorque.	Sauvetage.	
"	"	"	306	"	4	"	(a) Voir note (b) de l'annexe CXL ^a . (b) Maintenus transitoirement.
"	"	"	45	"	"	"	
"	"	"	26	"	"	"	
3	"	"	377	"	1	"	
4	6	44	414	39	3	47	

technique.

1	"	"	"	"	"	"
2	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	1	"	1	"
"	"	"	"	"	"	"
"	"	2	1	"	"	"
"	"	"	1	"	"	"
"	"	4	"	"	"	"
"	"	"	"	"	1	"
"	"	2	"	"	"	"
"	"	1	1	"	2	"
3	"	6	4	"	4	"
4	6	47	418	39	7	47

N° CXLII. — *Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du person*
Situation au 31

A. — Huissiers, messes

CATÉGORIES D'AGENTS.	Traitements ou salaires. — Maxima et minima.	RÉPARTITION PAR BRAN	
		Administration centrale.	Paquebots-poste.
1 ^o Personnel à			
Huissier-messenger	1,000-2,000	4	"
Messenger.	1,000-1,500	"	2
2 ^o Personnel à			
Aide-Messenger	40 " 80 "	4	"
Stewardess.	100 " 120 "	"	7
Feutier.	70 " 90 "	4	"
Ecureuse.	50 " 60 "	4	"
Totaux	—	4	9

B. — Ou

CATÉGORIES D'OUVRIERS.	SALAIRES. — Maxima et minima.	Durée normale de la journée de travail.	REPARTITION DES	
			Entretien et réparation des paquebots-poste et autre matériel de la Marine. (Atelier d'Ostende).	Embarquement en rade des voyageurs, des paquebots-poste, amarrage des stea- mers, etc., et gar- diennage.
1 ^o Personnel à				
Chef d'atelier.	160 »-200 »	10 heures.	4	»
Contre-maitre	130 »-160 »	Id.	2	»
Chef-lamaneur	130 »-180 »	(¹)	»	2
Lamaneur	90 »-130 »	(¹)	»	8
Garde-fanal	59 »- 77 »	(²)	»	»
Chauffeur et matelot provisoires	100 »	(²)	4	»
Portier, passeur d'eau et gardien	70 »-100 »	(²)	2	2
Manœuvre	60 »-100 »	40 heures.	7	»
Nettoyeur d'embarcadère.	80 »-100 »	(²)	»	»
Nettoyeur de chaudières.	30 »- 40 »	40 heures.	4	»
Aide-nettoyeur d'embarcadère	30 »- 40 »	(¹)	»	»
2 ^o Personnel à				
Ajusteur	3 40- 4 80	40 heures.	10	»
Aide-ajusteur.	2 »- 3 20	Id.	4	»
Apprenti ajusteur.	» 80- 4 80	Id.	4	»
Charpentier et menuisier	3 20- 4 20	Id.	9	»
Aide-charpentier	» 80- 4 80	Id.	»	»
Chaudronnier.	3 20- 5 »	Id.	14	»
Aide-chaudronnier	2 »- 3 »	Id.	3	»
Forgeron.	3 40- 4 80	Id.	6	»
Frappeur.	2 60- 3 20	Id.	9	»
Machiniste d'atelier	2 80- 3 40	Id.	4	»
Perceur à la machine	3 »- 4 »	Id.	4	»
Taraudeur	2 80- 3 60	Id.	4	»
Tourneur.	3 60- 5 »	Id.	4	»
Totaux	—	—	80	12

nel inférieur « huissiers, messagers, gens de service et ouvriers » de la Marine.
décembre 1880.

gers, gens de service, etc.

CHE D'ADMINISTRATION.		Nombre total d'agents de chaque catégorie	Observations.
Constructions maritimes.	Pilotage.		

traitement annuel.			
2	2	6	

salaire mensuel			
2	1	2	
2	2	7	
2	2	4	
2	2	1	
2	3	48	

ouvriers.

OUVRIERS PAR BRANCHE D'ADMINISTRATION.				Nombre total d'ouvriers de chaque catégorie	Observations.
Réception, emmagasinage et délivrance des approvisionnements (cannons et dépôt)	Entretien courant ordinaire du matériel de la station des Bouches de l'Escaut. (Arrière de Flessingue)	Pilotage et éclairage de l'Escaut.	Transports entre Anvers et la Tête de Flandre.		
salaire mensuel.					
A	0	"	"	1	(1) La durée du travail de ces agents est limitée d'après les besoins du service pour l'arrivée et le départ des pa- quebots. (2) La durée du service de ces agents ne peut être limitée.
+	1	"	"	3	
"	0	"	"	2	
"	"	"	"	8	
+	"	1½	"	14	
"	"	3	"	4	
2	"	1	"	7	
1	"	1	"	9	
"	"	"	2	2	
"	0	"	"	4	
"	"	2	12	2	
salaire journalier.					
A	0	"	"	10	
"	"	"	"	1	
"	0	"	"	4	
"	12	"	"	11	
"	1	"	"	1	
+	0	12	"	14	
"	0	"	"	3	
"	"	"	"	6	
"	"	"	"	9	
"	"	"	"	1	
"	0	12	"	1	
"	"	2	0	4	
3	4	19	4	424	

N° CXLIII. — Mouvement de la navigation du port d'Anvers.
Années 1841 à 1880.

ANNÉES et périodes décennales	ENTRÉE					SORTIE				
	Nombre de navires	Tonnage		Degré de chargement		Nombre de navires	Tonnage		Degré de chargement	
		Total	Moyen par navire	Total	P. o/o		Total	Moyen par navire	Total	P. o/o
1841.	1,317	180,059	136	175,489	97.1	1,186	177,439	150	52,260	29.5
1842.	1,381	211,435	153	195,591	92.5	1,278	200,174	157	59,151	29.5
1843.	1,544	236,259	153	227,320	96.2	1,575	241,613	155	53,707	22.4
1844.	1,293	208,024	161	193,859	91.2	1,300	209,792	161	48,186	23.4
1845.	1,919	280,899	146	267,877	95.4	1,788	238,515	145	49,414	19.1
1846.	2,208	347,689	158	311,670	93.1	2,238	340,902	152	63,410	18.6
1847.	1,923	321,575	168	308,279	95.2	1,960	327,867	167	75,701	23.1
1848.	1,134	204,285	180	164,914	80.7	1,176	207,749	177	95,144	45.9
1849.	1,654	271,428	166	244,785	78.3	1,633	270,854	166	136,159	50.3
1850.	1,406	231,760	164	193,898	84.9	1,456	242,884	167	151,759	62.5
1841-1850. . .	15,653	2,481,127	158	2,234,674	90.8	15,590	2,460,849	159	785,112	31.7
1851.	1,359	233,271	172	191,975	83.4	1,345	242,613	173	115,866	58.4
1852.	1,623	324,568	200	288,946	89.9	1,674	329,531	197	115,445	44.1
1853.	1,803	334,252	185	292,516	87.5	1,716	329,748	189	138,022	41.9
1854.	1,758	354,705	202	311,840	87.9	1,812	352,686	194	175,759	49.8
1855.	1,993	363,845	182	327,730	90.1	1,940	351,067	183	148,946	41.9
1856.	1,906	432,178	227	368,912	85.4	1,963	445,876	227	167,607	37.6
1857.	1,913	479,174	247	390,392	81.3	1,913	471,802	244	189,120	39.8
1858.	2,223	460,592	207	420,197	91.3	2,189	451,942	207	210,119	52.9
1859.	2,288	455,410	200	422,226	92.1	2,203	448,658	201	306,119	68.2
1860.	2,517	531,081	209	505,553	95.9	2,711	655,423	205	322,225	58.9
1851-1860. . .	19,413	3,173,198	204	2,953,326	88.7	19,540	3,978,366	204	1,969,223	49.5
1861.	2,768	633,471	229	616,655	97.3	2,719	640,819	231	300,161	46.8
1862.	2,281	572,624	251	535,851	97.1	2,294	573,409	250	339,856	59.3
1863.	2,313	593,397	256	567,709	95.7	2,530	601,788	236	338,034	56.3
1864.	2,722	670,905	246	630,521	94.9	2,736	659,960	241	381,967	58.5
1865.	2,982	761,693	256	692,265	90.9	2,903	750,608	259	420,637	56.9
1866.	3,074	914,172	297	811,905	88.8	3,007	881,416	283	507,575	57.6
1867.	1,417	1,141,855	314	995,526	87.2	3,411	1,147,526	335	585,627	51.9
1868.	3,513	1,133,225	323	1,029,403	90.8	3,454	1,131,685	329	577,860	51.9
1869.	3,749	1,271,905	339	1,155,270	90.8	3,675	1,257,849	342	740,540	58.9
1870.	3,987	1,441,755	369	1,290,784	89.1	3,754	1,410,122	343	745,771	56.9
1861-1870. . .	19,985	5,937,045	291	5,345,915	89.4	20,765	6,953,140	293	4,911,025	55.2
1871.	5,434	1,837,746	336	1,754,620	94.9	5,607	1,844,062	329	813,580	41.2
1872.	4,179	1,610,126	385	1,411,329	87.7	4,290	1,648,331	382	1,025,464	62.6
1873.	4,818	2,015,213	419	1,740,065	86.3	4,735	2,016,385	421	1,163,193	57.6
1874.	4,443	2,080,795	468	1,908,920	90.8	4,758	2,120,103	448	1,240,629	58.8
1875.	4,249	2,113,760	497	2,166,750	102.9	4,223	2,101,505	497	1,629,597	77.5
1876.	4,410	2,471,145	561	2,405,070	97.2	4,400	2,429,361	552	1,422,676	58.5
1877.	4,216	2,431,594	571	2,154,983	88.8	4,208	2,468,454	587	1,735,921	70.9
1878.	4,368	2,732,519	626	2,714,250	99.3	4,217	2,675,414	634	1,610,311	60.2
1879.	4,067	2,817,201	632	2,789,251	97.2	4,014	2,834,027	696	1,478,598	52.1
1880.	4,477	3,057,641	682	2,953,981	96.6	4,436	3,028,265	682	1,820,882	60.1
1871-1880. . .	44,681	15,159,742	518	13,219,154	93.9	41,908	14,152,917	515	13,961,159	60.3

N° CXLIII. — Mouvement de la navigation du port d'Anvers.
Années 1841 à 1880.

ANNÉES et périodes décennales.	ENTRÉE					SORTIE				
	Nombre de navires	Tonnage		Degré de chargement		Nombre de navires	Tonnage		Degré de chargement	
		Total.	Moyen par navire	Total.	P. %		Total.	Moyen par navire	Total.	P. %
1841.	1,217	180,659	148	176,480	97.1	1,180	177,439	150	92,260	20.5
1842.	1,381	211,475	153	185,591	92.5	1,278	200,174	157	82,151	20.5
1843.	1,549	236,230	153	227,120	96.2	1,575	244,613	156	87,707	22.4
1844.	1,205	203,024	168	193,890	93.2	1,300	209,792	161	48,186	23.4
1845.	1,910	280,509	146	267,677	93.4	1,788	258,565	145	49,414	19.1
1846.	2,208	327,689	148	311,670	95.1	2,218	340,902	153	61,410	18.6
1847.	1,921	323,675	168	308,279	95.2	1,960	327,807	167	77,701	23.1
1848.	1,134	204,286	180	184,914	80.7	1,116	207,749	177	65,344	45.9
1849.	1,654	274,428	166	214,785	78.3	1,611	270,851	166	176,119	50.1
1850.	1,106	231,760	165	191,838	82.9	1,176	212,484	167	151,753	62.5
1841-1850	15,681	2,441,127	158	2,211,674	90.8	15,590	2,150,849	150	785,332	31.7
1851.	1,859	213,271	172	191,973	83.4	1,815	212,511	173	115,806	54.4
1852.	1,623	324,568	200	288,936	89.4	1,674	329,571	197	115,445	44.1
1853.	1,803	331,252	183	292,410	87.5	1,746	329,748	189	134,022	41.9
1854.	1,756	354,795	202	311,849	87.9	1,822	352,686	191	175,759	49.8
1855.	1,993	363,845	182	327,730	90.1	1,940	374,067	183	148,916	41.9
1856.	1,906	432,176	227	368,912	83.4	1,923	445,870	227	167,007	37.6
1857.	1,943	479,174	247	390,791	81.5	1,917	471,602	241	189,120	39.8
1858.	2,223	460,592	207	429,497	91.3	2,189	451,912	207	210,119	52.9
1859.	2,289	458,410	200	422,126	92.1	2,203	418,654	201	304,119	68.2
1860.	2,517	532,081	209	505,541	95.4	2,711	575,423	205	322,225	58.4
1851-1860	19,413	3,731,194	204	3,321,320	88.7	19,519	3,978,366	201	1,969,221	49.5
1861.	2,768	633,471	229	616,085	97.3	2,779	640,819	231	100,151	40.8
1862.	2,294	572,624	241	535,851	97.1	2,294	573,409	250	319,856	59.3
1863.	2,513	693,397	246	597,709	95.7	2,520	601,788	216	318,031	56.3
1864.	2,722	670,901	246	630,521	94.4	2,730	659,500	231	381,067	59.3
1865.	2,982	761,603	256	692,367	90.9	2,902	750,006	259	420,617	56.4
1866.	3,074	914,172	297	811,905	84.8	3,007	881,416	293	507,575	57.6
1867.	3,417	1,141,851	334	997,523	87.2	3,411	1,147,526	333	585,627	51.4
1868.	3,513	1,133,224	323	1,029,403	90.8	3,154	1,131,685	326	577,500	51.4
1869.	3,749	1,271,965	339	1,153,270	90.8	3,675	1,257,849	342	740,540	58.9
1870.	3,967	1,141,715	329	1,090,784	95.1	3,754	1,119,122	340	745,771	56.9
1861-1870	19,989	2,917,041	291	2,445,914	92.4	19,563	2,951,140	293	1,911,021	55.2
1871.	5,434	1,827,746	336	1,734,620	94.9	5,007	1,844,002	320	833,849	45.2
1872.	4,179	1,610,426	385	1,411,328	87.7	4,190	1,618,731	382	1,025,404	62.8
1873.	4,818	2,015,213	419	1,740,068	86.3	4,785	2,016,388	421	1,163,198	57.6
1874.	4,343	2,080,793	463	1,908,920	96.6	4,728	2,120,103	444	1,210,629	58.8
1875.	4,249	2,113,760	497	2,166,710	102.9	4,223	2,101,508	497	1,029,597	77.5
1876.	4,410	2,172,145	561	2,405,079	110.2	4,160	2,429,361	582	1,123,676	55.5
1877.	4,216	2,437,594	571	2,351,981	96.8	4,208	2,468,454	587	1,735,921	70.4
1878.	4,368	2,732,519	625	2,711,290	99.3	4,217	2,673,114	634	1,610,311	60.2
1879.	4,067	2,817,201	692	2,739,251	97.2	4,014	2,834,027	696	1,478,598	52.1
1880.	4,407	3,057,641	682	2,913,980	96.6	4,436	3,018,295	682	1,820,882	60.1
1871-1880	44,661	21,159,742	518	22,219,254	95.9	41,908	21,159,917	515	13,001,159	60.3

N° CXLIV. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1880 et 1879.

			NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			ANNÉES.		Différences pour 1880	ANNÉES.		Différences pour 1880.	ANNÉES.		Différences pour 1880.
			1880.	1879.		1880.	1879.		1880.	1879.	
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	11,047	11,536	— 789	211,892 75	226,885 45	— 15,202 70
		2 ^e —	"	"	"	9,034	7,892	+ 1,142	115,399 45	100,791 90	+ 14,607 55
	Enfants.	1 ^{re} classe	"	"	"	123	150	— 27	1,174 71	1,433 60	— 258 09
		2 ^e —	"	"	"	172	170	+ 2	1,100 58	1,087 92	+ 12 66
	Billets d'aller et retour	1 ^{re} classe	"	"	"	(1) 3,084	(1) 2,618	+ 466	44,379 35	37,538 75	+ 6,780 60
		2 ^e —	"	"	"	(1) 3,130	(1) 2,096	+ 1,034	39,986 50	20,688 00	+ 19,298 50
	Sociétaires		"	"	"	"	20	— 20	"	255 "	— 255 "
	Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe		1,683	1,095	+ 588	"	"	"	10,790 40	7,008 "	+ 3,782 40
	Cabines particulières		1,141	1,142	— 1	"	"	"	12,379 85	12,393 70	— 13 85
	ensemble.		—	—	—	(2) 26,590	(2) 24,782	+ 1,808	426,893 59	407,530 42	+ 19,363 17
	Bagages	Kilog.	736	803	— 127	39,758	38,985	+ 773	(3) 1,988 43	(3) 1,949 25	+ 39 17
	Chevaux	Têtes.	"	"	"	6	13	— 9	240 90	602 25	— 361 35
	Chiens	—	"	"	"	94	110	— 16	601 60	701 "	— 102 40
	Voitures à quatre roues	Nombre.	"	"	"	1	"	+ 1	80 35	"	+ 80 35
Finances.	de 1,000 fr. et au dessous. Groupes.		"	"	"	2,616	2,305	+ 311	1,308 "	1,152 50	+ 155 50
	de plus de 1,000 francs —		"	"	"	2,223	2,330	— 107	15,615 "	10,571 50	+ 5,043 50
	Journées	Kilog.	"	"	"	95,655	91,011	+ 4,644	7,172 67	6,894 79	+ 277 88
Petits colis	Tarif normal	de 5 kilogr. et moins. —	116,057	109,912	+ 6,145	(4) 348,171	(4) 329,736	+ 18,435	46,422 80	57,609 25	— 11,186 45
		de plus de 5 à 10 kilogr. —	46,201	44,601	+ 1,600	(5) 324,051	(5) 313,607	+ 10,444	48,291 "	44,801 "	+ 3,490 "
		de plus de 10 kilogr. —	41,652	40,234	+ 1,418	(6) 1,320,945	(6) 1,292,212	+ 28,733	99,070 87	96,918 20	+ 2,152 67
	1 ^{er} réduit.	Serv. anglo-belge-suisse. —	330	325	+ 5	21,400	15,990	+ 5,410	642 75	612 70	+ 30 05
		Transport de fret —	7,884	583	+ 7,301	609,192	43,997	+ 565,195	12,183 84	879 94	+ 11,303 90
	Produits extraordinaires	fr.	"	"	"	"	"	"	1,411 55	807 70	+ 513 85
	Subside du Gouvernement anglais	fr.	"	"	"	"	"	"	113,610 27	113,447 54	+ 162 73
Totaux. fr.									773,533 61	744,780 04	+ 28,753 57

(1) Dans ces chiffres, les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Le mouvement des voyageurs transportés a été de 26,235 en 1880, et de 24,620 en 1879. Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un assez grand nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, ne sont utilisés sur les paquebots de l'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de surtaxe à bord ; le chemin de fer percevait, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Cette augmentation résulte de la hausse de valeur de la livre sterling dans le cours de la Bourse.

N° CXLV. — *Pilotage dans l'Escaut* (¹).

Comparaison des années 1880 et 1879.

		ANNÉES		Différences
		1880.	1879.	pour 1880.
A l'entrée : Nombre de navires pilotés par des agents	Belges . . .	5,821	5,470	+ 351
	Néerlandais.	635	628	+ 7
	Ensemble. .	4,456	4,098	+ 358
A la sortie : Nombre de navires pilotés par des agents	Belges . . .	4,201	5,854	+ 547
	Néerlandais.	527	271	+ 56
	Ensemble. .	4,528	4,125	+ 405
Totaux : Nombre de navires pilotés par des agents	Belges . . .	8,022	7,524	+ 698
	Néerlandais.	962	899	+ 63
	Ensemble. .	8,984	8,225	+ 761
Nombre de navires entrés ou sortis sans pilotes		46	50	+ 16
Totaux généraux . . .		9,030	8,235	+ 777
Rapport p. % des navires pilotés par des agents	Belges . . .	89.29	89.07	+0.22
	Néerlandais.	10.71	10.95	—0.22

(¹) D'après les données fournies par l'Administration des Douanes, le mouvement de la navigation dans l'Escaut, en 1880, se traduit par un tonnage de 5,913,260 tonnes.

Et celui de 1879 par 5,651,328 —

Augmentation en 1880 262,032 —

Comparaison des années 1880 et 1879.

132

N° CXLVII. — *Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les Etats de la Plata.*

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise. (En tonneaux (du 23, 93)		Chargement. En tonneaux de fret (13,14 ou 1,015 kilog.)				Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	BRÉSIL.	PLATA.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).									
1879	(1) 33	41,667	1,263 ¹ / ₄	9,307 ¹ / ₄	18,917	28,224 ¹ / ₄	855 ¹ / ₃	361	11
1880	(2) 31	36,716	1,184 ² / ₅	7,142 ¹ / ₂	18,858 ¹ / ₂	26,001	838 ² / ₄	651	21
A l'importation.									
1879	36	48,260	1,340 ⁵ / ₉	4,300 ¹ / ₂	48,988 ¹ / ₄	50,288 ¹ / ₂	1,396 ¹³ / ₁₄	76	2
1880	36	46,383	1,288 ⁵ / ₁₁	2,233 ³ / ₄	42,388 ¹ / ₄	44,622	1,239 ¹ / ₃	53	1
Exportation et importation réunies.									
1879	69	89,947	1,303 ² / ₃	10,607 ¹ / ₂	67,905 ¹ / ₄	78,512 ³ / ₄	1,437 ⁵ / ₆	437	6
1880	67	83,099	1,240 ³ / ₁₁	9,376 ¹ / ₄	61,246 ³ / ₈	70,623	1,054 ¹ / ₃	704	10

(1) La Société a, en outre, expédié : 1^o un navire sur Rio-de-Janeiro au lieu de Buenos-Ayres ; 2^o six navires supplémentaires sur Rio-de-Janeiro, par suite de six départs directs pour Buenos-Ayres (à cause de la fièvre jaune au Brésil). — Deux départs d'Anvers ont dû être supprimés (interruption de la navigation dans l'Escaut à cause des glaçons).

(2) La Société a, en outre, expédié : 1^o quatre navires sur Rio-de-Janeiro au lieu de Buenos-Ayres ; 2^o un navire supplémentaire sur Rio-de-Janeiro, par suite d'un départ direct pour Buenos-Ayres (à cause de la fièvre jaune au Brésil). — Un départ d'Anvers a dû être supprimé (interruption de la navigation dans l'Escaut à cause des glaçons).

TAUX MOYEN DU FRET.

Points de départ ET DE DESTINATION.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
Exportation.												
D'Anvers à { Rio-de-Janeiro . . .	FR. C. (1) 83 54	FR. C. (1) 82 10	FR. C. (1) 83 99	FR. C. (1) 78 63	FR. C. (1) 66 76	FR. C. (1) 52 50	FR. C. (1) 50 09	FR. C. (1) 43 60	FR. C. (1) 35 34	FR. C. (1) 36 35	FR. C. (1) 31 19	FR. C. (1) 38 20
{ Buenos-Ayres . . .								39 15	35 05	36 35	28 47	40 81
Importation.												
De Rio-de-Janeiro	FR. C. (1) 38 07	FR. C. (1) 48 33	FR. C. (1) 52 90	FR. C. (1) 56 70	FR. C. (1) 55 33	FR. C. (1) 59 83	FR. C. (1) 50 00	63 95	61 35	67 60	51 35	51 84
De Buenos-Ayres { à Anvers . . .								53 30	48 30	38 10	35 34	38 68

(1) L'insuffisance des renseignements n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour la Plata.

N° CXLVIII. — *Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	NOMBRE DE TRAVERSÉES.	TAXES POSTALES.	Sommes liquidées pour parfaire LE MINIMUM POSTAL GARANTI	DROITS DE PILOTAGE ET DE FANAUX REMBOURSÉS.	PRIMES de RÉGULARITÉ.	AMENDES pour retard du départ ou dans la durée des trajets.	SOLDE des PRIMES ET AMENDES. — P. PRIMES. A. AMENDES.	Total général des AVANTAGES. (Dédaction faite des amendes).	MOYENNE des AVANTAGES par traversée.	Observations.
		Fr. C.		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
1879	69	26,457 57	•	96,927 84	343,404 65	49,700 »	P. 323,404 65	446,787 03	6,475 47	
1880	67	25,498 91	•	88,093 74	344,684 99	35,803 46	P. 278,881 53	392,464 15	5,857 67	

N° CXLIX. — *Nombre et nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages.*

ÉQUIPAGES.	1879.	1880.	Observations.
Étrangers.	6	577	
Nationaux.	25	19	
Totaux.	811	596	

N° CL. — Service postal d'Anvers

Mouvement. — Taux

MOUVE

A L'EXPORTATION.								A L'IMPORTATION.							
ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise. (En tonneaux de 21,53.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret. (11,14 ou 1,015 kil.)		PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise. (En tonneaux de 21,53.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret. (11,14 ou 1,015 kil.)			
		TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR Traversée.	Nombre total.	Mojeux par Traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR Traversée.		
I. — Ligne sur															
1879	(1) 21	52,132	2,485 ³ / ₇	20,742	937 ² / ₃	5,286	230	1879	25	56,584	2,460	48,140	2,095		
1880	(2) 39	100,719	2,582 ⁷ / ₃	40,583	1,266 ¹ / ₃	15,793	357	1880	(2) 37	95,960	2,539 ¹ / ₃	80,290	2,170		
II. — Ligne sur															
1879	(3) 17	57,637	2,215 ¹ / ₈	10,933	645 ¹ / ₄	5,691	217	1879	18	59,622	2,201 ² / ₉	53,801	1,861 ¹ / ₈		
1880	15	53,678	2,596 ⁸ / ₃	14,650	1,125 ⁵ / ₃	5,215	401	1880	10	26,084	2,608 ² / ₅	20,583	2,058 ¹ / ₃		
III. — Résultat général															
1879	38	89,809	2,565 ¹ / ₃	51,677	835 ³ / ₄	8,947	233	1879	41	96,206	2,546 ¹ / ₃	81,641	1,991 ¹ / ₄		
1880	52	154,507	2,584 ⁷ / ₃	64,018	1,251 ³ / ₅	19,010	565	1880	47	120,044	2,554 ¹ / ₈	100,675	2,142 ¹ / ₄		

TAUX MOYEN

POUR L'EXPORTATION.							
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
Ligne sur New-York.	Fr. c. 24 55	Fr. c. 25 60	Fr. c. 22 48	Fr. c. 21 56	Fr. c. 20 86	Fr. c. 17 16	Fr. c. 21 79
Ligne sur Philadelphie	21 51	17 80	22 11	12 03	12 18	16 06	26 89

sur New-York et sur Philadelphie.

moyen du fret.

MENT.

TOTAL.											Observations.
PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées	Jauge nette anglaise. En tonneaux de 33,68.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret. (15,14 ou 1 015 kil.)		PASSAGERS.			
Nombre total.	Dépense par traversée.			TOTAL.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Dépense par traversée.		
New-York.											
889	58	1879	44	108,756	2,471 ¹ / ₄	68,882	1,565 ¹ / ₄	6,148	159	(¹) Deux départs n'ont pu avoir lieu, par suite du charriage de glaçons dans l'Escut.	
1,562	42	1880	76	194,679	2,561 ¹ / ₁₂	129,678	1,706 ¹ / ₁₂	15,537	202	(²) Non compris un navire qui n'a pu être accepté par la Commission technique, parce qu'il ne remplissait pas les conditions stipulées par la convention.	
Philadelphie.											
691	58	1879	35	77,279	2,208	44,456	1,269 ¹ / ₃	4,382	123	(³) Un départ supprimé pour cause de glace.	
573	57	1880	25	59,762	2,398 ¹ / ₃	53,018	1,322 ⁵ / ₃₃	5,590	243		
pour les deux lignes.											
1,580	58	1879	79	186,035	2,534 ¹ / ₂	113,518	1,454 ² / ₅	10,527	153		
1,957	41	1880	99	254,441	2,570 ¹ / ₁₁	164,693	1,665 ⁵ / ₉₉	20,947	211		

DU FRET.

POUR L'IMPORTATION.							
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
Ligne sur New-York . .	Fr. c. 51 47	Fr. c. 56 84	Fr. c. 46 09	Fr. c. 41 76	Fr. c. 45 60	Fr. c. 39 02	Fr. c. 56 45
Ligne sur Philadelphie .	40 78	58 01	50 89	57 88	45 56	38 14	54 06

N° CLI. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées.	PRODUIT des taxes postales.	Somme des pour passer le minimum postal garanti.	DROITS de pilolage et de frais remboursés.	Amendes.	Total général des avantages après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
1879	(¹) 36	Fr. c 681 83	Fr. c 124,518 15	Fr. c. 55,170 24	Fr. c. 589 16	Fr. c. 169,781 08	Fr. c. 4,458 56
	(²) 43	1,728 70	183,771 50	58,626 91	129 16	228,997 75	5,233 76
1880	99	5,015 65	463,756 55	102,737 86	95,950 -	478,337 86	4,803 61

(¹) Service de dizaine à partir du 1^{er} février.(²) Départs supplémentaires compris.N° CLII. — *Nombre et nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages.*

ÉQUIPAGES.	1879.	1880.	Observations.
Étrangers.	1,978	5,001	
Nationaux.	1,045	1,549	
Totaux.	3,025	4,350	