(N° 239.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 12 MAI 1881.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

CHEMINS DE FER.

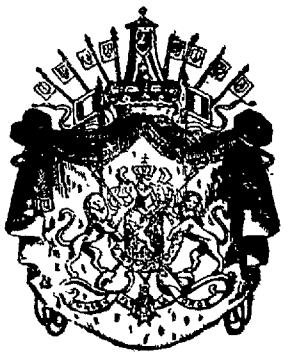
POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — MARINE.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1881.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS



Bruxelles,

FR. GOBBAERTS, IMPRIMEUR DU ROI, SUCCESSEUR D'EMM. DEVROYE,

RUE DE LA LIMITE, 21.

1882

(II)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1er 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 1881.

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.

Pour le Ministre des Travaux Publics, absent,
Le Ministre de l'Intérieur,
G. ROLIN-JAEQUEMYNS.

(IV)

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

CHAPITRE PREMIER.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

I.

ROUTES ET BATIMENTS CIVILS.

A. **Routes et ponts.**

		Pages.
I.	§ 1er. Situation au 31 décembre 1881. — Changements survenus en 1881.	1
	§ 2. Entretien des routes de l'État	2
	§ 3. Travaux d'amélioration	3
	§ 4. Dépendances des routes de l'État	3
	§ 5. Contraventions	4

B. **Bâtiments civils.**

II et III.	§ 1er. Nombre de bâtiments. — Surface occupée	4
	§ 2. Entretien	6
	§ 3. Constructions nouvelles	6

II.

TRAVAUX HYDRAULIQUES.

A. **Voies navigables.**

IV.	1° *Description et situation du réseau*	7
	2° *Dépenses pour travaux d'entretien et d'amélioration. — Recettes.*	
V, VI et VII.	§ 1er. Dépenses et recettes	7
VIII.	§ 2. Travaux exécutés en 1881	8
	3° *Service d'exploitation.*	
IX et X.	§ 1er. Mouvement des transports	10
	§ 2. Recettes	10
	§ 3. Contraventions	11
	4° *Améliorations de service.*	
	§ 1er. Navigation	11
XI.	§ 2. Inondations	11

Annexes à consulter.

B. **Travaux maritimes.**

1° *Ports.*

Pages

§ 1er. Port d'Anvers. — Nouvelles installations maritimes . . . 12
§ 2. Avant-port de Gand 15
§ 3. Port d'Ostende. 15
§ 4. Port de Nieuport 16

2° *Côtes.*

§ 1er. Côte entre Ostende et Mariakerke-sur-mer 16
§ 2. Côte de Blankenberghe 17

XII. 3° *Phares et fanaux* 17

XIII. *C.* **Wateringues** 18

III.

MINES.

§ 1er. Charbonnages 19
§ 2. Mines métalliques et minières 22
§ 3. Carrières 23
§ 4. Métallurgie. 25
XIV. § 5. Machines à vapeur 29
XV. § 6. Accidents 30
§ 7. Publications 30

IV.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION. — CHEMINS DE FER CONCÉDÉS EN EXPLOITATION. — CHEMINS DE FER VICINAUX. — TRAMWAYS.

A. **Chemins de fer en construction.**

§ 1er. Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des Ponts et Chaussées 31
§ 2. Chemins de fer construits par l'État, par des Sociétés de construction ou par des particuliers, sur projets dressés par es constructeurs et approuvés par le Gouvernement . . 31

B. **Chemins de fer concédés en exploitation** . . . 33

C. **Chemins de fer vicinaux** 34

D. **Tramways.**

§ 1er. Lignes concédées antérieurement à la loi du 9 juillet 1875 . 34
§ 2. Lignes concédées depuis la promulgation de la loi du 9 juillet 1875. 35

Annexes à consulter.

CHAPITRE DEUXIÈME.

CHEMINS DE FER.

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

A. Exposés des résultats généraux de l'exploitation.

I.

DONNÉES GÉNÉRALES SUR LE MOUVEMENT ET LA RECETTE DES TRANSPORTS.

		Pages.
VI à XVIII.	§ 1er. Voyageurs.	37
XVI, XVIII et XIX.	§ 2. Bagages.	42
XVI, XIX et XX.	§ 3. Petites marchandises.	45
XVI, XIX et XX.	§ 4. Grosses marchandises.	45
XVI, XIX et XX.	§ 5. Finances, équipages, chevaux et bestiaux.	47
XVI et XXI.	§ 6. Produits extraordinaires.	48
XXI.	§ 7. Produits indirects	48
XXII.	§ 8. Recette fictive des transports effectués gratuitement ou avec réduction	48
XVI, XXI et XXII.	§ 9. Transports en général	48

II.

XXVIII, XXXII, XXXIII et XXXIV.	DONNÉES GÉNÉRALES SUR LES DÉPENSES. . . .	51

III.

COMPARAISON RÉSUMÉE DES ANNÉES 1881 ET 1880, ET RÉSULTATS GÉNÉRAUX OBTENUS.

XXIII.	§ 1er. Recette, dépense, bénéfice, par unité de travail.	53
XXIII.	§ 2. Recette par kilomètre de voie exploité	53
XXI, XXXIII et XXXIV.	§ 3. Résultats généraux obtenus	54

IV.

SITUATION FINANCIÈRE. — COMPTE CAPITAL ET COMPTES D'EXPLOITATION.

1° *Compte capital.*

	§ 1er. Capitaux mis à la disposition du Gouvernement	56
XXIV, XXX et XXXI.	§ 2. Emploi des capitaux mis à la disposition du Gouvernement .	57
XXIV.	§ 3. Bilan	58

2° *Comptes d'exploitation.*

XXV et XXXIII.	§ 1er. Compte spécial à l'exercice 1881	59
XXVI à XXIX, XXXII et XXXIV à XXXVI.	§ 2. Compte général depuis l'origine	60

Annexes à consulter.

B. Exposés de détail.

I.

DÉTAILS RELATIFS A LA VOIE.

1° *Description du réseau.*

		Pages.
XXXVII.	§ 1er. Lignes en exploitation au 31 décembre 1881	63
	§ 2. Stations.	65
XXXVIII.	§ 3. Passages à niveau.	65
XXXIX.	§ 4. Bifurcations	66
XL.	§ 5. Raccordements industriels et gares privées	67

2° *Situation des voies.*

	§ 1er. Développement des voies ferrées	67
XLI.	§ 2. Rails	68
XLI.	§ 3. Billes, traverses, longrines	70
XLI et XLII.	§ 4. Matériaux de la voie en général.	71

II.

DÉTAILS RELATIFS A LA TRACTION, AU MATÉRIEL ET AUX TRAINS; AUX APPROVISIONNEMENTS ET AUX DÉPENSES DE COMBUSTIBLES, D'ÉCLAIRAGE, DE CHAUFFAGE ET DE GRAISSAGE.

1° *Situation du matériel.*

XLIII à XLIX.	§ 1er. Matériel de traction et de transport	74
L.	§ 2. Machines fixes et locomobiles	76
LI.	§ 3. Bâches	76

2° *Parcours du matériel. — Consommations par locomotive-kilomètre.*

LII, LIII, LVI et LXI.	§ 1er. Locomotives	78
LIV a LVI.	§ 2. Véhicules	79
LVII à LIX.	§ 3. Trains	80
LX.	§ 4. Effet utile du trafic par kilomètre de voie, par véhicule-kilomètre et par train-kilomètre	81
LXII et LXIII.	3° *Magasins et dépôts de matériel et d'approvisionnements.*	82
LXI.	4° *Détails relatifs aux dépenses de combustibles, d'éclairage, de chauffage et de graissage.*	83

III.

DÉTAILS RELATIFS AUX TRANSPORTS.

1° *Statistique, par service, des transports de toute nature.*

XVII a XXII et LXIV à LXXI.	§ 1er. Transports en général	91
XVII et XVIII.	§ 2. Voyageurs	93
XIX.	§ 3. Bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.	94
	§ 4. Détail des transports de grosses marchandises	95
	§ 5. Relations avec les services étrangers. — Importance relative .	99

Annexes à consulter.

2° *Tarifs.*

Pages.

§ 1er. Voyageurs et bagages. 101
§ 2. Petits paquets 102
§ 3. Marchandises 102

3° *Agences commerciales* 106

4° *Renseignements commerciaux* 107

C. **Constructions nouvelles ; améliorations ou innovations. — Études faites à l'étranger.**

I.

CONSTRUCTIONS NOUVELLES ; AMÉLIORATIONS OU INNOVATIONS.

§ 1er. Voies 108
XXXIX et LXXII. § 2. Signaux. — Appareils de sécurité. 109
§ 3. Route 112
§ 4. Bâtiments 115
§ 5. Aménagement des stations 117
§ 6. Traction et matériel 118
§ 7. Eclairage et chauffage 120
§ 8. Service des trains 121
§ 9. Transport des marchandises 122
§ 10. Matériel des stations 122
§ 11. Camionnage 122
§ 12. Mode de payement des salaires des ouvriers : suppression de la régie 122

II.

ÉTUDES FAITES A L'ÉTRANGER.

§ 1er. Traction et matériel 125
§ 2. Exploitation 125

LXIII *D.* **Note sur les bifurcations en pleine voie** . . . 127

E **Accidents. — Contraventions. — Personnel. — Caisse de retraite et de secours des ouvriers.**

I.

ACCIDENTS. — CONTRAVENTIONS.

LXXIV à LXXIV. § 1er. Accidents 131
§ 2. Contraventions 138

II.

PERSONNEL. — CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

§ 1er. Personnel 139
§ 2. Caisse de retraite et de secours des ouvriers. 139

Annexes à consulter.

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

		Pages
XXXVII.	§ 1er. Lignes en exploitation au 31 décembre 1881.	143
	§ 2. Stations.	144
XL.	§ 3. Raccordements industriels et gares privées	144
	§ 4. Exploitation	144

II.

SITUATION DES VOIES 144

III.

LXXXVI. SITUATION DU MATÉRIEL 145

IV.

LXXXVII. PARCOURS DES TRAINS 146

V.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

LXXXVIII.	§ 1er. Voyageurs.	146
	§ 2. Bagages.	147
	§ 3. Petites marchandises.	148
	§ 4. Grosses marchandises	148
	§ 5. Finances	149
	§ 6. Équipages	149
	§ 7. Chevaux et bestiaux	150
	§ 8. Produits extraordinaires.	150
	§ 9. Récapitulation. — Comparaison résumée des années 1881 et 1880.	151

VI.

LXXXVIII. DÉPENSES D'EXPLOITATION 151

VII.

LXXXVIII. RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION 152

VIII.

AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS. 152

IX.

LXXXIX. ACCIDENTS 157

X.

CONTRAVENTIONS 158

Annexes à consulter.

CHAPITRE TROISIÈME.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

PREMIÈRE PARTIE.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

		Pages.
	§ 1er. Relations internationales.	159
	§ 2. Relations intérieures	159

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

XCI et XCV.	§ 1er. Mouvement général	160
XCV.	§ 2. Lettres ordinaires	161
XCV.	§ 3. Lettres recommandées	161
XCII et XCV.	§ 4. Lettres assurées	162
XCI et XCV.	§ 5. Cartes postales.	163
XCV.	§ 6. Journaux	163
XCV.	§ 7. Imprimés	163
XCV.	§ 8. Echantillons	163
XCV.	§ 9. Papiers d'affaires	164

III.

MANDATS DE POSTE.

XCII et XCV.	§ 1er. Service intérieur	164
XCII, XCIII et XCV.	§ 2. Service international.	164

IV.

EFFETS DE COMMERCE.

XCII et XCV.	§ 1er. Acceptation	165
XCII et XCV.	§ 2. Encaissement	165

V.

XCII et XCV.	QUITTANCES	166

VI.

RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER . . 166

VII.

XCII et XCV.	ABONNEMENT AUX JOURNAUX	167

Annexes à consulter.

VIII.

Pages

XCIV. CAISSE D'ÉPARGNE 168

IX.

TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS . 168

X.

XC. BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES. . . 169

XI.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

XC. § 1er. Services de distribution 169
XC. § 2. Services de transmission 169

XII.

PAQUEBOTS-POSTE 170

XIII.

C. PERSONNEL 170

XIV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

XCVI et XCVII. § 1er. Recettes 171
XCVIII et XCIX. § 2. Dépenses 171

DEUXIÈME PARTIE.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

CI. § 1er. Développement du réseau 173
CI. § 2. Appareils 173
CI § 3. Bureaux 174
§ 4. Personnel 174

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

CII et CIII. § 1er. Télégrammes privés 175
CIV. § 2. Télégrammes de service 177

III.

RÉSULTATS FINANCIERS.

CII. § 1er. Recettes 177
CI et CV. § 2. Dépenses 178

Annexes à consulter.

CHAPITRE QUATRIÈME.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

		Pages.
	§ 1er. Matériel	183
	§ 2. Personnel	183
CVI	§ 3. Mouvement de la navigation. — Signaux. — Carte de l'Escaut.	183

II.

MISSIONS A L'ÉTRANGER 184

III.

SERVICES D'EXPLOITATION

CVII et CVIII.	§ 1er. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	184
CVIII.	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	186
CVIII et CIX.	§ 3. Pilotage.	186
CVIII.	§ 4. Phares et fanaux	187
CVIII.	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	188
CVIII.	§ 6. Police maritime	188

IV.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

	§ 1er. Hydrographie	188
	§ 2. Écoles de navigation	188
	§ 3. Cours de navigation à Nieuport	189
	§ 4. École des mousses.	189
	§ 5. Sauvetage	189

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

CVIII.	§ 1er. Recettes	189
CVIII.	§ 2. Dépenses	189

VI.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

CX et CXIII.	§ 1er. Considérations générales.	190
CX à CXII.	§ 2. Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les Etats de la Plata.	190
CXIII à CXV.	§ 3. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie. .	190
	§ 4. Services sur l'Australie et sur l'Afrique	191

Annexes à consulter.

CHAPITRE CINQUIÈME.

Pages.

CXVI à CXVIII. ADJUDICATIONS PUBLIQUES, MARCHÉS DIRECTS, ETC.; RENSEIGNEMENTS DONNÉS AU PUBLIC SUR LES ADJUDICATIONS ET LES TRAVAUX DU PAYS ET DE L'ÉTRANGER . . . 193

CHAPITRE SIXIÈME.

CXIX. NOTE SUR L'EMPLOI DES FEMMES DANS LES ADMINISTRATIONS DES CHEMINS DE FER, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES, EN BELGIQUE ET A L'ÉTRANGER 195

ANNEXES.

Numéros.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

I. Plantations des routes de l'État. — Situation au 31 décembre 1881. 2

II. Tableau des immeubles appartenant à l'État ou à des particuliers, et entretenus par le service spécial des bâtiments civils du Brabant . 4

III. Tableau des immeubles appartenant à l'État, situés en province et entretenus par le Département des Travaux publics 9

IV. Dépendances des voies navigables. — Situation au 31 décembre 1881. 11

V. Relevé des subsides alloués à divers par l'État, pour des travaux hydrauliques exécutés pendant l'exercice 1881 12

VI. Relevé des subventions payées à l'État, par les provinces, les communes et les particuliers, pour des travaux hydrauliques exécutés pendant l'année 1881 13

VII. Crédits spéciaux alloués pour travaux hydrauliques. — Situation au 31 décembre 1881. 14

VIII. Relevé des travaux les plus importants exécutés par l'État, en 1881, aux voies navigables 18

IX. Résumé du mouvement des transports sur les voies navigables. — Année 1881. 26

X. Carte figurative du mouvement des transports sur les voies navigables de la Belgique. — Année 1881 28

XI. Lignes télégraphiques établies par l'État, le long des voies navigables. — Situation au 31 décembre 1881 29

XII. Relevé des principaux travaux exécutés par l'Etat, en 1881, aux ports, à la côte, et aux phares et fanaux 30

XIII Carte des Wateringues 32

XIV Récapitulation des appareils à vapeur existant au 31 décembre 1881. 34

XV. Mines de houille. — Accidents survenus en 1881 36

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

XVI. État général du mouvement et de la recette. — Année 1881 . . . 38

XVII. Mouvement et recette des voyageurs, *par service, par sorte de trains* et *par classe de voitures*. — Année 1881. — Voyageurs-kilomètre. — Parcours moyens. — Produits moyens. — Répartition proportionnelle entre les différentes catégories de voyageurs 40

Numéros.		Pages.
XVIII.	Détail, *par service* (au départ et à l'arrivée), du mouvement et de la recette des voyageurs et des bagages. — Année 1881.	44
XIX.	Détail, *par tarif*, du mouvement et de la recette des bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux. — Année 1881. — Produits moyens	46
XX.	Détail, *par trafic*, du mouvement et de la recette des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, *au départ* ou *en destination* des stations de l'État ou des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'État, et *en transit* par la Belgique. — Année 1881.	48
XXI.	Produits extraordinaires et produits indirects. — Comparaison des années 1881 et 1880	50
XXII.	Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix normaux des tarifs. — Année 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880	52
XXIII.	Recette, dépense et bénéfice de l'exploitation en 1881, par kilomètre de voie et par train-kilomètre. — Comparaison des années 1881 et 1880	54
XXIV.	Situation financière. Bilan. — 31 décembre 1881.	55
XXV.	Compte spécial de l'exploitation. — Année 1881.	56
XXVI.	Produits constatés de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1881.	57
XXVII.	Dépenses et charges de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1881.	58
XXVIII.	Charges de l'installation, de l'origine au 31 décembre 1881. .	59
XXIX.	Compte général de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1881	60
XXX.	Dépenses de premier établissement, du 1er mai 1834 au 31 décembre 1881	62
XXXI.	Compte de premier établissement, de l'origine au 31 décembre 1881.	64
XXXII	Annuités payées pour le rachat de lignes concédées . . .	65
XXXIII.	Compte comparé de l'exploitation. — Années 1880 et 1881 .	66
XXXIV.	Redevances variables et redevance fixe payées aux Compagnies dont l'État exploite les lignes	68
XXXV.	Transports effectués gratuitement ou à prix réduits, de 1845 au 31 décembre 1881	69
XXXVI.	Approvisionnements généraux payés sur fonds des budgets. — Situation au 31 décembre 1881	70
XXXVII.	Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1881 . .	72
XXXVIII.	Passages à niveau. — Modifications survenues en 1881. — Dépense provoquée. — Économie réalisée	74
XXXIX.	Stations, bifurcations et endroits dangereux du railway armés d'appareils de sécurité système Saxby et Farmer. — Installations faites en 1881.	75
XL.	Raccordements industriels et gares privées. — Modifications survenues en 1881	77

Numéros.		Pages.
XLI.	Situation des dépôts de rails, de longrines, de billes et de traverses. — Emploi et situation dans les voies. — 31 décembre 1881 . .	79
XLII.	Produits de la cession, à prix d'argent ou par voie d'échange, des vieux fers retirés des voies. — 31 décembre 1881	82
XLIII.	Situation du matériel roulant au 31 décembre 1881	84
XLIV.	Relevé, par type, des locomotives de l'État. — Situation au 31 décembre 1881	86
XLV.	Relevé des locomotives hors type de l'État. — Situation au 31 décembre 1881	90
XLVI.	Age kilométrique des locomotives. — Situation au 31 décembre 1881.	96
XLVII.	Commandes de matériel roulant en 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880	136
XLVIII.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellements et extensions	138
XLIX.	Crédits spéciaux et budgétaires affectés au matériel.	140
L.	Situation des machines fixes et des locomobiles, en service au 31 décembre 1881	142
LI.	Situation des bâches. — Années 1860 à 1881	148
LII.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État. — Année 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880	149
LIII.	Utilisation des locomotives de l'État. — Année 1881	150
LIV.	Parcours kilométrique des véhicules (voitures et wagons) de l'État. — Année 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880. . .	151
LV.	Utilisation des véhicules de l'État. — Année 1881	152
LVI.	Parcours kilométrique des locomotives et des véhicules étrangers sur le réseau de l'État. — Année 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880	153
LVII.	Parcours kilométrique des trains. — Année 1881	154
LVIII.	Composition moyenne des trains de l'État sur le réseau de l'État (véhicules de l'État et véhicules étrangers réunis). — Année 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880.	155
LIX.	Trains de plaisir mis en marche en 1881. — Parcours effectués. — Voyageurs transportés. — Produits réalisés. — Comparaison des années 1881 et 1880	156
LX	Utilisation du matériel à voyageurs et à marchandises, par kilomètre de voie, par véhicule-kilomètre et par train-kilomètre. — Comparaison des années 1881 et 1880.	157
LXI.	Consommation de combustibles et d'huile de graissage, par locomotive-train-kilomètre, locomotive-kilomètre, train-kilomètre et véhicule-kilomètre. — Comparaison des années 1881 et 1880 . . .	158
LXII.	Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs, *par dépôt*. — Année 1881.	160
LXIII.	Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs, *par espèce d'approvisionnements*. — Année 1881	162

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

Numéros.		Pages.
LXIV.	*Au départ* des stations de l'Etat ou *au départ* des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1881. — Détail par *pays* et *réseau destinataires* (services intérieur, mixtes et internationaux.) — *Mouvement*	164
LXV.	*Au départ* des stations de l'Etat ou *au départ* des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1881. — Détail par *pays* et *réseau destinataires* (services intérieur, mixtes et internationaux). — *Recette*	168
LXVI.	*En destination* des stations de l'Etat ou *en destination* des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1881. — Détail par *pays* et *réseau expéditeurs* (services mixtes et internationaux). — *Mouvement* . . .	172
LXVII.	*En destination* des stations de l'Etat ou *en destination* des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année 1881. — Détail par *pays* et *réseau expéditeurs* (services mixtes et internationaux). — *Recette*.	176
LXVIII.	*En transit* par la Belgique. — Année 1881. — Détail par *réseau* de provenance ou de destination. — *Mouvement* . .	180
LXIX.	*En transit* par la Belgique. — Année 1881. — Détail par *réseau* de provenance ou de destination. — *Recette* . . .	192
LXX.	*En transit* par la Belgique. — Année 1881. — Détail par *pays* de provenance ou de destination. — *Mouvement*	202
LXXI.	*En transit* par la Belgique. — Année 1881. — Détail par *pays* de provenance ou de destination. — *Recette*	204
LXXII	Relevé des dromoscopes et des dromopétards établis en 1881 . .	206
LXXIII.	Bifurcations en pleine voie. — Situation au 31 décembre 1881 . .	208
LXXIV.	Relevé, *par nature et par cause*, des accidents survenus aux *trains de toute sorte*, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État. — Année 1881	218
LXXV.	Relevé, *par nature et par cause*, des accidents survenus aux *trains de voyageurs ou mixtes*, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'Etat. — Année 1881.	220
LXXVI.	Accidents de trains. — Comparaison des années 1879, 1880 et 1881, au point de vue du nombre de chaque catégorie d'accidents survenus aux trains de toute sorte	222
LXXVII.	Relevé, *par mois*, des accidents survenus aux trains de chaque sorte, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État. — Année 1881	225
LXXVIII.	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'État. — Années 1870 à 1881.	224
LXXIX.	Relevé récapitulatif, *par cause d'accidents et par catégorie de victimes*, des accidents survenus aux personnes. — Réseau de l'État. — Année 1881.	226
LXXX.	Détail des accidents survenus à des *voyageurs*, sans qu'il y ait eu accident à un train. — Réseau de l'État. — Année 1881 . . .	227

Numéros.		Pages.
LXXXI.	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 1881. . .	228
LXXXII.	Détail des accidents survenus à des *personnes étrangères à l'Administration*, autres que voyageurs. — Réseau de l'État. — Année 1881.	231
LXXXIII.	Conséquences pécuniaires des accidents. — Dépenses résultant des pertes et avaries. — Années 1875 à 1881.	232
LXXXIV.	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 1881.	234
LXXXV.	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 1880 et 1881.	236
	CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.	
XXVII.	Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1881 . .	72
XL.	Raccordements industriels et gares privées. — Modifications survenues en 1881	77
LXXXVI.	Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880.	238
LXXXVII.	Parcours kilométrique des trains. — Année 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880.	240
LXXXVIII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Année 1881.	241
LXXXIX.	Accidents survenus aux personnes. — Année 1881. — Comparaison des années 1881 et 1880.	244
	POSTES.	
XC	Établissement des bureaux de Poste. — Distribution et transmission des correspondances. — Années 1881 et 1880	246
XCI.	Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par des dénombrements partiels. — Années 1848 à 1881	248
XCII.	Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1881 et 1880.	250
XCIII.	Répartition, par pays d'échange, des mandats de poste internationaux. — Années 1877 à 1881	252
XCIV.	Caisse générale d'épargne. (Opérations dans les bureaux de Poste.) — Années 1881 et 1880.	254
XCV.	Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1881 et 1880.	256
XCVI.	Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1881 et 1880	258
XCVII.	Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1881 et 1880.	258

Numéros.		Pages.
XCVIII.	Dépenses du service des Postes. — Comparaison des années 1881 et 1880	260
XCIX.	Situation des magasins. — Années 1880 et 1881.	260
C.	Conditions d'admission des femmes à l'emploi d'auxiliaire des Postes	261
	TÉLÉGRAPHES.	
CI.	Établissement des Télégraphes. — Situation du réseau. Bureaux. Appareils. Dépenses. — Comparaison des années 1881 et 1880 .	264
CII.	Mouvement, recette et produit moyen des télégrammes, par année, depuis l'organisation des Télégraphes (1er septembre 1850). . .	266
CIII.	Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1881 et 1880	268
CIV.	Renseignements divers. — Comparaison des années 1881 et 1880 .	269
CV.	Situation des magasins. — Années 1879, 1880 et 1881	270
	MARINE.	
CVI.	Mouvement de la navigation du port d'Anvers. — Années 1841 à 1881	271
CVII.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette. — Comparaison des années 1881 et 1880	272
CVIII.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1881 et 1880	273
CIX.	Pilotage dans l'Escaut. — Comparaison des années 1881 et 1880. .	274
CX.	Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata. — Mouvement. — Taux moyen du fret	275
CXI.	Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires	276
CXII.	Nombre et nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages	276
CXIII.	Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie. — Mouvement. — Taux moyen du fret. . . .	278
CXIV.	Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires	280
CXV.	Nombre et nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages	280
	ADJUDICATIONS PUBLIQUES.	
CXVI.	Adjudications publiques, marchés directs, adjudications sur appel restreint à la concurrence, et ventes de vieux objets du Département des Travaux Publics. — Nombre, montant des estimations, montant des offres approuvées, rabais obtenus. — Année 1881 .	281
CXVII.	Adjudications publiques, marchés directs, adjudications sur appel restreint à la concurrence, ventes de vieux objets et locations de buffets-restaurants du Département des Travaux Publics. — Nombre et montant des lots ou soumissions approuvées. — Année 1881 .	284

Numéros. Pag

CXVIII Adjudications publiques du Département des Travaux Publics. — Nombre et montant des lots ou soumissions approuvées. — Comparaison des années 1878, 1879, 1880 et 1881 28

EMPLOI DES FEMMES.

CXIX. Renseignements concernant l'emploi des femmes dans les administrations des Chemins de fer, des Postes et des Télégraphes, dans quelques États de l'Europe 28

RÉPERTOIRE

DES RENSEIGNEMENTS QUI ONT ÉTÉ PUBLIÉS EN ANNEXES AU COMPTE RENDU DE 1880, ET QUI N'ONT PLUS LEURS CORRESPONDANTS DANS CELUI DE 1881.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

Situation des routes de grande voirie au 31 décembre 1880.

Relevé des dépenses faites par l'Etat, les provinces, les communes et les particuliers, pour constructions de routes, pendant la période de 1830 à 1880.

Tableau synoptique des principaux renseignements relatifs aux voies navigables de la Belgique et à leurs dépendances.

Relevé des ports intérieurs établis ou adjugés en 1880.

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.

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.

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).

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).

Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 31 janvier-15 mars 1875.

Lignes reprises par l'Etat ou construites en vertu des conventions-lois des 25 avril-3 juin 1870 et 1-26 juin 1877.

Cadre du personnel nommé des Ponts et Chaussées et des Mines. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par branche d'administration, du personnel « *fonctionnaires et employés* » des Ponts et Chaussées et des Mines. — Situation au 31 décembre 1880.

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.

Les planches de l'album, représentant le développement progressif des routes et des voies navigables de la Belgique, à savoir :

Routes. . . . . {
- N° 1. — Carte indiquant la situation du réseau en 1830.
- N° 2. — — — — en 1840.
- N° 3. — — — — en 1850.
- N° 4. — — — — en 1860.
- N° 5. — — — — en 1870.
- N° 6. — — — — en 1880.
- N° 7. — Tableau graphique récapitulatif, par province. — 1830 à 1880.

Travaux hydrauliques.

N° 1. — Carte indiquant les travaux principaux effectués de 1820 à 1830.
N° 2. — — — — de 1830 à 1840.
N° 3. — — — — de 1840 à 1850.
N° 4. — — — — de 1850 à 1860.
N° 5. — — — — de 1860 à 1870.
N° 6. — — — — de 1870 à 1880.
N° 7. — Tableau résumant les faits principaux de l'histoire des voies navigables de la Belgique, de 1830 à 1880.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

Division du réseau en groupes et en sections de service. — Situation au 31 décembre 1880.

Dépendances de la voie. — Situation au 31 décembre 1880.

Installations d'éclairage au gaz de l'Etat. — Année 1880.

Matières de graissage. — Consommations des locomotives. — Période de 1865 à 1880.

Matières de graissage. — Consommations des voitures et des wagons. — Période de 1865 à 1880.

Relevé, par catégorie, des ateliers. (Réparation et entretien du matériel roulant). — Travail effectué en 1880.

Examen des dépenses faites dans les ateliers principaux (arsenal de Malines et atelier de Luttre). — Année 1880.

Valeur du matériel en service existant dans les ateliers. — Situation au 31 décembre 1880.

Détail, *par station* (au départ), du mouvement des voyageurs et des bagages (services réunis). — Année 1880.

Carte figurative de la circulation des voyageurs. — Réseau de l'État. — Année 1880.

Relevé, *par mois*, du nombre des redressements de taxes opérés pendant l'exercice 1880.

Relevé, *par distance*, du tonnage et du nombre de tonnes-kilomètre des grosses marchandises (tarif 3) transportées. — Année 1880.

Relevé, *par nature*, des principales marchandises expédiées par chacun des bureaux de l'Etat. — Année 1880.

Relevé, *par nature*, des principales marchandises expédiées par chacune des exploitations en relation de service mixte ou international. — Année 1880.

Relevé, *par nature et par distance*, des principales marchandises transportées. — Année 1880.

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.

Tableau comparatif, par locomotive-kilomètre et par train-kilomètre, des dépenses d'exploitation sur différents réseaux ferrés de l'Europe. — Année 1880.

Convention passée, le 7 juin 1880, entre l'Etat et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise.

Cadre du personnel nommé des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par branche d'administration, du personnel « *fonctionnaires et employés* » des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif du personnel *subalterne* (traducteurs, classeurs, huissiers, messagers, traceurs, dessinateurs, gens de service, etc.) des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel « *ouvrier* » des chemins de fer exploités par l'Etat. — Situation au 31 décembre 1880.

Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Récapitulation des recettes et des dépenses. — Années 1838 à 1880.

Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Détail des dépenses, nombre d'affiliés, de pensionnaires, etc. — Années 1838 à 1880.

Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Cotisations des ouvriers et subventions de toute nature allouées par l'Etat. — Années 1875 à 1880.

Les planches de l'album représentant le développement progressif des chemins de fer de la Belgique exploités par l'État ou par des Compagnies, à savoir :

N° 1. — Carte indiquant l'origine des chemins de fer.
N° 2. — — la situation du réseau au 31 décembre 1840.
N° 3. — — — — — 1850.
N° 4. — — — — — 1860.
N° 5. — — — — — 1870.
N° 6. — — — — — 1880.

POSTES.

Cadre du personnel nommé du service des Postes. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par service, du personnel « *fonctionnaires et employés* » des Postes. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel « *ouvrier* » des Postes. — Situation au 31 décembre 1880.

TÉLÉGRAPHES.

Cadre du personnel nommé du service des Télégraphes. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par service, du personnel « *fonctionnaires et employés* » du Télégraphe. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel « *ouvrier* » du Télégraphe. — Situation au 31 décembre 1880.

MARINE.

Cadre du personnel nommé de la Marine. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par branche d'administration, du personnel « *fonctionnaires et employés* » de la Marine. — Situation au 31 décembre 1880.

Effectif, par catégorie et par spécialité d'attributions, du personnel *inférieur* (huissiers, messagers, gens de service et ouvriers) de la Marine. — Situation au 31 décembre 1880.

CHAPITRE PREMIER.

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES.

I.

Routes et Bâtiments civils.

A. ROUTES ET PONTS.

§ 1er. SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1881. — CHANGEMENTS SURVENUS EN 1881.

Routes. — La longueur des routes de l'Etat, qui était de 6,731$^{kilom.}$450 au 31 décembre 1880, s'est accrue de 70$^{kilom.}$750 pendant l'exercice 1881, par suite de la reprise de dix routes concédées ou chemins vicinaux, d'un développement total de 42$^{kilom.}$472, et de l'achèvement de sept sections de routes nouvelles, dont la longueur est de 28$^{kilom.}$278. Au 31 décembre 1881, le développement total était donc de 6,802$^{kilom.}$200.

Le coût total des sept sections de routes, non compris les terrains, s'est élevé à fr. 414,467-91, et la dépense kilométrique moyenne à fr. 14,659-25.

Diverses sections de routes, d'une longueur de 15$^{kilom.}$226 ont été adjugées, en 1881, pour une somme totale de 263,544 francs.

Ponts. — Le nombre de ponts et ponceaux existant, fin 1881, sur les routes de grande voirie, était de 1,420 dont 671 d'une ouverture totale d'au moins 4 mètres, et 749, d'une ouverture de 2 à 4 mètres. Sur les 26 ponts concédés qui doivent revenir à l'État, sept ont été repris en 1881, et les péages y ont été supprimés. Ce sont :

1° Le grand pont sur l'Escaut, à Audenarde ;
2° Le pont dit « Oudebrug », sur la Durme, à Lokeren ;
3° — de Berchem ;
4° — sur la Sambre, à Floreffe ;
5° — dit « Pont de Loup, » sur la Sambre ;
6° — sur la Lys, à Deurle ;
7° — sur la Vesdre, à Chaudfontaine.

Les travaux de reconstruction de sept ponts ont été adjugés, pour une somme de 181,087 francs.

On a, en outre, exécuté des travaux extraordinaires pour une somme de fr. 22,265-13, à divers ponts de la province de Luxembourg fortement endommagés par les débâcles.

§ 2. ENTRETIEN DES ROUTES DE L'ÉTAT.

A la fin de l'exercice 1880, il y avait à l'entretien 6,652$^{kilom.}$320 de routes, lesquels avaient coûté, pendant cet exercice, 2,731,474 francs, soit fr. 410-60, par kilomètre, y compris l'entretien des terrassements et des ouvrages d'art.

Pendant l'année 1881, diverses sections de routes, d'un développement de 116$^{kilom.}$219, dont 99$^{kilom.}$719 de sections nouvelles, ont été mises à l'entretien. Le montant des soumissions y relatives a été de fr. 75,360-31, soit fr. 648-43 par kilomètre.

La longueur totale des routes entretenues en 1881, s'est ainsi élevée, à la fin de l'année, à 6,752$^{kilom.}$040, qui ont coûté fr. 2,887,535-32, soit fr. 427-66 par kilomètre.

La dépense d'entretien pour 1881, se décompose comme il suit :

	DÉPENSES	
	TOTALES.	PAR KILOMÈTRE.
Travaux à forfait : Montant des soumissions	2,656,106 52	393.58
Travaux à bordereau de prix { *A.* Entretien des terrassements .	92,769 60	13.74
Travaux à bordereau de prix { *B.* — des ouvrages d'art .	138,659 20	20.54
Ensemble . . . fr.	2,887,535 32	427.66

Le tableau suivant donne, pour une période de trente ans, les fluctuations subies par les principaux éléments du coût de l'entretien.

ANNÉES D'ADJUDICATION.	LONGUEUR sur laquelle portait l'adjudication.	PRIX D'ESTIMATION PAR MÈTRE CARRÉ DE relevé neuf.	relevé vieux.	repiquage.	par mètre cube de pierrailles.	RABAIS obtenu à l'adjudication.	COUT KILOMÉTRIQUE de l'entretien de la chaussée (1). — RABAIS DÉDUIT.	du cantonnier. — (SANS RABAIS).
	Kilom.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	P. %	Fr. C.	Fr. C.
1851	3,889	4 76	» 37	» 34	3 39	12.39	239 50	65 27
1856	4,226	5 12	» 38	» 37	3 54	13.84	238 24	73 61
1861	4,602	5 33	» 47	» 37	3 81	2.77	234 40	76 91
1866	5,006	6 25	» 45	» 36	4 12	8.47	241 80	78 23
1871	5,547	6 64	» 40	» 37	4 58	12.04	237 78	72 47
1876	6,225	7 92	» 47	» 41	5 83	11.66	306 99	82 36
1879	6,543	8 15	» 48	» 45	6 02	9.11	325 14	82 78
1880	6,595	7 68	» 48	» 45	6 20	15.12	297 »(2)	84 69

(1) Les chiffres de cette colonne sont relatifs à l'entretien du pavage et de l'empierrement seuls.

(2) L'adjudication de 1880 a fait ressortir le coût d'entretien de la chaussée proprement dite à 353 francs par kilomètre de chaussée pavée, et à 264 francs pour les routes empierrées, y compris la mise en œuvre des matériaux.

§ 3. TRAVAUX D'AMÉLIORATION.

Seize parties de routes empierrées ont été transformées en chaussées pavées. En voici l'importance :

Longueur transformée.	5,475m.70
Surface de pavage (largeur moyenne : 5m.16).	28,256m².20
Coût . . . . . fr.	201,508 23

soit fr. 7-13 en moyenne par mètre carré de pavage.

En douze endroits, on a procédé à des reconstructions extraordinaires de la chaussée, à savoir :

Pavages (onze) : Longueur reconstruite	2,454m.06
Surface de pavage reconstruite (largeur moyenne : 6m.96) . .	17,096m².43
Coût . . . . . fr.	101,989 81

soit fr. 5-96 en moyenne par mètre carré de pavage.

Empierrement (un) : Longueur reconstruite	410m.»
Surface empierrée (largeur moyenne : 4m.»)	1,640m.»
Coût. . . . . fr.	3,798 51

soit fr. 2-31 par mètre carré d'empierrement.

Diverses autres améliorations consistant en construction d'égouts, murs de soutènement, élargissements et exhaussements de routes, reconstruction de parties de ponts, trottoirs, filets d'eau, etc., ont donné lieu à une dépense totale de . . . . . fr. 177,427 15

§ 4. DÉPENDANCES DES ROUTES DE L'ÉTAT.

Les divers ouvrages d'art, les traversées à niveau, les voies ferrées, les plantations, etc., appartenant aux routes de l'État sont énumérés ci-après :

	QUANTITÉS.	
	NOMBRE.	LONGUEUR OU SURFACE.
Ouvrages d'art.		
Ponts d'une ouverture totale de 4 mètres au moins	671	—
Ponceaux d'une ouverture totale de 2 à 4 mètres	749	—
Murs de soutènement	408	83,785$^{m q}$
Perrés	836	114,202$^{m q}$
Banquettes	—	179,690^{m}
Garde-corps	—	76,246^{m}
Traversées à niveau.		
Des chemins de fer de l'État ou des Compagnies	426	—
Des voies ferrées particulières	118	—
Voies ferrées.		
Particulières sur l'accotement	26	8,804^{m}
Tramways — double voie	—	14,398^{m}
Tramways — simple voie	—	47,428^{m}
Plantations le long des routes.		
Arbres	871,685	—
Longueur plantée	—	5,889,221^{m}
Poteaux télégraphiques.		
Poteaux	9,056	—
Longueur de lignes	—	738,873^{m}

1. L'annexe I indique, par province et par essence d'arbres, la situation des plantations le long des routes de l'État à la fin de l'année 1881.

§ 5. CONTRAVENTIONS.

Pendant l'année 1881, il a été constaté 101 contraventions à la police du roulage, des barrières et de la grande voirie.

B. BATIMENTS CIVILS.

§ 1er. NOMBRE DE BATIMENTS. — SURFACE OCCUPÉE.

Au 31 décembre 1881, le nombre d'immeubles, maisons, hôtels, monuments,

jardins et squares appartenant à l'État et entretenus par le service spécial des bâtiments civils du Brabant, s'élevait à 91, comportant une surface bâtie de 84,679$^{m^2}$75 et une surface non bâtie de 427,625$^{m^2}$85.

Divers immeubles appartenant à des particuliers et loués par l'État dans l'intérêt des services publics, sont également entretenus par l'administration des bâtiments civils ; ils sont au nombre de 30 et occupent une surface bâtie de 5,672$^{m^2}$76 et une surface non bâtie de 3.224$^{m^2}$84.

II et III. Les annexes II et III donnent la nomenclature de ces bâtiments et immeubles. En voici le résumé par département ministériel.

A. *Propriétés appartenant à l'Etat.*

			Nombre.
Ministère de la Guerre.			4
— de l'Intérieur			18
— des Affaires Étrangères.			2
— de l'Instruction publique			3
— des Finances			9
— de la Justice.			3
Ministère des Travaux Publics	Hôtel du Ministre	1	
	Chemins de fer, postes et télégraphes . .	21	
	Ponts et chaussées et mines	4	
	Divers	11	
			37
Palais, monuments, squares, etc			15
	Total. . . .		91

B. *Propriétés louées.*

Ministère de la Guerre.			2
— l'Intérieur			7
Ministère des Travaux Publics	Chemins de fer, postes et télégraphes . .	17	
	Ponts et chaussées et mines	3	
	Bureau d'expropriation	1	
			21
	Total. . . .		30

Dans les provinces, les bâtiments civils entretenus par le Département des Travaux Publics, sont au nombre de 39. Ces immeubles ont une superficie totale de 138,747$^{m^2}$16.

Ils comprennent :

8 hôtels des Gouvernements provinciaux.
7 hôtels des Contributions et de l'enregistrement.
14 bâtiments de la Douane.

2 dépôts des archives provinciales.

2 écoles normales primaires.

6 bâtiments divers, à savoir : Maison hanséatique, Palais de Liége, deux dépendances de l'hôtel du Gouvernement provincial à Mons, et les châteaux de Laroche et de Bouillon.

§ 2. ENTRETIEN.

La dépense effectuée, en 1881, pour l'entretien ordinaire des bâtiments civils situés tant à Bruxelles que dans les provinces, a été de 609,478 francs. Il a été dépensé fr. 350,775-98 pour travaux d'amélioration et d'entretien extraordinaires exécutés à ces bâtiments.

§ 3. CONSTRUCTIONS NOUVELLES.

Les sommes liquidées, en 1881, pour les travaux de construction de nouveaux édifices et pour les acquisitions des immeubles nécessités par ces travaux, se sont élevées à fr. 5,357,919-53. Les édifices dont il s'agit sont les suivants :

Palais des Beaux-Arts ; écoles normales de Bruges, de Gand et de Verviers ; école normale des humanités à Liége ; agrandissement des ministères ; Hôtel des Monnaies ; Palais de Liége ; prison cellulaire de Saint-Gilles ; pavillons de l'exposition nationale de 1880 ; Observatoire royal ; Conservatoire royal de Bruxelles, et hôtel du Gouvernement provincial, à Bruges.

II.

Travaux hydrauliques.

A. VOIES NAVIGABLES.

1° Description et situation du réseau.

La situation des voies navigables de la Belgique a été exposée dans une série de publications mentionnées dans le compte-rendu de 1880, et qui a été complétée, en 1881, par les publications suivantes :

Carte de la navigation et des eaux intérieures, indiquant les voies de grande et de petite navigation, les barrages, les écluses et les bassins hydrographiques.

Album des dépenses et des recettes, indiquant, par une série de diagrammes, les dépenses et les recettes opérées sur les différentes voies navigables depuis 1830 jusqu'en 1880.

Carte figurative du mouvement des transports sur les voies navigables de la Belgique, en 1881.

Carte figurant les dimensions des écluses et les mouillages des voies navigables de la Belgique. (Seconde édition.)

IV. L'annexe IV énumère les dépendances des voies navigables, telles que bâtiments, ouvrages d'art, chemins de halage, ports, rivages, bassins, etc.

2° Dépenses pour travaux d'entretien et d'amélioration. — Recettes.

§ 1er. DÉPENSES ET RECETTES.

L'album des dépenses et des recettes, récemment publié, comprend une quarantaine de diagrammes renseignant, pour chacune des voies du réseau hydraulique, les dépenses d'entretien et d'amélioration soldées sur les budgets annuels, les dépenses d'amélioration effectuées au moyen de crédits spéciaux, enfin les recettes et les dépenses annuelles totales et kilométriques. Chaque diagramme est complété par une notice explicative donnant l'historique résumé de la voie navigable et rappelant les lois de crédits, ainsi que les lois et les règlements relatifs aux droits de navigation.

D'autres diagrammes donnent les dépenses et les recettes afférentes aux différents bassins, à la côte, aux ports maritimes, aux phares et fanaux, aux polders et aux wateringues.

V, VI et VII. Les annexes V, VI et VII indiquent : La première, les subsides alloués par l'État, en 1881, et montant à fr. 54,341-37 ; la seconde, les subventions, s'élevant à fr. 143,176-95, payées par les provinces, les communes ou les particuliers, pour travaux publics exécutés pendant le même exercice ; la troisième, le chiffre (fr. 18,304,723-52) des dépenses faites sur les fonds alloués, pour travaux hydrauliques, par des lois de crédits spéciaux.

§ 2. TRAVAUX EXÉCUTÉS EN 1881.

VIII. L'annexe VIII énumère les travaux les plus importants exécutés par l'État, pendant l'année 1881, aux voies navigables du pays. Elle indique, pour chaque voie, les travaux effectués, leur nature et les lois de crédits sur lesquelles sont imputées les dépenses.

Il convient de signaler d'une manière spéciale, à cause de leur importance et de l'intérêt qui s'y rattache, le degré d'avancement de quelques-uns de ces travaux.

Meuse. — Des projets ont été étudiés pour faire disparaître certains obstacles locaux à l'écoulement des eaux de crue constatés à Namur, à Huy et aux environs de Liége, en même temps que pour réaliser, en quelques endroits, des améliorations réclamées par les intérêts de la navigation. Des dragages importants ont été exécutés pour accroître et régulariser, sur plusieurs points, les sections du fleuve et pour faciliter la navigation. Les installations télégraphiques ont été complétées et le service de l'annonce des crues régulièrement organisé.

Des essais ont été faits à divers barrages, en vue de reconnaître quel serait le meilleur système à appliquer pour y permettre la remonte des saumons. On s'est arrêté à un système de passages à rideaux qui paraît offrir les plus grands avantages. Ils ne tarderont plus à être installés aux différents barrages de la province de Liége, et si, comme tout porte à le croire, les résultats sont satisfaisants, on en munira aussi, à bref délai, les barrages de la province de Namur.

Sambre. — Pour permettre sur la Sambre, la circulation des bateaux qui fréquentent l'ouest de la Belgique, ainsi que de ceux qui pourraient naviguer sur les canaux français, lorsque la nouvelle loi de classement de ces canaux aura reçu son exécution, la longueur utile des neuf premières écluses de la rivière doit être augmentée et portée à $40^{m}.80$.

L'entreprise de l'allongement des écluses 5, 6, 7, 8 et 9 sera prochainement adjugée ; elle comprendra aussi la construction d'un déversoir accolé à l'écluse de Thuin et destiné à suppléer à l'insuffisance du barrage existant.

Enfin, dans peu de temps, on mettra aussi en adjudication l'entreprise de la construction d'un quai réclamé par l'industrie de Charleroi, pour faciliter le transbordement des marchandises transportées par eau et par voie ferrée. Le travail s'effectuera pendant le prochain chômage.

Canal de Charleroi à Bruxelles. — Les travaux de construction d'un tunnel à grande section à travers la crête de partage de la Sambre et de la Senne, adjugés à la fin de l'année 1880, n'ont pu être entamés en 1881, à cause des lenteurs apportées par l'entrepreneur dans l'acquisition des terrains et dans l'installation de ses chantiers.

Le Département, après avoir, sans résultat, mis l'entrepreneur à diverses reprises en demeure de s'exécuter, a dû se décider à confier à d'autres le soin de poursuivre ou plutôt d'attaquer ces travaux difficiles

Les acquisitions de terrains et les études pour la mise à grande section des écluses 9, 10 et 11 et des biefs 9 et 10, ont été poursuivies activement, ainsi que celles pour la mise à grande section du bief de partage.

Canal du Centre. — Les études de la première section, comprise entre Mons et Thieu (13 kilomètres) sont terminées. Les plans sont approuvés, les terrains acquis, sauf quelques parcelles, et les travaux pourront être adjugés et commencés dans le courant de l'année 1882.

On continue actuellement les études de la seconde et dernière section (8 kilomètres) comprise entre Thieu et La Louvière, et notamment celles d'un ascenseur hydraulique à établir sur cette section.

Escaut. — Les travaux entamés antérieurement ont été poussés avec célérité, et d'autres travaux importants ont été entrepris pour améliorer le régime de ce fleuve, en amont et en aval de Gand.

Il y a lieu de citer notamment :

En amont de Gand : Des redressements à Esquelmes et à Warcoing ; une dérivation avec coupure à Audenarde ; deux coupures à Swynaerde ; des travaux d'élargissement et d'approfondissement entre Swynaerde et Gand.

En aval : Un redressement au hameau dit : « Klaverken », et la régularisation du lit en amont de ce redressement jusqu'au barrage de Gentbrugge (Gand) ; la construction de deux ponts de secours dans la zone d'inondation de l'Escaut, sous la route en remblai passant au pont concédé d'Heusden ; la reconstruction du pont concédé de Melle, dont le débouché a été augmenté, et la construction d'un pont de secours sous la route conduisant à cet ouvrage ; une coupure à Appels.

Les études d'autres travaux importants sont sur le point d'être terminées et visent l'amélioration de l'écoulement des eaux du fleuve à Gand, aussi bien en amont qu'en aval de cette ville.

Lys. — Les débouchés à Menin étaient insuffisants pour le débit des eaux de crue de la Lys. La construction d'une nouvelle écluse à sas, la transformation de la tête aval de l'écluse actuelle en barrage latéral, l'élargissement d'un pont et la création d'une dérivation par les anciens fossés de la rive droite, vont améliorer notablement, sur ce point, le régime de la rivière. La reconstruction et l'augmentation du débouché du pont de Courtrai ont été décidées, et les travaux seront prochainement adjugés. Enfin, la navigation se trouvera facilitée par l'amélioration des chemins de halage sur tout le parcours de la rivière.

Canal de Roulers à la Lys. — A Roulers et à Iseghem, le canal de la Mandel a été doté de quais larges et spacieux et de gares de virement. A Cachtem, l'écluse a été transformée, et une adjudication a eu lieu pour l'alimentation du bief de Cachtem à Roulers.

Dendre. — En temps de crue, les eaux de la Dendre pourront désormais, pour gagner l'Escaut, emprunter largement le fossé militaire nord de la place de Termonde, et elles auront ainsi un débouché beaucoup plus grand dans le fleuve. Les travaux d'aménagement de ce fossé, qui va former une véritable dérivation, ont été adjugés et commencés.

Nèthe. — L'écluse de Grobbendonck, la dernière de la Petite-Nèthe qui soit encore à petite section, va être transformée par suite des travaux adjugés le 30 décembre 1881.

Une ligne de navigation, à grande section et en quelque sorte nouvelle, sera donc prochainement ouverte entre le Rupel et la ligne de Liége à Anvers, par les canaux de la Campine.

Yser. — Un fait très important à signaler est l'achèvement complet, dans le courant de l'année écoulée, des travaux d'élargissement du canal de Furnes à Nieuport. Il en résulte que, depuis la Fintelle jusqu'à la mer, les eaux de l'Yser trouvent aujourd'hui un large canal de dérivation qui, en temps de crues, double à peu près la puissance d'évacuation de ce fleuve.

3e Service d'exploitation.

§ 1er. MOUVEMENT DES TRANSPORTS.

IX et X. Le mouvement des transports sur les voies navigables a été relevé, en 1881 comme en 1880, par une statistique régulière, dont les résultats généraux sont consignés dans l'annexe IX ; ils sont figurés aussi sur la carte des tonnages (annexe X), laquelle sera distribuée ultérieurement.

La circulation totale des marchandises s'est élevée, en 1881, à 30,562,403 tonnes, ayant fait un parcours de 670,732,154 kilomètres. Le parcours moyen d'une tonne a été de 22 kilomètres.

L'examen des documents susmentionnés démontre, en outre, que le mouvement des transports a augmenté, dans une mesure assez notable, sur la Meuse, les canaux de Maestricht à Bois-le-Duc, de Charleroi à Bruxelles, de Desschel à Anvers, par Turnhout, ainsi que sur la Dendre, la Lys et l'Yser. Des diminutions s'accusent, au contraire, sur les canaux de Liége à Maestricht, de jonction de la Meuse à l'Escaut, de Louvain, de Bruxelles au Rupel, de Mons à Condé, de Pommerœul à Antoing, sur l'Escaut, et sur les canaux de la Flandre occidentale. Le mouvement général du port d'Anvers a aussi légèrement décru ; celui du canal de Gand à Terneuzen est resté sensiblement stationnaire.

§ 2. RECETTES.

Les recettes provenant des droits de navigation sur le réseau des voies navigables administrées par l'État, se sont élevées :

En 1879, à . .	fr.	1,607,816
En 1880, à . .	»	1.496,307
En 1881, à . .	»	1,558,200

Elles se sont ainsi maintenues, dans leur ensemble, à un taux à peu près uniforme, depuis quelques années. Tandis que sur certaines voies le produit des droits de navigation tend à diminuer (canal de Maestricht à Bois-le-Duc, Escaut, Lys, canaux de Roulers à la Lys, de Gand à Ostende), il reste stationnaire sur la plupart des autres voies (canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, Sambre, canaux de Charleroi à Bruxelles, de Mons à Condé, de Pommerœul à Antoing, de Gand à Terneuzen), et ne présente d'augmentation notable que sur la Meuse canalisée (30 p. % en deux ans).

§ 3. CONTRAVENTIONS.

Pendant l'année 1881, il a été constaté 116 contraventions aux règlements de police et de navigation sur les rivières et les canaux administrés par l'État.

4° Améliorations de service.

§ 1er. NAVIGATION.

Règlements. — Après avoir promulgué un règlement général de police et de navigation, le Département a procédé à l'élaboration de règlements particuliers pour chacune des voies navigables du réseau. Ces règlements particuliers ont pour objet de résoudre les questions spéciales qui se rencontrent dans l'administration de ces voies: ils seront publiés dans le courant de l'année 1882. Quelques-uns doivent, aux termes des traités, faire l'objet d'un accord préalable entre le Gouvernement belge et le Gouvernement néerlandais. Des négociations à ce sujet se poursuivent entre les deux Gouvernements.

Unification des jaugeages et tarifs des droits de navigation. — Un règlement élaboré pour la perception, en Belgique, des droits de navigation sur la Meuse canalisée, a été soumis au Gouvernement des Pays-Bas, qui l'a accepté en principe. Il aura pour effet, ainsi qu'il est dit dans le compte rendu de 1880, d'abroger le mode de jaugeage par tonneau de Meuse (1), pour le remplacer par le mode ordinaire, dont la tonne de 1000 kilogrammes est la mesure unitaire.

§ 2. INONDATIONS.

Les inondations calamiteuses qui avaient signalé la fin de l'année 1880, persistèrent encore dans les premiers mois de 1881. Ce désastre commandait au Département non seulement de presser les travaux antérieurement étudiés, en vue d'atténuer, dans la mesure du possible, les conséquences fâcheuses des crues extraordinaires de nos principaux cours d'eau, mais aussi de poursuivre régulièrement l'étude de tous autres travaux et des mesures nécessaires pour atteindre ce but.

Services spéciaux. — La création du service spécial de l'Escaut maritime et de ses affluents soumis à la marée (7 novembre 1880), a été bientôt suivie de celle du service spécial de la Meuse et de ses affluents (17 janvier 1881).

XI. *Lignes télégraphiques.* — L'installation des lignes télégraphiques le long des rivières et des canaux, a été poursuivie avec une grande activité. La ligne de la

---

(1) Ce jaugeage s'opère aujourd'hui en prenant les dimensions moyennes du bateau à l'intérieur de celui-ci (art. 28 du règlement du 20 octobre 1819). Le produit de ces dimensions moyennes, multiplié par le facteur $^2/_3$, est censé représenter la capacité du bateau en tonneaux de 1 mètre cube. Ces tonneaux sont dits « tonneaux de Meuse. »

Lys et celle de l'Yser ont été complétées, et l'on a commencé l'établissement des lignes de l'Escaut, de la Durme et du Rupel.

Le réseau télégraphique existant actuellement le long des voies navigables, est décrit dans l'annexe XI. Il comprend 21 lignes, comportant un développement total de 913,063m.50, et il est desservi par 187 postes ou bureaux.

Services pluviométriques. — On a installé encore, en 1881, un grand nombre d'udomètres dans différentes vallées, notamment dans le bassin de la Meuse, où l'on a établi 73 de ces appareils. Le soin d'observer ceux-ci a été confié, autant que possible, aux agents des ponts et chaussées; mais dans les endroits trop éloignés de la résidence de ces agents, on l'a confié à des bourgmestres, des chefs de station, des instituteurs, des percepteurs des postes.

B. TRAVAUX MARITIMES.

1° Ports.

§ 1er. PORT D'ANVERS. — NOUVELLES INSTALLATIONS MARITIMES.

Le compte rendu de l'année 1880 a, d'une manière détaillée, indiqué le but des nouvelles installations maritimes, énuméré les travaux qu'elles comportent, et donné des renseignements complets concernant l'adjudication, l'ordre, la marche, le commencement, l'achèvement et le coût de ces travaux. Il reste à indiquer les ouvrages exécutés pendant le cours de l'année 1881, et le degré d'avancement de l'ensemble des travaux.

A. — Première section du quai, entre le musoir nord du bassin d'échouage projeté par la ville, et l'ancien bastion Saint-Michel.

Entreprise principale. — On a parachevé les travaux du mur de quai à l'Escaut, sauf en ce qui concerne la partie correspondant à l'embarcadère établi provisoirement sur la 1re section, pour le service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre. L'exécution de cette partie de mur a été différée jusqu'après l'achèvement de l'embarcadère définitif projeté, sur la 4e section, pour le dit service.

La passe navigable de l'Escaut s'est maintenue au droit des travaux sans nécessiter de dragages. Les entrepreneurs ont dragué, en d'autres points du fleuve, un cube de 319,000 mètres pour remblayer les parties conquises sur l'Escaut. Ce remblai a été parachevé, sauf derrière l'extrémité sud du mur de quai, où sont installés les chantiers des entrepreneurs.

Ouvrages supplémentaires :

a) Descente de l'assiette de fondation d'une partie du mur de quai : les travaux ont été achevés ; la dépense qu'ils ont occasionnée a été de fr. 693,506-05.

b) Déplacement de la station du chemin de fer du Pays-de-Waes : les bâtiments destinés au service de la nouvelle station ont été parachevés. On a aussi exécuté les travaux supplémentaires nécessaires pour mettre la nouvelle station

dans les mêmes conditions d'exploitation que l'ancienne. Ces travaux, en y comprenant l'installation de l'éclairage au gaz et les frais de transfert, ont donné lieu à une dépense de . . . . . fr. 12,623 43
laquelle somme, ajoutée à celle de . . . . . fr. 53,350 »

résultant de la construction des bâtiments précités, porte à . . fr. 65,973 43
la dépense totale occasionnée par le déplacement de la station dont il s'agit.

c) Embarcadère provisoire pour le service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre : travail terminé du prix de . . . . . fr. 28,400 »

Il faut ajouter pour :

1° Travaux supplémentaires . . . . . fr. 6,492 04

2° Un bâtiment servant de bureau de recettes avec salle d'attente, établi près de l'embarcadère . . . . . fr. 4,508 47

De façon que le transfert provisoire du service du passage d'eau du « Veerdam » à la première section des nouvelles installations maritimes, a occasionné une dépense totale de . . . fr. 39,400 51

d) Terrassements supplémentaires résultant de l'élargissement du terre-plein des quais de l'Escaut : ces terrassements, comportant un cube de 20,428 mètres, ont été achevés en 1881, moyennant un prix de fr. 34,929-29.

e) Modifications apportées à la disposition prévue des montants d'accostage, bornes d'amarrages, etc., du bassin de batelage et du quai à l'Escaut : ces modifications ont donné lieu à une dépense supplémentaire de fr. 6,407-25.

L'import total des ouvrages supplémentaires exécutés au 31 décembre 1881, était de. . . . . fr. 934,501 53
Au 31 décembre 1880, il était de 769,116 79

Soit une différence de. . . fr. 165,384 74

L'État a fait exécuter, pour compte de qui de droit, des travaux de voirie (égouts, pavage, etc.), pour fr. 592,877-74.

Degré d'avancement. — En résumé, la 1re section est terminée, à part quelques travaux de peu d'importance. Le bassin de batelage avec ses dépendances a été remis officiellement à la ville d'Anvers le 12 mai 1881, et mis immédiatement en exploitation. Le quai longeant l'Escaut, bien que n'étant pas encore pourvu de tous les pavages nécessaires, sert déjà à l'accostage des navires, depuis le mois de mai 1881.

Les ouvrages supplémentaires sont terminés. La Compagnie du chemin de fer du Pays-de-Waes a pris possession, le 15 juin 1881, de la nouvelle station construite par l'État.

Le service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre a été transféré du « Veerdam » au nouvel embarcadère provisoire, vers le commencement d'août 1881.

Les travaux de voirie sont terminés, à l'exception d'une dernière partie de pavage dont la mise en adjudication est prochaine.

B. — 2e section, comprise entre l'ancien bastion Saint-Michel et le canal au beurre.

Entreprise principale. — Les entrepreneurs ont, le 22 avril 1881, reçu l'autorisation d'entamer la 2e section.

Les travaux exécutés comportent :

a) Caissons métalliques pour la fondation, à l'air comprimé, du mur de quai à l'Escaut : 29 caissons d'un poids total de 2,890,000 kilogrammes ;

b) Maçonneries pour la fondation et l'élévation du dit mur : 77,000 mètres cubes ;

c) Dragages : 105,000 mètres cubes.

d) Remblais des parties emprises sur le fleuve : 100,000 mètres cubes.

Ces travaux et les matériaux approvisionnés se montent à une somme de fr. 5,373,854-71.

Ouvrages supplémentaires. — La descente, en-dessous du niveau prévu, de l'assiette de fondation du mur de quai, a comporté un cube de maçonnerie de 1,507m.50, et une dépense de 968,625 francs.

Degré d'avancement. — Des 726 mètres courants de mur de quai à construire, et à élever jusqu'à la cote + 6m.50 :

300 mètres sont terminés, sauf la tablette de couronnement ;

376 mètres atteignent en moyenne la cote + 2m.30, et 50 mètres sont en fonçage.

Les travaux de dragage sont achevés au cinquième ; ceux des remblais, au tiers.

Les ouvrages supplémentaires sont estimés à. . . . . fr. 994,950 »
Ils sont terminés jusqu'à concurrence de . . . . . fr. 968,625 »

C. — Résultats des travaux au point de vue du lit du fleuve.

La situation de l'Escaut, tant au droit de la 1re section que de la 2e, est des meilleures.

Les profils transversaux du fleuve se sont régularisés ; les navires du plus fort tonnage accostent avec facilité les quais déjà construits.

D. — Appropriation et outillage des quais.

Les travaux d'appropriation et d'outillage des quais, sauf la pose des voies ferrées qui incombe à l'État, sont à la charge de la ville d'Anvers. Les plans généraux que l'administration communale a présentés au Département, pour la 1re section des quais, ont été approuvés par celui-ci, le 11 juin et le 6 septembre 1881.

Les entreprises concernant l'exécution de ces divers travaux sont adjugées ou sur le point de l'être.

Les voies ferrées destinées à relier les nouveaux quais à la station du Sud sont, en partie, posées et livrées à l'exploitation depuis le 15 octobre 1881.

E. — Expropriations.

Les expropriations à réaliser, en exécution du plan arrêté le 12 novembre 1880, pour donner au terre-plein des nouveaux quais une largeur normale de cent mètres, ont été poursuivies activement, en 1881, par le comité nommé à cet effet.

Sur 598 immeubles à exproprier, 161 ont été acquis à l'amiable, et 52 par voie judiciaire.

Les dépenses d'expropriation atteignaient, au 31 décembre 1881, le chiffre de sept millions.

§ 2. AVANT-PORT DE GAND.

L'ordre de commencer les travaux a été délivré le 15 septembre 1881 ; cependant, les terrains nécessaires à l'exécution des travaux prévus sur la rive gauche étant acquis, les entrepreneurs purent mettre la main à l'œuvre dès le 15 juillet.

Vers le milieu du mois de septembre, tout le chemin de halage de la rive gauche était déplacé.

Pendant ce temps, la construction du mur de soutènement à établir devant la sucrerie Mechelynck et la Société « La Lièvre », sur une longueur de 487 mètres, était poussée activement. Toutes les maçonneries sont terminées, et il ne reste plus qu'à sceller le garde-corps sur les tablettes et à couler au pied du mur un enrochement en blocailles.

Dès que les terrains de la rive droite du canal ont été mis à la disposition des entrepreneurs, ceux-ci ont commencé les terrassements sur cette rive, et, vers le 1er octobre 1881, ils ont entamé la construction du mur de soutènement, en prolongement du mur existant à Meulestede. Cet ouvrage est actuellement achevé.

L'entreprise a soumis au Département, les plans des caissons avec bâtardeaux mobiles, à mettre en œuvre pour foncer le mur de quai à 10 mètres sous la flottaison du canal, en ayant recours à l'air comprimé.

Les entrepreneurs estiment que vers la fin du mois d'avril, ils seront prêts à commencer ce travail.

Les études relatives au port de Gand sont entamées, et il a été dressé un avant-projet pour l'écluse à établir dans le canal dit « Branche De Pauw ».

Quant aux travaux à effectuer au canal de Terneuzen, sur le territoire néerlandais, ils ont été adjugés le 24 décembre dernier.

§ 3. PORT D'OSTENDE.

Projet général d'amélioration du port et de la navigation vers Bruges. — Toutes les bases de ce projet sont arrêtées, et l'on procède, aussi rapidement que possible, aux études de détail.

Construction de chantiers pour le service des paquebots-poste et des bâtiments de l'État, sur la rive droite du port — On continue à exécuter successivement les diverses parties du projet de ces installations. On a, en 1881, adjugé les travaux de construction d'une maison éclusière, d'un bureau pour le

génie maritime et de plusieurs dépendances, ainsi que les ouvrages de nivellement et de pavage du terre-plein des chantiers. Ces travaux sont en bonne voie d'exécution.

Amélioration de la passe d'entrée du port. — En 1881, la passe d'entrée s'est maintenue dans une situation satisfaisante, et les sondages effectués ont démontré que les profondeurs obtenues par les dragages, en 1880, ont pu être maintenues par l'action des chasses. En présence de résultats aussi favorables, le Département a cru devoir poursuivre les essais de dragages sur une large échelle.

Les travaux adjugés dans le courant de l'année ont été commencés au mois d'octobre ; malheureusement, les tempêtes d'octobre et de novembre sont venues bientôt les entraver, et ce n'est qu'à partir du mois de décembre que le dragueur a pu fonctionner régulièrement. Il est à prévoir que l'effet de ces travaux se manifestera très-prochainement, et qu'une nouvelle amélioration importante sera réalisée dans la situation de la passe d'entrée du port.

§ 4. PORT DE NIEUPORT.

Création d'un bassin à flot et redressement du chenal du port. — L'acquisition des emprises nécessaires à l'exécution de ces travaux d'amélioration du port est presque terminée.

Tous les terrains à occuper sur la rive gauche du chenal, pour l'établissement du bassin à flot et de l'écluse d'entrée, sont acquis ; ils le sont aussi en partie sur la rive droite, pour le redressement du chenal.

Le projet de l'écluse d'entrée du bassin à flot est dressé, et l'on va procéder à la rédaction des pièces nécessaires à la mise en adjudication publique de ces travaux.

Des dragages ont été exécutés, en 1881, dans le coude que présente le chenal, au droit de l'ancienne écluse de Furnes, afin d'élargir la passe navigable.

On vient de mettre en adjudication, et l'on entamera incessamment, la reconstruction en maçonnerie de deux parties des jetées basses établies derrière les estacades du port. Les travaux de construction d'un nouveau phare de 3e ordre ont aussi été adjugés.

2e Côte.

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

L'exécution des travaux de défense de cette partie de la côte se poursuit avec activité. On a adjugé, à la fin de l'année 1881, deux entreprises comprenant la construction de perrés, de rampes et d'escaliers d'accès à la plage.

Lorsque les travaux qui font l'objet de ces entreprises seront achevés, il suffira d'effectuer quelques ouvrages de parachèvement pour compléter la défense de la dune et de la côte, depuis le chenal du port d'Ostende jusqu'au hameau « Albertus », dépendant de la commune de Mariakerke-sur-Mer.

Il a été procédé, en 1881, à la reconstruction de la digue de mer près de l'ancien phare d'Ostende, devant la plage des bains d'Est de cette ville. Ce travail a amélioré notablement la situation et les abords de cette plage ; il permet, en

outre, de parachever la voie carrossable et la promenade de la grande digue de mer et de les raccorder avec le quai des Pêcheurs.

§ 2. CÔTE DE BLANKENBERGHE.

Les travaux de défense exécutés pendant ces dernières années comprennent :

a) Le prolongement en mer de 48 jetées, établies entre Wenduyne et Heyst, pour donner à ces ouvrages une longueur minimum de 215 mètres, à partir du centre du musoir supérieur.

b) La construction de perrés maçonnés en briques et en moellons, devant Wenduyne, Blankenberghe et Heyst.

Le perré devant Wenduyne est en briques de Rupelmonde ; il a une longueur totale de 484 mètres, y compris la partie actuellement en voie d'achèvement.

Le perré de Blankenberghe est en moellons de Tournai ; il a une longueur de 1,700 mètres.

Le perré de Heyst, également en moellons de Tournai, a une longueur de 615 mètres.

c) La reconstruction, en maçonnerie de briques, avec bermes en béton, de la partie supérieure de plusieurs jetées de la côte, 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, à huit jetées entre Wenduyne et Blankenberghe, et aux quatre jetées existant devant Blankenberghe.

Ce travail ne vise pas seulement l'amélioration de la situation de la côte, mais l'économie dans les frais d'entretien de ces ouvrages de défense.

3° Phares et fanaux.

L'administration des Ponts et chaussées a élaboré, en 1881, un projet complet d'amélioration des signaux de marée au port d'Ostende.

Ce projet comprend :

a) La concentration de tous les signaux, tant de jour que de nuit, sur le musoir de l'estacade d'Est ;

b) L'application du système métrique aux signaux de jour et de nuit ;

c) L'installation de tous les appareils et fanaux nécessaires pour indiquer constamment aux navires, les hauteurs d'eau à l'entrée du port, à moins de $0^{m}.25$ près, ainsi que cela s'effectue en France.

L'administration des Ponts et chaussées continue d'ailleurs à appliquer, au phare d'Ostende, toutes les améliorations possibles pour augmenter la puissance du feu, ainsi que la régularité et la sécurité du service. Elle a notamment fait confectionner, en 1881, un nouveau réservoir pour la lampe. Cette installation a surtout pour objet de réaliser une sécurité plus grande ; elle est presque achevée.

On construira, dans le courant de 1882, un nouveau phare de 3e ordre à Nieuport, et l'on placera des feux de port sur les musoirs des estacades. Les charpentes métalliques de support de ces feux secondaires ont été établies dans le courant de 1881.

XII. L'annexe XII donne un relevé des principaux travaux exécutés par l'État, en 1881, aux ports, à la côte, et aux phares et fanaux.

C. WATERINGUES.

Le compte rendu de l'année 1880 indique, à la page 25, les dispositions de loi et les arrêtés royaux organiques qui régissent les associations des wateringues.

L'annexe XI, du dit compte rendu, donne la nomenclature des wateringues, au nombre de 66, établies jusqu'alors, en exécution des arrêtés royaux du 9 décembre 1847 et du 10 août 1856.

Cinq nouvelles wateringues ont été organisées en 1881. Le tableau suivant en indique le nom et la situation, ainsi que la date des arrêtés royaux qui les ont constituées :

DÉSIGNATION DES WATERINGUES.		DATES des arrêtés royaux.
NOM.	SITUATION.	
		(1881.)
Wateringue des Wangrosse	Vallée de la Dendre, à Deux-Acren.	16 août.
— des Kortelaken	— — à Overboulaere	7 octobre.
— Elverselebroeken	Vallée de la Durme, à Waesmunster et à Elversele.	29 —
— de Weymeerbroek.	Vallée de la Durme, à Waesmunster	29 —
— de Sombeek et Oostbroeken.	— — —	29 —

XIII. La carte, qui forme l'annexe XIII, représente, par des teintes différentes, les zones de propriétés réunies en associations de polders ou de wateringues, et celles que l'on projette de constituer en wateringues. Cette carte sera distribuée ultérieurement.

III.

Mines.

Au point de vue du service administratif des mines, des minières, des carrières souterraines et des usines métallurgiques, le royaume est divisé en deux directions. La première comprend les provinces de Hainaut, de Brabant, de la Flandre orientale et de la Flandre occidentale ; la seconde, les cinq autres provinces.

§ 1er. CHARBONNAGES.

L'extraction houillère s'est, en 1881, élevée à 16,873,951 tonnes. Elle dépasse d'une quantité insignifiante (7,253 tonnes) celle qui avait été réalisée en 1880.

Cette production se répartit comme il suit :

	Quantités (tonnes).	Valeur (francs).
Hainaut	12,554,506	122,953,000
Namur.	419,569	3,063,000
Liége	3,899,876	37,688,000
Ensemble . .	16,873,951	163,704,000

Le prix moyen de vente qui, de 1879 à 1880, était remonté de fr. 9-39 à fr. 10-06, s'est abaissé, en 1881, à fr. 9-70.

La production, en 1881, a été fournie par 293 siéges d'exploitation. Il y avait, en outre, 98 siéges en réserve et 19 en construction.

Le tableau ci-dessous indique, pour les années 1871 et 1881, le nombre et la force des machines à vapeur, par catégorie d'usages, au service de l'industrie houillère.

MACHINES A VAPEUR.	1871.		1881.	
	NOMBRE.	CHEVAUX-VAPEUR.	NOMBRE.	CHEVAUX-VAPEUR.
Machines d'extraction	435	35,696	461	55,999
— d'exhaure	177	29,580	195	31,924
— d'aérage.	309	8,746	383	14,758
— d'usages divers	505	4,909	898	10,803
Totaux.	1,126	78,931	1,937	113,484

La puissance moyenne des couches exploitées en 1881, a été de soixante-cinq centimètres.

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

ANNÉES.	QUANTITÉS. — TONNES.	VALEURS. — FRANCS.	PRIX de la tonne. — FRANCS.	OUVRIERS. — NOMBRE.
1872.	15,658,948	208,559,000	13 32	98,803
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.	14,329,578	194,119,000	13 55	108,543
1877.	13,938,523	152,957,000	10 97	104,343
1878.	14,899,175	147,821,000	9 92	99,032
1879.	15,447,292	144,995,000	9 39	98,714
1880.	16,866,698	169,680,000	10 06	102,930
1881.	16,873,961	163,704,000	9 70	101,351
Moyennes.	15,347,293	199,022,000	12 97	103,903

Il a été extrait du sol belge, depuis la fin de 1830 jusqu'au 31 décembre 1881 (51 ans), 443,182,921 tonnes de houille représentant une valeur de cinq milliards cinquante-quatre millions de francs.

Le nombre total d'ouvriers employés en 1881, se subdivise comme il suit, quant à l'âge et au sexe, pour l'intérieur et pour la surface.

	HAINAUT.	NAMUR.	LIÉGE.	LE ROYAUME.
		A l'intérieur.		
Hommes.	41,804	1,480	15,716	59,000
Femmes	4,161	35	366	4,561
Garçons en-dessous de seize ans.	7,143	288	1,821	9,252
Filles en-dessous de seize ans.	3,456	10	53	3,519
ENSEMBLE. . . .	56,563	1,813	17,946	76,322
		A la surface.		
Hommes	12,544	455	3,774	16,773
Femmes	2,273	98	1,137	3,508
Garçons en-dessous de seize ans.	1,940	97	400	2,437
Filles en-dessous de seize ans	1,894	105	312	2,311
ENSEMBLE. . . .	18,651	755	5,623	25,029
TOTAUX.	75,214	2,568	23,569	101,351

Le montant des salaires a été de 94,397,000 francs; d'où résulte un salaire annuel de 931 francs par ouvrier de toute espèce (fond et surface, hommes, femmes et enfants). Ce salaire avait été de 920 francs, en 1880.

En comptant 300 jours de travail par an, le salaire journalier moyen a été de fr. 3-10. Il s'est réparti comme il suit :

	Intérieur.	Surface.
Hommes	3 79	3 »
Femmes	2 04	1 56
Garçons	1 70	1 15
Filles	1 34	1 07
En moyenne . . .	3 32	2 44

Voici comment se chiffrent les dépenses de toute nature effectuées en 1881 :

Salaires	fr.	94,397,000
Autres frais		70,776,000
Total . .	fr.	165,173,000

La valeur produite, en 1881, n'ayant atteint que 163,704,000 francs, l'ensemble des charbonnages a éprouvé un déficit de 1,469,000 francs.

En 1880, il y avait eu un boni de 3,847,000 francs, et l'année précédente un déficit de 174,000 francs.

Si l'on distingue les exploitations qui ont présenté, en 1881, des excédents de recettes ou de dépenses, on trouve que :

77 charbonnages ont eu un excédent de recettes de . . .	fr.	8,723,000
et 83 — — — dépenses de . . .		10,192,000
La différence reproduit le *mali général* de	fr.	1,469,000

signalé ci-dessus.

Une somme de 16,541,000 francs consacrée à des travaux de premier établissement ou de préparation, est comprise dans le total des dépenses.

Cette somme, inférieure de 523,000 francs à celle de l'année précédente (1), est en dessous de la moyenne de la dernière période décennale (1872-1881), qui se trouve être de 21,827,000 francs.

Fabrication du coke. — La situation de cette industrie souvent annexée à l'exploitation des charbons gras, est résumée dans le tableau suivant :

(1) Le chiffre indiqué dans le précédent compte rendu, pour l'année 1880, est trop faible.

CIRCONSCRIPTIONS ADMINISTRATIVES.	Fours		OUVRIERS.	CONSOMMATION de HOUILLE.	Production en coke.	
	ACTIFS. — Nombre.	INACTIFS. — Nombre.	— Nombre.	— Tonnes.	QUANTITÉ. — Tonnes.	VALEUR de la tonne. — Francs.
1re direction.	2,680	826	1,598	1,789,223	1,307,628	15.98
2e —	1,443	608	760	706,100	527,044	
TOTAUX. . . .	4,123	1,434	2,358	2,495,323	1,834,669	15.98

Le rendement en coke a donc été de 73.60 p. %.

Mouvement commercial de la houille et du coke. — Le tableau suivant indique ce mouvement pour les dix dernières années.

ANNÉES.	QUANTITÉS EN TONNES.							
	PRODUCTION.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.			CONSOMMATION.
		Houille.	Coke.	Ensemble. (1)	Houille.	Coke.	Ensemble.	
1872	15,658,948	210,829	8,043	222,319	4,608,016	749,072	5,678,149	10,203,148
1873	15,778,401	671,836	24,312	706,567	4,157,903	801,820	5,303,360	11,181,608
1874	14,669,029	454,869	8,790	467,426	3,902,385	599,020	4,758,127	10,378,328
1875	15,011,331	704,548	20,262	733,464	4,063,960	645,787	4,986,543	10,758,282
1876	14,329,578	805,580	26,716	843,744	3,828,482	571,123	4,644,372	10,528,950
1877	13,938,523	656,278	21,841	687,479	3,615,020	575,632	4,337,351	10,288,651
1878	14,899,175	704,416	20,362	730,505	3,889,411	576,607	4,713,135	10,916,545
1879	15,447,292	727,906	11,571	744,436	4,235,751	596,064	5,087,271	11,104,457
1880	16,866,698	917,033	19,217	944,486	4,525,085	850,346	5,739,865	12,071 349
1881	16,873,951	1,015,396	23,223	1,048,572	4,464,687	945,357	5,772,340	12,150,183
Moyennes.	15,347,293	686,566	18,434	742,900	4,119,070	982,975	5,102,045	10,958,148

§ 2. MINES MÉTALLIQUES ET MINIÈRES.

La production des mines métalliques et des minières en Belgique, déjà si réduite en 1880, s'est encore restreinte pendant l'année écoulée.

Ce déclin de l'exploitation minière s'accentue de plus en plus. Le chemin de fer, en construction, de l'Amblève pourra contribuer à la relever par la mise à fruit des gisements considérables ferro-manganésifères de la Lienne.

---

(1) Comme dans les statistiques précédentes, on a converti le coke en houille, en admettant un rendement de 70 kilogr. de coke (chiffre rond) pour 100 kilog. de houille.

Le tableau ci-après donne le mouvement de l'extraction, pendant ces dix dernières années.

ANNÉES.	Minerais de Zinc.		Minerais de Plomb.		Pyrite de Fer.		Fer (Minerai lavé).		VALEURS TOTALES.	Ouvriers employés.
	Quantités. — TONNES.	Valeurs. — FRANCS.	Quantités. — TONNES.	Valeurs. — FRANCS.	Quantités. — TONNES.	Valeurs. — FRANCS.	Quantités. — TONNES.	Valeurs. — FRANCS.	— FRANCS.	— NOMBRE.
1872	55,177	3,766,000	14,887	1,936,000	40,932	985,000	749,781	7,390,000	14,077,000	8,235
1873	42,582	3,014,000	11,280	2,183,000	36,651	1,069,000	777,469	7,834,000	14,091,000	7,919
1874	43,299	2,707,000	10,894	2,194,000	28,872	778,000	527,300	5,178,000	10,857,000	6,131
1875	42,504	2,878,000	10,567	2,005,000	30,747	807,000	365,044	3,423,000	9,113,000	4,920
1876	37,713	2,555,000	13,422	1,702,000	23,588	566,000	269,206	2,458,000	7,281,000	4,248
1877	44,987	3,505,000	11,542	1,919,000	26,207	639,000	231,227	2,158,000	7,221,000	4,245
1878	45,293	2,479,000	13,477	1,548,000	21,721	523,000	207,157	1,758,000	6,308,000	4,160
1879	42,669	2,145,000	9,381	1,087,000	15,577	324,000	195,212	1,567,000	5,123,000	3,638
1880	38,805	2,242,000	5,434	892,000	7,913	164,000	253,499	1,875,000	5,173,000	3,810
1881	23,553	1,195,000	3,741	657,000	2,965	49,000	224,882	1,817,000	3,718,000	2,750
Moyennes . . .	41,660	2,548,600	10,063	1,612,300	23,517	589,500	380,378	3,545,000	8,296,200	5,008

Les minerais indigènes sont presque exclusivement consommés dans le pays ; ils ne donnent lieu qu'à une faible exportation. L'importation, au contraire, est énorme, comme on le verra au chapitre de la métallurgie.

A part un peu de minerais de fer de surface extrait dans le Limbourg et la province d'Anvers, les quantités renseignées ci-dessus, pour l'année 1881, ont été tirées des provinces de Liége, de Namur et de Luxembourg.

§ 3. CARRIÈRES.

L'exploitation des carrières est une des branches les plus vivaces de l'industrie extractive du pays. Le sol belge présente de nombreuses ressources sous ce rapport.

Les résultats de cette exploitation, pour l'exercice 1881, sont consignés dans le tableau ci-après.

DÉSIGNATION DES PRODUITS (1).	Brabant.	Hainaut.	Namur.	Liége.	Luxembourg.	Limbourg.	Le royaume.	
							Quantités.	Valeurs (francs).
Pierres de taille . . . . . M³	5,615	109,444	21,118	27,094	8,690	3,550	175,511	13,817,900
Chaux, moellons et pierrailles . M³	188,260	774,040	456,008	244,755	54,190	»	1,717,253	8,898,600
Pierres à paver. . . . . P	27,338,000	35,444,000	14,563,000	19,919,000	1,348,000	»	98,612,000	8,073,000
Dalles et carreaux . . . . . M²	»	89,120	34,510	3,625	8,863	»	136,118	514,600
Marbre . . . . . M³	»	2,115	6,032	25	250	»	8,422	1,306,700
Ardoises . . . . . P	»	»	2,205,000	»	29,210,000	»	31,505,000	822,000
Pierres tombales de schiste . . . M³	»	»	»	»	1,660	»	1,660	107,800
Pierres à faulx et à rasoir. . . . P	»	»	»	»	120,000	»	120,000	35,000
Poudingue . . . . . M³	»	»	»	550	»	»	550	112,000
Castine . . . . . M³	»	78,500	5,000	22,600	»	»	106,000	211,700
Terre plastique . . . . . T	3,100	61,860	102,369	2,950	1,500	»	171,779	1,419,400
Craie . . . . . M³	600	6,100	»	800	»	»	7,500	29,300
Sable . . . . . M³	190,860	145,600	37,855	35,850	30,500	»	369,665	777,200
Silex pour faïencerie. . . . . M³	800	11,550	2,900	»	»	»	15,250	107,400
Silex pour empierrement. . . . M³	»	217,000	»	10,600	»	»	227,600	728,200
Sulfate de baryte. . . . . T	»	12,400	»	»	»	»	12,400	37,200
Phosphate de chaux . . . . . M³	»	30,000	»	»	»	»	30,000	1,130,000
VALEURS. . . .	3,971,100	19,268,000	8,218,400	5,390,100	1,956,500	13,900	»	38,818,000

Les deux Flandres et la province d'Anvers ne fournissent que des argiles *tertiaires* servant à la fabrication des briques, des carreaux et des tuiles, ainsi que des sables, de même formation, employés, entre autres usages, à la fabrication du verre.

La valeur produite avait été, l'année précédente, de 38,672,000 francs.

D'où, une légère augmentation de 146,000 francs.

26,007 ouvriers ont été occupés dans les carrières, en 1881.

Les chiffres de la statistique des carrières paraissent généralement en dessous de la vérité.

Il serait désirable que l'administration reçût des exploitants, les éléments d'une statistique exacte, propre à renseigner les pouvoirs publics sur les besoins de leur grande industrie, et l'étranger sur la puissance et la variété de la production.

On remarquera le développement que prend, d'année en année, l'exploitation des phosphates de chaux dans le Hainaut (communes de Ciply, Cuesmes et Mesvin).

Ces phosphates, exportés notamment en Angleterre, sont destinés aux fabriques d'engrais dits artificiels.

Voici quelle a été la valeur de la production du phosphate de chaux pendant ces cinq dernières années :

En 1877,	3,910 tonneaux,	valant. . . . fr.	135,600
— 1878,	5,720 —	—	208,900

(1) En mètres cubes = M³ ; en mètres carrés = M² ; en tonnes = T ; en nombre de pièces = P.

En 1879, 7,700 tonneaux, valant . . . . fr. 229,300
— 1880, 15,745 — — 567,000
— 1881, 30,000 — — 1,130,000

§ 4. MÉTALLURGIE.

Les renseignements qui vont suivre se rapportent aux établissements métallurgiques régis par la loi de 1810, où l'on fond les minerais de fer, de plomb et de zinc, ainsi qu'aux usines, également régies par cette loi, où la fonte de fer est convertie en métal brut (fer ou acier) et celui-ci, ouvré en produits finis.

Le travail de la statistique des usines a été fait, cette année, d'après de nouveaux tableaux mis en rapport avec la situation actuelle de l'industrie métallurgique dans le royaume.

A. *Hauts-fourneaux.*

		1re direction.	2e direction.	Royaume.	Valeur totale. Fr.	Valeur moyenne par tonne. Fr.
Usines	actives	12	5	17	»	»
	inactives	4	1	5	»	»
Hauts-fourneaux	actifs	19	15	34	»	»
	inactifs	20	11	31	»	»
Ouvriers	Nombre	1,966	1,486	3,452	»	»
	Salaire journalier moyen. Fr.	»	»	2.97	»	»
Minerais consommés	belges . . . . . Tonnes.	146,356	75,903	192,259	»	»
	étrangers. . . . . —	742,728	558,522	1,301,250	»	»
	scories et mitraille. . —	147,452	61,058	718,510	»	»
Production	Fonte d'affinage. . Tonnes.	315,783	156,650	472,433	24,617,000	52.11
	— de moulage. . —	40,171	3,797	43,968	3,005,300	68.35
	— manganésifère —	1,000	3,438	4,438	395,300	89.07
	— Bessemer. . . —	»	87,396	87,396	7,673,900	87.81
	— Thomas . . . —	»	16,501	16,501	885,500	53.66
	ENSEMBLE. —	356,954	267,782	624,736	36,577,000	58.54

En 1880, la production avait été de 608,084 tonnes valant 37,276,000 francs, et la valeur moyenne par tonne était de fr. 61-30.

B. *Fabriques de fer et usines à ouvrer le fer.*

		1re direction.	2e direction.	Royaume.	Valeur totale. Fr.	Valeur moyenne par tonne. Fr.
Usines	actives	51	34	85	»	»
	inactives	6	4	10	»	»
Fours. à puddler	actifs	363	152	515	»	»
	inactifs	134	36	170	»	»
à réchauffer.	actifs	128	83	211	»	»
	inactifs	67	35	102	»	»
autres (1).	actifs	297	134	331	»	»
	inactifs	55	43	98	»	»
Ouvriers	Nombre	11,016	5,347	16,363	»	»
	Salaire journalier moyen. Fr.	»	»	3.57	»	»
Fonte consommée pour fer puddlé.	belge. Tonnes.	362,033	150,868	512,901	»	»
	étrangère. —	36,765	9,568	46,333	»	»
Production en fer ébauché. —		339,380	138,852	478,232	45,242,000	94.60
Fer ébauché consommé pour fer.	corroyé —	59,506	33,176	92,682	»	»
	mitraille —	13,581	19,359	32,940	»	»
Production en fer corroyé —		48,955	46,434	95,389	14,608,000	121.70
Consommations pour fers finis (2).	ébauchés —	312,576	119,375	431,951	»	»
	corroyés —	44,445	49,863	94,308	»	»
	mitraille —	51,591	20,735	72,326	»	»
Production en fers finis.	Gros fers marchands Tonnes.	66,098	23,863	89,961	12,855,000	142.90
	Petits fers —	70,353	12,347	82,700	12,222,000	147.79
	Fers spéciaux. —	90,934	28,657	119,591	17,543,000	146.69
	Fers battus. —	6,914	743	7,657	2,843,000	371.29
	Rails. —	24,000	21,355	45,355	6,451,000	142.23
	Fers fendus. —	16,063	»	16,063	2,084,000	129.74
	Fers serpentés —	9,752	4,049	13,801	2,480,000	179.70
	Grosses tôles et larges plats. —	47,855	26,511	74,366	13,598,000	182.85
	Tôles fines —	1,026	29,287	30,313	7,438,000	245.37
	Ensemble. —	332,995	146,812	479,807	77,514,000	161.55

Dans cette production figurent 15,523 tonnes de fers battus et de tôles fines d'une valeur de 6,008,000 francs, provenant des usines dites à ouvrer le fer, c'est-à-dire des usines qui travaillent le fer sans le produire.

Outre ces produits, certaines usines à fer ont transformé 3,502 tonnes d'acier

(1) Dormants ou ouverts.

(2) Y compris les consommations dans les usines à ouvrer exclusivement le fer.

brut en produits finis qui entrent dans ceux des aciéries et des usines à ouvrer l'acier, pour une quantité de 2,490 tonnes et une valeur de 740,000 francs.

En 1880, la production en fers finis avait été de 493,526 tonnes, valant 83,981,000 francs, soit fr. 170-23 la tonne. 19,581 tonnes provenant des usines à ouvrer exclusivement le fer, représentaient une valeur de 5,565,000 francs.

C. *Aciéries et usines à ouvrer l'acier.*

		Province de Liége. (1)	VALEUR totale. Fr.	VALEUR moyenne par tonne. Fr.
Usines	actives	3	»	»
	inactives	»	»	»
Fours à cuire (Martin et autres).	actifs	»	»	»
	inactifs	»	»	»
Convertisseurs (Bessemer et autres).	actifs	13	»	»
	inactifs	3	»	»
Fours à réchauffer	actifs	26	»	»
	inactifs	3	»	»
Ouvriers	Nombre	2,506	»	»
	Salaire journalier moyen. Fr.	3.58	»	»
Fonte consommée, pour aciers bruts.	belge. Tonnes.	79,072	»	»
	étrangère —	66,310	»	»
	riblons et mitraille d'acier. —	13,373	»	»
Production en lingots.	fondus —	141,640	16,435,990	116.04
	battus (Blooms) —	»	»	»
Consommations pour aciers finis. (2) — lingots fondus	belges —	120,897	»	»
	étrangers —	1,714	»	»
— lingots battus	belges. —	»	»	»
	étrangers —	»	»	»
Production en produits finis.	Rails. Tonnes.	87,047	13,032,000	149.71
	Bandages —	11,361	2,265,000	199.37
	Aciers laminés divers —	8,690	1,962,000	225.78
	Aciers battus —	10,207	1,652,000	161.85
	Grosses tôles. —	1,748	485,000	277.46
	Tôles finies —	184	46,000	250.00
	Fils d'acier —	(3)	(3)	(3)
	Ensemble. —	149,237	19,442,000	163.06

(1) Les aciéries et les usines à ouvrer l'acier n'existent que dans cette province.

(2) Y compris les consommations dans les usines mixtes.

(3) On n'a pu obtenir de renseignements sur la tréfilerie d'Angleur (Renory) acquise aujourd'hui par la Société des aciéries d'Angleur et fabriquant presque exclusivement du fil d'acier.

La production en lingots a été estimée pour l'année précédente à 120,000 tonnes, et les produits finis à 99,000 tonnes.

D. *Fabrication du zinc.* (*Fonderies des minerais.*)

		Province de Liége. (1)	VALEUR totale. Fr.	VALEUR moyenne par tonne. Fr.
Usines	actives	11	»	»
	inactives	»	»	»
Fours	actifs	249	»	»
	inactifs	40	»	»
Nombre moyen en activité	de creusets	20,703	»	»
	de moufles	»	»	»
Ouvriers	Nombre	3,277	»	»
	Salaire journalier moyen. Fr.	3.38	»	»
Minerais consommés	belges. . . . . Tonnes.	19,214	»	»
	étrangers . . . . . —	145,963	»	»
Production de zinc brut . . . . . —		69,800	26,746,000	382.74

En 1880, la production avait été de 59,880 tonnes d'une valeur de 25,802,000 francs. La valeur moyenne par tonne avait été de fr. 430-90 (2).

E. *Fabrication du plomb et de l'argent.*

			Provinces de Liége et de Namur (3).	VALEUR totale. Fr	VALEUR moyenne par unité. Fr.
Usines		actives	5	»	»
		inactives	»	»	»
Fourneaux de réduction.	à manche	actifs	15	»	»
		inactifs	7	»	»
	à réverbère	actifs	2	»	»
		inactifs	9	»	»
Fours de coupelle			2	»	»
Ouvriers		Nombre	349	»	»
		Salaire journalier moyen. Fr.	2.75	»	»
Minerais consommés		belges. . . . . Tonnes.	3,237	»	»
		étrangers . . . . . —	5,710	»	»
		sous-produits . . . —	2,600	»	»
Production		Plomb brut . . . . —	7,651	2,655,000	347.04
		Argent . . . . . Kilogr.	8,835	1,670,000	189.05

(1) La fabrication du zinc ne se fait que dans cette province.

(2) Les productions de plomb et de zinc, en 1880, indiquées dans le précédent compte rendu, sont un peu faibles.

(3) La fabrication du plomb et de l'argent ne se fait que dans ces provinces.

En 1880, on avait produit 8,204 tonnes de saumons de plomb, valant 3,133,000 francs. La valeur moyenne par tonne était de fr. 381-89 (1).

La quantité d'argent extrait avait été de 9,135 kilogrammes, représentant une valeur de 1,733,480 francs.

F. *Mouvement commercial en* 1881.

Le tableau ci-après indique le mouvement commercial des produits métallurgiques provenant directement du traitement des minerais.

PRODUITS.	Production. — TONNES	Importation. — TONNES.	Exportation. — TONNES.	Consommation indigène. — TONNES.
Fer (fonte brute)	624,736	192,099	18,703	808,132
Zinc (non ouvré)	69,800	2,510	50,991	21,349
Plomb (non ouvré)	7,631	6,202	12,012	1,841

§ 5. MACHINES A VAPEUR (2).

Les machines à vapeur établies dans le pays, sont au nombre de 14,742 et représentent une force nominale de 681,825 chevaux. Elles sont activées, en même temps que divers appareils spéciaux de fabrication, par 16,125 générateurs d'une surface totale de chauffe estimée à environ 750,000 mètres carrés, soit 75 hectares.

XIV. L'annexe XIV indique la répartition, par province, de ces machines et de ces générateurs pour les différents genres d'industrie.

En faisant abstraction de la navigation et des chemins de fer, pour n'envisager que les industries minérales, métallurgiques, manufacturières et agricoles, avec leurs dépendances, la force des moteurs est distribuée comme il suit, entre les diverses provinces :

---

(1) Les productions du plomb et du zinc, en 1880, indiquées dans le précédent compte rendu, sont un peu faibles.

(2) Le service administratif des machines à vapeur est réparti comme il suit :

Aux mines : 1° Les machines et les chaudières établies dans les mines, minières, carrières souterraines et dans les usines métallurgiques régies par la loi de 1810 ; 2° les autres machines et chaudières fonctionnant dans les provinces de Hainaut, de Liége, de Namur et de Luxembourg, à l'exception de celles du chemin de fer de l'État et des voies navigables.

Aux ponts et chaussées : 1° Les machines et les chaudières fonctionnant sur les voies navigables du Royaume ; 2° les autres machines et chaudières établies dans les provinces de Brabant, d'Anvers, de la Flandre orientale, de la Flandre occidentale et de Limbourg, à l'exception de celles du chemin de l'État, de la marine et celles ci-dessus, ressortissant au service des mines.

Aux chemins de fer : Les machines et les chaudières affectées au service du chemin de fer de l'État.

A la marine : Les machines et les chaudières affectées au service de la marine de l'État et des lignes maritimes postales, subsidiées par l'État.

Hainaut	48.27 p. °/o.	Brabant	6.00 p. °/o.	Flandre occidentale.	2.95 p. °/o.
Liege	24.49 —	Namur	4 36 —	Luxembourg . . .	0.60 —
Flandre orientale .	9.73 —	Anvers	3.25 —	Limbourg	0.35 —

§ 6. ACCIDENTS.

A. *Mines, minières, carrières souterraines et usines métallurgiques.*

Pendant l'année 1881, les ingénieurs des mines ont, par procès-verbaux d'enquête, constaté 258 accidents dans les mines, minières, carrières souterraines et usines métallurgiques du royaume.

Ces accidents, qui ont causé la mort de 315 ouvriers et des blessures graves à 82 autres, se décomposent comme il suit :

	Accidents.	Tués.	Blessés.
Charbonnages	237	296	77
Mines métalliques	3	2	1
Mines de fer non concédées, et minières	4	2	2
Carrières souterraines.	1	1	»
Usines	13	14	2
Ensemble	258	315	82

Le nombre élevé des victimes de l'exploitation charbonnière comprend les 87 ouvriers qui ont perdu la vie aux coups de grisou de Marcinelle-Nord (19) et de Cockerill (68).

La proportion des ouvriers tués dans les mines de houille (y compris les ouvriers de la surface) a donc été de 2.93 par 1,000 ouvriers occupés. Elle était de 2.67 en 1879 et de 3.15 en 1878. La proportion se trouve être de 2.48 pour toute la période décennale 1872-1881.

XV. L'annexe XV classe les victimes de l'industrie charbonnière, en 1881, par nature d'accidents (1).

B. *Machines à vapeur.*

Quatre accidents (explosions ou déchirures) sont survenus, en 1881, à des générateurs à vapeur, en occasionnant la mort de 3 ouvriers et des brûlures graves à un quatrième.

§ 7. PUBLICATIONS.

Il a été publié, en 1881, par les soins du service des mines :

1° Une carte de la production, de la circulation, de la consommation des minerais et de la production des métaux en Belgique, dressée par M. Ad. Firket, ingénieur des mines ;

2° Une carte de la production, par commune, des carrières de la Belgique, dressée par le même.

---

(1) Cette annexe a été dressée par le bureau des accidents des mines institué à l'administration centrale, par arrêté ministériel du 9 mars 1881.

IV.

Chemins de fer en construction. — Chemins de fer concédés en exploitation. — Chemins de fer vicinaux. — Tramways.

A. CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

§ 1er. CHEMINS DE FER CONSTRUITS PAR L'ÉTAT, AUX FRAIS DU TRÉSOR PUBLIC, SUR PROJETS DRESSÉS PAR L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le tableau suivant résume le degré d'avancement des études, des achats de terrains et des travaux des chemins de fer pour la construction desquels la législature a alloué des crédits au Gouvernement.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LOIS qui ont décrété leur construction.	ÉVALUATION approximative de la dépense.	CRÉDITS DÉJÀ VOTÉS.	SOMMES dépensées au 31 décembre 1881.				SOMMES disponibles au 31 décembre 1881.
				Frais d'études.	Terrains.	Travaux.	TOTAL.	
		Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Léopold).	17 juillet 1877. .	4,300,000	2,900,000	4,233 82	170,297 68	»	174,531 50	2,725,468 50
Anvers à Tilbourg	4 août 1879, § 38	5,000,000	3,000,000	27,619 50	1,447 80	3,000 60	32,067 90	2,967,932 10
Libramont à Bertrix.	— § 39	2,000,000	2,000,000	27,056 87	59,079 71	1,191,927 11	1,278,063 69	721,036 31
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts	— § 40	13,000,000	6,000,000	47,279 89	»	»	47,279 89	5,952,720 11
Wavre à Jodoigne.	— § 41	4,900,000	2,000,000	29,616 88	15,612 23	»	45,229 11	1,954,770 89
Audenarde à Orroir.	— § 42	2,500,000	2,000,000	6,041 26	»	»	6,041 26	1,993,958 74
Ceinture de Liége.	— § 45	»	300,000	2,703 52	20,653 08	56,572 16	79,928 76	220,071 24

§ 2. CHEMINS DE FER CONSTRUITS POUR L'ÉTAT, PAR DES SOCIÉTÉS DE CONSTRUCTION OU PAR DES PARTICULIERS, SUR PROJETS DRESSÉS PAR LES CONSTRUCTEURS ET APPROUVÉS PAR LE GOUVERNEMENT.

1° *Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer* (*convention-loi des 25 avril-3 juin* 1870). — Ce groupe comprend :

	Mètres.
a) Sections livrées à l'État, à fin d'exploitation :	
La situation au 31 décembre 1880 était de	116,091
En 1881, la Société a remis à l'État, la section de Jette à Assche d'une longueur de.	8,878
La longueur totale livrée au 31 décembre 1881, était donc de .	124,969
b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1881 :	
La Providence à la Planche (sur le point d'être livrée à l'exploitation) 5,349	
Couillet à Jamioulx (travaux très avancés) 7,236	
Ensemble	12.585
Total. . .	137,554

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Société précitée, s'élevait au 31 décembre 1880, à . . . . . fr. 30,917,620
Il lui en a été remis pendant l'année 1881, pour . . . . fr. 2,102,280
de sorte qu'au 31 décembre 1881, elle avait reçu. . . . . fr. 33,019,900

2° *Groupe de la Banque de Belgique.* — Ce groupe comporte :

a) Sections remises à l'État, à fin d'exploitation :

	Mètres.	Mètres.
La situation au 31 décembre 1880 était de.		22,758
En 1881, la Banque de Belgique a livré les sections suivantes :		
Bruxelles à Auderghem	2,686	
Antoing à Bléharies.	8,518	
Bléharies à la frontière française.		
Avelghem à Estaimpuis	15,477	
Londerzeel à Boom	11,794	
Boom à Puers	6,082	
Ensemble . . .		44,557
La longueur totale livrée au 31 décembre 1881, s'élevait ainsi à		67,315

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1881 :

Lessines à Renaix	19,320	
Ronquières à Lembecq.	12,304	
Renaix à Tournai	20,000	
Tournai à la frontière	13,500	
Écaussinnes à Ronquières	8,180	
Dour vers Cambrai.	11,100	
Tubize à Braine-l'Alleud.	13,880	
Auderghem à Tervueren	9,514	
Beaumont à Froid-Chapelle	16,638	
Froid-Chapelle à Chimay.	12,362	
Lobbes à Thuillies..	7,887	
Mettet à Acoz.	14,000	
Ensemble . .		158,685

c) Sections à l'étude au 31 décembre 1881 :

Sottegem à Ellezelles	17,660	
Bruxelles-Ouest à Londerzeel.	19,603	
Embranchement du Bois de la Cambre.	1,589	
Couillet à Châtelet	4,400	
Chimay à la frontière française	12,000	
Estaimpuis à la frontière française	2,686	
Ensemble . . .		57,938
Total. . . .		283,938

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique, s'élevait au 31 décembre 1880, à . .	fr.	5,384.800
Pendant l'année 1881, il lui en a été remis pour	fr.	10.514.300
de sorte qu'au 31 décembre 1881, elle avait reçu	fr.	15,899,100

3° *Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article 7 de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1873.* — Ce groupe comprend :

		Metres.
a) Sections livrées à l'État, à fin d'exploitation :		
La situation au 31 décembre 1880 était de.		133,227.47
Aucune ligne ou section n'ayant été remise en 1881, la situation fin 1881 est la même.		
b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1881 :		
Section sur laquelle on travaillait déjà en 1880 . .	3,780	
Bastogne à Gouvy	30,000	
Ensemble. . .		33,780.00
c) Sections à l'étude au 31 décembre 1881 :		
Gedinne à la Meuse.	29,600	
Mettet à la Meuse	25,000	
Eprave à Baronville.	17,000	
Ensemble. . .		71,600.00
Total.		240,607.47

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis et les sommes payées à la Société précitée, s'élevaient au 31 décembre 1880, à.	fr.	29,631,000
Les sommes remises pendant l'année 1881, montent à. .	fr.	503,671
de sorte qu'au 31 décembre 1881, la Société a reçu en tout .	fr.	30,134,671

4° *Aubel à Battice.* — Cette ligne a été livrée à l'État, à fin d'exploitation, le 16 septembre 1881.

B. CHEMINS DE FER CONCEDÉS EN EXPLOITATION.

L'administration des Ponts et chaussées est chargée non seulement du contrôle des travaux de construction des chemins de fer concédés, mais en outre, pendant toute la période de l'exploitation, de la surveillance des voies et des bâtiments, ainsi que des autorisations de bâtir et de planter dans les zones asservies, le long de ces lignes, en vertu de la loi du 15 avril 1843.

Aucun chemin de fer concédé n'a été construit pendant l'année 1881.

Les renseignements concernant les chemins de fer concédés en exploitation sont groupés à la deuxième partie du chapitre deuxième du présent compte rendu.

C. CHEMINS DE FER VICINAUX.

L'administration des Ponts et chaussées a dans ses attributions le contrôle de la construction des chemins de fer vicinaux.

Il n'existe jusqu'ici, qu'une seule ligne de cette catégorie, c'est celle de Taviers à Embresin, à voie étroite de 0m75, d'une longueur de 9,433 mètres. Elle a été concédée par arrêté royal du 1er juin 1878, et livrée à l'exploitation le 12 septembre 1879.

La loi du 14 août 1881 a autorisé le Gouvernement à concéder, aux clauses et conditions qu'il déterminera, des péages pour un terme qui n'excédera pas quatre-vingt-dix ans, sur un chemin de fer, à voie étroite, à établir d'Angleur à Clavier-Terwagne.

D. TRAMWAYS.

L'administration des Ponts et chaussées est chargée du contrôle de la construction et de l'exploitation des tramways concédés par le Gouvernement.

§ 1er. LIGNES CONCÉDÉES ANTÉRIEUREMENT A LA LOI DU 9 JUILLET 1875.

Ces lignes sont renseignées au tableau suivant :

DÉSIGNATION DES		Longueurs.
LOCALITÉS.	LIGNES.	
		Mètres.
Ville de Bruxelles et communes suburbaines (1).	Schaerbeek (rue Teniers) au bois de la Cambre, par la rue Royale. .	6,790 »
	Avenue Louise à Uccle, par la chaussée de Charleroi.	4,225. »
	Gare du Nord à la gare du Midi	2,400. »
	Place des Nations à la place Liedts.	1,100. »
	— au pont de Laeken.	2,100 »
	Temple des Augustins au parvis de l'église de Laeken.	3,252. »
	Place du Vieux Marché à Anderlecht	3,450. »
	Gare du Midi à Saint-Gilles (rue Claes).	1,660. »
	Ligne des boulevards passant par la rue de la Régence	8,035. »
	Impasse du Parc au rond-point de la rue de la Loi.	1,398.50
	Rue Belliard au rond-point de la rue de la Loi.	1,300. »
	Place du Trône à Vleurgat	3,375. »
	Ancienne porte de Namur au rond-point de la rue de la Loi. . . .	2,425. »
	Ensemble . . .	41,730.50

(1) De nombreuses modifications, additions et suppressions ont été introduites, depuis 1875, dans ces diverses lignes.

DÉSIGNATION DES LOCALITÉS.	LIGNES.	Longueurs.
		Metres.
Ville de Louvain.	Grand'Place à la station et à la rue du Souci.	1 770. »
Ville d'Anvers et communes suburbaines.	Berchem à la place St-Paul, à Anvers.	3,095. »
	Borgerhout au canal des Récollets	2,995. »
	Entrepôt au Palais de Justice	2,680. »
	Anvers (Sud) vers Boom.	3,250 »
	Place Verte à la porte de Wilryck	4,610. »
	Ensemble . . .	17,330. »
Ville de Liége et communes suburbaines.	Station des Guillemins à Herstal.	6,092 »
	Place du Théâtre à Grivegnée	2,000. »
	Ensemble. . .	8,092. »
Ville de Gand . .	Station de l'État à la station de Gand-Eecloo	2,200. »
	Station de l'État au Palais de Justice.	880 »
	Marché-au-Lin à la porte de Courtrai	2,280. »
	Marché-aux-Grains à la porte de Bruges	1,010.60
	Place Van Artevelde à Ledeberg.	1,540. »
	Marché-aux-Herbes à la nouvelle porte du Sas.	1,860. »
	Ensemble. . .	9,770.60
	TOTAL . .	78,899.10

§ 2. LIGNES CONCÉDÉES DEPUIS LA PROMULGATION DE LA LOI DU 9 JUILLET 1875.

Le tableau suivant donne la nomenclature de ces lignes :

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	Longueurs.	DATE des arrêtés royaux de concession.
	A. *Concessions accordées à l'intervention du Département des Travaux publics.*	Mètres.	
Anvers	Anvers à Merxem	6,000. »	30 juillet 1878.
Liége	De la rue Neuve du Haut-Pré à Cornillon, à Liége	3,500.80	30 décembre 1880.
Liége	Liége à Jemeppe, par Tilleur	7,103 »	16 juin 1881.
Hainaut	Charleroi à Gilly, et Charleroi à Montigny-sur-Sambre	7,176 10	8 juillet 1881.
	Ensemble	23,778.90	
	B. *Concessions accordées à l'intervention du Département de l'Intérieur.*		
Anvers	Rue des Images à l'Escaut, à Anvers	2,465. »	10 octobre 1877.
Anvers	De la plaine de Malines au Petit Marché, à Anvers, par les rues des Tilleuls et Vleminckx (prolongement de ligne d'Anvers à Hoboken)	600. »	26 septembre 1878.
Hainaut	De Péruwelz à Bon-Secours	2,425. »	13 mai 1880.
	Ensemble	5,490 »	
	TOTAL	29,268 90	

Annexes à consulter

CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER.

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

A. EXPOSÉ DES RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION.

I.

Données générales sur le mouvement et la recette des transports.

§ 1er. VOYAGEURS.

XVI à XVIII. Les annexes XVI à XVIII donnent le détail des transports de voyageurs. L'annexe XVII indique le mouvement et la recette, *par sorte de trains* et *par classe de voitures*, ainsi que les parcours et les produits *moyens* pour 1881.

En voici le résumé, avec la comparaison aux données correspondantes de 1880.

a) *Mouvement.*

	CLASSES.	VOYAGES. En 1881.	VOYAGES. En 1880.	Différences pour 1881. Chiffres absolus.	Différences pour 1881. Rapport p. °/₀.	Parcours moyen du voyageur. Kilomètres. En 1881	Parcours moyen du voyageur. Kilomètres. En 1880.
Billets simples.	1re	743,562	806,924	— 63,362	7.85	54.37	55.43
	2e	2,034,499	2,401,868	— 67,369	3.21	34.98	36.23
	3e	11,704,116	12,028,991	— 324,875	2.70	21.63	22.99
Ensemble. . . .	»	14,482,177	14,937,783	— 455,606	3.05	25.49	26.64
Billets aller-retour. . .	1re	997,288	1,032,638	— 35,350	3.42	32.27	33.02
	2e	3,023,964	2,982,192	+ 41,772	1.40	22.87	24.14
	3e	17,482,046	16,931,694	+ 550,352	3.25	17.05	18.50
Ensemble. . . .	»	21,503,298	20,946,524	+ 556,774	2.66	18.58	20.02

	CLASSES.	VOYAGES. En 1881.	VOYAGES. En 1880.	Différences pour 1881. Chiffres absolus.	Différences pour 1881. Rapport p. °/₀.	Parcours moyen du voyageur. Kilomètres. En 1881.	Parcours moyen du voyageur. Kilomètres. En 1880.
Billets à prix réduits. (50 p. °/₀)	1re	239,319	315,773	— 76,454	24.21	38.91	40. »
	2e	496,197	386,535	+ 109,662	28.37	35.37	30.80
	3e	7,229,031	6,446,267	+ 782,764	12.14	19.32	21.70
Ensemble	»	7,964,547	7,148,575	+ 815,972	11.41	20.91	23. »
Totaux	1re	1,980,169	2,155,335	— 175,166	8.13	41.37	42.43
	2e	5,554,660	5,470,595	+ 84,065	1.54	28.42	29.26
	3e	36,415,193	35,406,952	+ 1,008,241	2.85	18.98	20.64
Totaux généraux.	»	43,950,022	43,032,882	+ 917,140	2.13	21.17	22.80

b) *Recette.*

	CLASSES.	TOTALE. En 1881.	TOTALE. En 1880.	Différences pour 1881. Chiffres absolus.	Différences pour 1881. Rapport p. °/₀.	moyenne par voyageur. En 1881.	moyenne par voyageur. En 1880.
						FR. C.	FR. C.
Billets simples	1re	3,560,925 66	3,877,217 79	— 316,292 13	8.16	4.789	4.805
	2e	4,511,630 95	4,719,016 69	— 207,385 74	4.40	2.217	2.245
	3e	40,174,378 74	40,718,091 »	— 543,712 26	5.07	0.869	0.894
Ensemble	»	48,246,935 35	19,344,325 48	—1,067,390 13	5.53	1.260	1.293
Billets aller-retour . . .	1re	2,165,102 95	2,277,692 16	— 112,589 21	4.94	2.171	2.206
	2e	3,403,882 79	3,506,030 23	— 102,147 44	2.91	1.426	1.476
	3e	9,465,904 70	9,740,508 23	— 274,603 53	2.82	0.541	0.581
Ensemble. . . .	»	15,034,890 44	15,524,230 62	— 489,340 18	3.15	0.699	0.741
Billets à prix réduits. (50 p. °/₀)	1re	385,607 53	543,721 26	— 158,113 73	29.08	1.612	1.721
	2e	495,558 29	376,173 47	+ 119,384 82	24.09	0.998	0.973
	3e	2,005,896 72	2,008,561 55	— 2,664 83	0.13	0.277	0.311
Ensemble. . . .	»	2,887,062 54	2,928,456 28	— 41,393 74	1.41	0.362	0.409
Totaux	1re	6,111,636 14	6,698,631 21	— 586,995 07	8.76	3.087	3.407
	2e	8,441,072 03	8,601,220 39	— 190,148 36	2.21	1.514	1.574
	3e	21,646,180 16	22,467,160 78	— 820,980 62	3.65	0.594	0.634
Totaux généraux . . .	»	36,168,888 33	37,767,042 38	—1,598,124 05	4.23	0.823	0.878

Le mouvement est supérieur, en 1881, de 917,140 voyageurs ou de 2 13 p. %, tandis que la recette est inférieure de fr. 1.598,124-05 ou de 4.23 p. %.

Les billets simples ont présenté un décroissement de 455,606 voyages (3.05 p. %) et de fr. 1,067,390-13 (5.53 p. %).

Ces différences sont dues surtout au grand nombre de voyages provoqués par les fêtes du cinquantenaire et par l'Exposition nationale.

Les billets aller-retour ont, au contraire, amené une augmentation de 556,774 déplacements (2.66 p. %), alors que la recette de ces transports a fléchi de fr. 489,340-18 (3.15 p. %).

Bien qu'il soit difficile d'indiquer les causes exactes de ces fluctuations, on peut les attribuer, en partie, au déclassement des voyages simples et des voyages aller et retour en trains express, en faveur des voyages aller et retour en trains ordinaires. Ce déclassement a été la conséquence de la suppression de la surtaxe qui, avant le 1er février 1881, frappait le voyageur passant d'un train ordinaire dans un train express. Sous l'ancien régime, beaucoup de personnes qui devaient se rendre dans une localité par un train ordinaire et qui ne pouvaient en revenir que par un train express, avaient avantage à effectuer les deux parcours, soit au moyen de billets simples, soit au moyen d'un billet aller-retour express. Depuis la suppression de la surtaxe, les voyages de l'espèce se font au moyen de coupons aller-retour ordinaires et de billets de supplément.

La diminution de recettes est également due au raccourcissement, en 1881, des parcours moyens qui avaient été plus élevés l'année précédente, par suite de l'Exposition nationale et des fêtes jubilaires.

Si les billets aller-retour ont, en 1881, présenté une augmentation de mouvement, il y a lieu de remarquer que beaucoup de voyageurs qui employaient habituellement cette espèce de billets, ont profité, en 1880, des réductions qui leur étaient offertes par les nombreux trains de plaisir mis en marche à l'occasion des fêtes du cinquantenaire.

Les voyages à prix réduits ont augmenté de 815,972 (11.41 p. %) et leur produit a baissé de fr. 41,393-74 (1.41 p. %).

Ce résultat a été amené par un accroissement de 1,278,038 voyageurs abonnés, ayant produit fr. 320,564-35, tandis que sur les sociétaires, les trains de plaisir, les enfants, les militaires, etc., il y a une diminution de 462,066 voyageurs et de fr. 361,958-09 de recette.

XVI. En 1881, la recette des voyageurs représente : 31.90 p. % du produit total de l'exploitation; en 1880, elle représentait 33.19 p. % de ce produit.

En 1881, la moyenne du parcours d'un voyageur a été de 21.17 kilomètres; en 1880, elle avait été de 22.80 kilomètres.

Les résultats généraux du transport des voyageurs, obtenus en 1881 et en 1880, ont été les suivants :

						VOYAGES A TOUTES DISTANCES.
Voyageurs à billets simples					1881.	14,482,177
					1880.	*14,937,783*
Voyageurs à billets aller-retour					1881.	21,503,298
					1880.	*20,946,524*
Voyageurs à billets à prix réduits.	Enfants et militaires				1881.	694,239
					1880.	*782,378*
	Abonnements	généraux.	Prix du tarif.		1881.	527,836
					1880.	*462,065*
			Prix réduits : 50 p. %. (Agents de l'administration.)		1881.	48,246
					1880.	*56,920*
			Prix spéciaux. (Voyageurs de commerce.)		1881.	287,966
					1880.	*281,850*
		d'étudiants.	Prix du tarif. (Étudiants en général.)		1881.	778,460
					1880.	*602,401*
			Prix réduits : 50 p. %. (Enfants des agents du Département des Travaux Publics.)		1881.	62,676
					1880.	*42,814*
		d'ouvriers.	Prix du tarif. (Ouvriers en général.)		1881.	4,344,546
					1880.	*3,508,408*
			Prix réduits : 50 p. %. (Ouvriers de l'administration.)		1881.	971,064
					1880.	*758,268*
	Sociétaires, électeurs, détenus, émigrants, etc.				1881.	268,200
					1880.	*645,071*
	Voyages circulaires				1881.	11,344
					1880.	*8,400*
				Totaux.	1881.	43,950,022
					1880.	*43,032,882*
				Différences pour 1881		+ 917,140

UNITÉS DE PARCOURS. — Voyageurs-kilomètre.	PARCOURS moyen D'UN VOYAGEUR. — Kilomètres.	RECETTE TOTALE.	PRODUIT moyen D'UN VOYAGEUR.	TARIF MOYEN PERÇU par kilomètre.	*Observations.*
364,749,744	25.18	18,246,935 35	1.259	0.0500	
397,448,326	*26.61*	*19,314,325 48*	*1.29*	*0.0485*	
399,477,510	18.58	15,034,890 44	0.699	0.0376	
419,469,367	*20.02*	*15,524,230 62*	*0.74*	*0.0370*	
42,406,430	60.50	980,896 08	1.41	0.0233	
44,595,546	*57.00*	*992,906 79*	*1.27*	*0.0223*	
11,802,548	22.36	344,933 22	0.65	0.0293	
9,153,060	*19.80*	*302,051 »*	*0.65*	*0.0330*	
686,358	14.22	8,298 »	0.17	0.0120	
741,586	*13.02*	*10,753 »*	*0.19*	*0.0145*	
16,139,360	56.04	292,476 »	1.01	0.0184	
15,532,526	*55.12*	*289,005 »*	*1.03*	*0.0186*	
10,091,572	12.96	126,203 »	0.16	0.0125	
6,264,970	*10.40*	*93,100 »*	*0.15*	*0.0148*	
718,774	14.46	4,206 »	0.067	0.0059	
385,730	*9.01*	*3,433 »*	*0.08*	*0.0089*	
58,031,652	13.45	675,332 89	0.156	0.0116	
44,859,613	*12.78*	*439,624 21*	*0.13*	*0.0098*	
11,638,692	14.98	59,309 65	0.06	0.0051	
8,921,302	*11.76*	*52,218 20*	*0.07*	*0.0058*	
13,872,249	51.77	306,301 63	1.14	0.0221	
32,927,576	*51.06*	*675,635 96*	*1.05*	*0.0205*	
1,438,313	126.79	89,116 07	7.85	0 0619	
1,071,108	*127.51*	*69,729 12*	*8.30*	*0.0651*	
930,753,172	21.17	36,168,888 33	0.823	0.03885	
981,410,710	*22.80*	*37,767,012 38*	*0.878*	*0.03850*	
— 50,657,538	— 1.63	— 1,598,124 05	— 0.055	+ 0.00035	

Les voyages effectués au moyen de cartes d'abonnement continuent à suivre une marche ascendante. Le mouvement s'est élevé de 5,712,726 à 6,990,764 voyages (augmentation 22.37 p. %) et la recette de fr. 1,190,184-41 à fr. 1,510,748-76 (augmentation 26.93 p. %).

L'augmentation la plus notable porte sur la circulation des ouvriers qui ont fait 1,018,904 voyages en plus, soit 23.87 p. %.

Le nombre des voyages effectués au moyen de livrets circulaires avait été, en 1880, de 8,400. En 1881, il s'est élevé à 11,344, soit un accroissement de 2,944 voyages (35.05 p. %).

Les augmentations les plus importantes ont été de 450 coupons pour le voyage circulaire en France, en Hollande, en Belgique et sur les bords du Rhin; de 366 pour les Cooks-tours (viâ Utrecht-Clèves); de 305 coupons pour le voyage sur les bords de l'Escaut (viâ Anvers, Tamise, Malines); de 224 coupons pour le voyage en Hollande et en Belgique, et de 200 coupons pour les Cooks-tours (viâ Ostende).

Les nouvelles relations établies depuis l'année dernière ont donné un mouvement de 1,102 voyages circulaires. Dans ces derniers chiffres figurent 382 coupons pour le voyage aux bords de la mer; 308 coupons pour l'excursion des bords de la Meuse et aux grottes de Rochefort et de Han, et 172 coupons pour les bords de l'Amblève.

§ 2. BAGAGES.

XVI, XVIII et XIX.

Les tableaux ci-après donnent la comparaison des transports de bagages effectués en 1881 et en 1880.

a) *Mouvement.*

	Poids correspondant par expédition. — Kilog	En 1881. Expéditions. — Nombre.	En 1881. Poids. — Quintaux.	En 1880. Expéditions. — Nombre.	En 1880. Poids. — Quintaux.	Différences pour 1881. Chiffres absolus. Expéditions. — Nombre	Chiffres absolus. Poids. — Quintaux.	Rapport p. %. Nombre.	Rapport p. %. Poids taxé.
Bagages. taxés au minimum	25	187,633	46,909	186,420	46,605	+ 1,213	+ 304	+ 0.65	+ 0.65
— au poids	—	—	186,930	—	185,684	—	+ 1,246	—	+ 0.67
Totaux	—	—	233,839	—	232,289	—	+ 1,550	—	+ 0.67

b) *Recette.*

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881. Chiffres absolus.	Différences pour 1881. Rapport p. %.
Bagages. taxés au *minimum*. fr.	93,545 49	95,884 53	— 2,339 04	— 2.44
— au poids	807,263 07	806,387 75	+ 875 32	+ 0.11
Totaux. fr.	900,808 56	902,272 28	— 1,463 72	— 0.16

XIX. Les parcours et les produits *moyens* sont les suivants :

		En 1881.		En 1880.	
Parcours *moyens* par quintal (poids taxé).. . . . kilom.		71.98		72.58	
Produits *moyens*	par *expédition taxée au minimum* . . fr.	0.499	3.852	0.514	3.884
	par quintal (poids taxé) . . . . . fr.	4.319		4.345	
	par quintal-kilomètre. . . . . fr.	0.06		0.06	

XVI. La recette des bagages représente 0.79 p. °/₀ du produit total de l'exploitation. En 1880, ce rapport était de 0.80 p. °/₀.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

XVI, XIX et XX. Les tableaux suivants fournissent la comparaison des transports des colis par express, des petits paquets et des articles de messageries, effectués en 1881 et en 1880.

a) *Mouvement.*

		POIDS CONVENTIONNEL PAR EXPÉDITION.	EN 1881.		EN 1880.		DIFFÉRENCES POUR 1881.			
							CHIFFRES ABSOLUS.		RAPPORT P. °/₀.	
			Expéditions. — Nombre.	Poids. — Kilog.	Expéditions. — Nombre.	Poids. — Kilog.	Expéditions. — Nombre.	Poids. — Kilog.	Nombre.	Poids TAXÉ.
Expéditions par express. (Services intérieur et mixtes.)	Jusqu'à 5 kilog inclus.	1	317,674	317,674	293,371	293,371	+ 24,303	+ 24,303	+ 8.28	+ 8.28
	De 6 à 10 —	7	302,688	2,118,802	307,896	2,155,272	— 5,210	— 36,470	— 1.69	— 1.69
	Au-dessus de 10 kilog.	20	65,904	1,318,080	67,381	1,347,620	— 1,477	— 29,540	— 2.19	— 2.19
	Taxées au poids. . . .		»	6,253,934	»	6,543,010	»	— 289,076	»	— 4.41
	Ensemble. . .	. . .	—	10,008,490	—	10,339,273	—	— 330,783	—	— 3.20
Tarif n° 1. Petits paquets. (Services mixtes et internationaux.)	Jusqu'à 2 kilog inclus.	1	127,722	211,560	165,261	165,261	— 37,539	+ 46,299	+22.71	+28. »
	De 3 à 5 —	3	343,385	1,373,540	277,337	832,011	+ 66,048	+ 541,529	+23.81	+65.08
	De 6 à 10 —	7	118,230	827,610	166,746	1,167,222	— 48,516	— 339,612	— 29.09	— 29.09
	Taxés au poids		»	1,422,757	»	1,298,857	»	+ 123,900	»	+ 9.53
	Ensemble. . .	. . .	—	3,835,467	—	3,463,351	—	+ 372,116	—	+10.74
Tarif n° 2. Grande vitesse. Petits paquets et articles de messageries. (Services intérieur, mixtes et internationaux.)	Jusqu'à 5 kilog. inclus.	3	858,815	2,576,445	730,349	2,191,047	+128,466	+ 385,398	+17.58	+17.58
	De 5 à 10 — et plus.	7	2,393,146	16,752,022	2,220,726	32,810,343	+172,420	— 16,058,321	— 7.76	—48.94
	Taxés au poids		»	232,247,059	»	222,670,609	»	+ 9,576,450	»	— 4.30
	Ensemble. . .	. . .	—	251,575,526	—	257,671,999	—	— 6,096,473 (1)	—	— 2.37
	TOTAUX. . .	. . .	4,527,562	265,419,483	4,229,067	271,474,623	+298,495	— 6,055,140	+ 7.05	— 2.23

(1) On ne peut tirer de déductions de la comparaison faite entre les résultats de 1880 et de 1881 pour le tonnage des petites marchandises, parce que dans le courant de l'année 1881, on a modifié les coupures de poids auxquelles on applique des bases uniformes, et déterminé à nouveau le poids moyen à attribuer à chaque expédition.

b) *Recette.*

		TOTALE.				MOYENNE PAR KILOGRAMME.	
		En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881. Chiffres absolus.	Différences pour 1881. Rapport p. °/₀.	En 1881.	En 1880.
Expéditions par express. (Services intérieur et mixtes.)	Jusqu'à 5 kilog. inclus	234,105 16	216,613 60	+ 17,491 56	+ 8.07	0.736	0.738
	De 6 à 10 —	287,696 55	295,903 75	— 8,207 20	— 2.77	0.950	0.961
	Au-dessus de 10 kilog.	73,178 16	74,850 20	— 1,672 04	— 2.23	1.110	1.110
	Taxées au poids	360,139 76	378,935 96	— 18,796 20	— 4.96	0.057	0.058
	Ensemble.	955,119 63	966,303 51	— 11,183 88	— 1.16	0.095	0.093
Tarif n° 1. Petits paquets. (Services mixtes et internationaux.)	Jusqu'à 2 kilog. inclus	43,647 10	56,971 58	— 13,324 48	— 23.38	0.341	0.344
	De 3 à 5 —	124,466 27	108,478 52	+ 15,987 75	+ 14.73	0.362	0.391
	De 6 à 10 —	90,420 21	135,064 10	— 44,643 89	— 33.05	0.764	0.809
	Taxés au poids.	101,893 67	113,465 46	— 11,571 79	— 10.19	0.072	0.087
	Ensemble.	360,427 25	413,979 66	— 53,552 41	— 13.42	0.094	0.120
Tarif n° 2. Grande vitesse. Petits paquets et articles de messageries. (Services intérieur, mixtes et internationaux.)	Jusqu'à 5 kilog. inclus	331,397 60	277,787 11	+ 53,610 49	+ 1.93	0.385	0.380
	De 6 à 10 — et plus	1,394,653 »	1,269,388 19	+ 125,264 81	+ 9.86	0.582	0.571
	Taxés au poids.	4,166,312 26	3,915,144 77	+ 251,167 49	+ 6.41	0.018	0.017
	Ensemble.	5,892,362 86	5,462,320 07	+ 430,042 79	+ 6.29	0 023	0.021
	Totaux. fr.	7,207,909 74	6,842,603 24	+ 365,306 50	+ 5.34	0.027	0.025

D'un exercice à l'autre, la recette totale de cette catégorie de transports s'est accrue de fr. 365,306-50 ou de 5.34 p. °/₀.

XIX. Le prix moyen par expédition est, en 1881, resté sensiblement le même qu'en 1880 : de fr. 0.576 il est légèrement descendu à fr. 0.570.

XVI. Les transports de petites marchandises entrent, en 1881, pour 6.36 p. °/₀ dans la recette totale; en 1880, ils y entraient pour 6.01 p. °/₀.

L'accroissement du mouvement et de la recette des petits paquets et des articles de messageries, transportés tant par tarif n° 1 que par tarif n° 2, porte spécialement sur nos relations avec l'Allemagne et la Hollande, ainsi que sur nos expéditions vers la France.

L'augmentation sur les exportations vers l'Allemagne est beaucoup plus élevée que celle constatée sur les importations de ce pays.

Le trafic hollandais a notablement progressé dans les deux sens.

Antérieurement à 1881, les colis (tarif n° 2. grande vitesse) de 6 à 10 kilogrammes et de plus de 10 kilogrammes, formaient deux rubriques distinctes; en 1881, ils ont été réunis.

Le poids moyen à attribuer à ces expéditions ayant été déterminé à nouveau, on ne peut tirer de déductions de la comparaison entre les résultats de 1880 et de 1881.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

XVI, XIX et XX.

Les tableaux suivants donnent la comparaison des transports de grosses marchandises effectués en 1881 et en 1880.

a) *Mouvement.*

		En 1881. — TONNES.	En 1880. — TONNES.	Différences pour 1881. Chiffres absolus. — TONNES.	Différences pour 1881. Rapport p. °/o.
Marchandises taxées	au minimum (1)	79,427	77,069	+ 2,358	+ 3.06
	à la 1re classe	825,913	844,200	— 18,287	— 2.17
	— 2e —	499,436	789,901	— 290,465	— 36.77
	— 3e —	2,737,570	2,372,565	+ 365,005	+ 15.38
	— 4e —	8,581,558	8,046,548	+ 535,010	+ 6.65
	aux tarifs spéciaux	6,729,625	6,046,925	+ 682,700	+ 11.29
	à prix réduits (2)	384,691	550,055	— 168,364	— 30.61
	par abonnement	27,542	85,048	— 57,506	— 67.73
	Totaux	19,862,762	18,812,311	+ 1,050,451	+ 5.58

b) *Recette.*

		TOTALE. En 1881.	TOTALE. En 1880.	TOTALE. Différences pour 1881. Chiffres absolus.	TOTALE. Différences pour 1881. Rapport p. °/o.	MOYENNE PAR TONNE. En 1881.	MOYENNE PAR TONNE. En 1880.
Marchandises taxées	au minimum fr.	771,814 18	736,908 74	+ 34,905 44	+ 4.74	9.717	9.562
	à la 1re classe . .	6,009,159 74	6,083,168 04	— 74,008 30	— 1.22	7.275	7.206
	— 2e — . .	3,038,153 55	4,536,907 13	—1,498,753 58	—33.03	6.083	5.744
	— 3e — . .	11,456,535 81	10,438,108 66	+1,018,427 15	+ 9.76	4.184	4.400
	— 4e — . .	22,246,994 40	21,326,558 42	+ 920,435 98	+ 4.32	2.592	2.650
	aux tarifs spéciaux.	18,992,548 47	17,749,940 15	+1,242,608 32	+ 7.00	2.822	2.935
	à prix réduits . .	776,285 46	1,020,773 52	— 244,488,06	—23.95	2.034	1.856
	par abonnement .	112,543 19	218,183 28	— 105,640 09	—48 42	4.086	2.565
	Ensemble . fr.	63,404,034 80	62,110,547 94	+1,293,486 86	+ 2.08	3.192	3.302
Frais accessoires . . .		2,244,641 11	2,314,047 78	— 69,406 67	— 2 91	0.113	0.123
	Totaux. fr.	65,648,675 91	64,424.595 72	+1,224,080 19	+ 1.90	3.305	3.425

(1) Le poids des marchandises taxées au minimum a été déterminé en prenant pour base un poids *moyen* de 260 kilogrammes par expédition.

(2) Non compris les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain, à savoir : 1,031,165 tonnes en 1881, et 1,345,584 tonnes en 1880.

XVI. Le rapport de la recette des grosses marchandises, au produit total de l'exploitation, a augmenté en 1881. Il est passé de 56.62 p. % à 57.89 p. %.

XIX. Le produit moyen de la tonne embarquée a été :

		Différences par rapport à l'année antérieure.
En 1868, de . .	fr. 3.09	—
— 1869, — . . .	2.91	— 0.18
— 1870, — . . .	2.90	— 0.01
— 1871, — . . .	3.14	+ 0.24
— 1872, — . . .	2.95	— 0.19
— 1873, — . . .	2.97	+ 0.02
— 1874, — . . .	2.96	— 0.01
— 1875, — . . .	3.53	+ 0.57
— 1876, — . . .	3.55	+ 0.02
— 1877, — . . .	3.55	»
— 1878, — . . .	3.42	— 0.13
— 1879, — . . .	3.44	+ 0.02
— 1880, — . . .	3.425	— 0.015
— 1881, — . . .	3.305	— 0.120

L'abaissement du produit moyen, en 1881, a été amené de la manière suivante : Les deux premières classes ont fléchi de 308,752 tonnes et de fr. 1,572,761-88, alors que la troisième classe et la quatrième ont présenté un accroissement de 900,015 tonnes et de fr. 1,938,863-13. C'est-à-dire que, sur l'ensemble des classes normales, il s'est produit une augmentation de 591,263 tonnes et de 366,101 francs seulement.

Ces résultats sont dus, en partie, au déclassement des céréales qui ont passé de la seconde à la troisième classe. On a également constaté un accroissement notable à cette classe sur les transports de fers laminés et de rails.

La quatrième classe a présenté une augmentation sur les transports de charbons, de pavés, de pierres et de pierrailles.

Les transports effectués, en 1881, aux conditions des tarifs spéciaux, se sont accrus en ce qui concerne le service intérieur et les services internationaux, à savoir :

		Mouvement. (Tonnes)	Recettes. (Francs.)
En service intérieur		322,176	639,769 08
En services internationaux.	Exportation. .	216,844	196,093 80
	Importation. .	95,517	318,176 90
	Transit . . .	109,956	324,373 71
	Totaux . .	744,493	1,478,413-49

Par contre, en ce qui regarde les services mixtes, ils accusent une diminution de 61,793 tonnes et de fr. 235,805-17. La diminution la plus forte concerne les transports de minerais de plomb et de zinc à l'importation par mer vers le Nord-Belge.

§ 3. FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

XVI, XIX et XX. Les transports effectués, en 1881 et en 1880, sont résumés et comparés ci-après :

a) *Mouvement.*

	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		DIFFÉRENCES POUR 1881.	
	En 1881.	En 1880.	Chiffres absolus.	Rapport p. °/o.
Finances. . . . . (groups)	753,615	669,664	+ 83,951	+ 12.54
Equipages. . . . . (voitures)	1,052	855	+ 197	+ 23.04
Chevaux et bestiaux . (expéditions)	55,578	56,588	— 1,010	— 1.78

b) *Recette.*

	TOTALE.				MOYENNE PAR EXPÉDITION.	
	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.		En 1881.	En 1880.
			Chiffres absolus.	Rapport p. °/o.		
Finances . . . . . fr.	243,045 73	228,500 53	+ 14,545 20	+ 6.37	0.322	0.341
Equipages . . . . . fr.	43,605 27	38,314 69	+ 5,293 58	+13.82	41.449	44.809
Chevaux et bestiaux. fr.	1,148,343 20	1,181,293 78	— 32,950 58	— 2.79	20.661	20.875
Totaux. . fr.	1,434,994 20	1,448,106 »	— 13,111 80	— 0.91		

Le mouvement et la recette des expéditions de valeurs se sont accrus en 1881. L'augmentation porte sur les services internationaux, et principalement sur les groups de plus de 1,000 francs.

XVI. Dans la recette totale de l'exploitation, ces catégories de transports n'entrent, en 1881 comme en 1880, que pour 1.27 p. °/o.

Voici, de 1877 à 1881, la recette des transports de chevaux et bestiaux :

	RECETTE.					
	GRANDE VITESSE.	PETITE VITESSE.				TOTAUX.
		1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	ENSEMBLE.	
1877.	94,831	53,263	82,205	752,382	887,850	979,681
1878.	95,806	57,768	82,527	737,772	878,067	973,873
1879.	110,649	57,386	84,323	746,852	888,561	999,210
1880.	119,074	67,024	102,655	892,544	1,062,220	1,181,294
1881.	145,158	91,382	144,542	797,261	1,003,185	1,148,343

§ 6. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

XVI et XXI. L'annexe XXI énumère les recettes extraordinaires des années 1881 et 1880.

En 1881, elles se sont élevées à. . . . . fr.	2,033,866 53
Le chiffre correspondant, en 1880, était de . .	2,400,698 78
C'est, pour 1881, une différence en moins de fr.	366,832 25

Cette diminution (15.28 p. %) est due, en partie, à la suppression des taxes de manœuvres (fr. 129,633-82). Elle porte, en outre, sur la part des Compagnies dans les dépenses d'exploitation (fr. 89,101-92) ; sur le mali du décompte annuel de l'échange du matériel (fr. 63,380-70) ; sur les redevances pour usage foncier, machines de manœuvres, etc., (fr. 59,277-51) ; sur les indemnités reçues pour chômage de matériel (fr. 46,785-25), et sur le loyer de locomotives, tenders et véhicules de transport (fr. 36,340-02).

XVI. Les produits extraordinaires correspondent, en 1881, à 1.79 p. % de la recette totale. En 1880, ce rapport avait été de 2.11 p. %.

§ 7. PRODUITS INDIRECTS.

XXI. L'annexe XXI donne le détail des produits indirects encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du chemin de fer. Ils se sont élevés, de fr. 209,532-11, en 1880, à fr. 340,177-94, en 1881 : augmentation fr. 130,645-83 ou 62.35 p. %, résultant notamment de l'importance plus grande des ventes d'excédents d'emprises (fr. 115,640-57.)

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

XXII. Les réductions accordées sur les taxes normales, ont été les suivantes :

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Transports pour compte d'administrations publiques . . . . fr.	4,212,791 75	3,800,938 72	+ 411,853 01 ou 10.84 p. %.
Transports pour compte de particuliers. . .	749,430 95	1,250,833 70	— 501,402 77 ou 40.08 p. %.
Totaux . . . fr.	4,962,222 66	5,051,772 42	— 89,549 76 ou 1.77 p. %.

L'écart de fr. 89,549-76, au débit de 1881, est dû à la diminution des transports par trains de plaisir et des transports de sociétaires qui ont été beaucoup plus nombreux en 1880, à l'occasion de l'Exposition nationale et des fêtes jubilaires.

§ 9. TRANSPORTS EN GÉNÉRAL.

XVI. Les tableaux suivants comparent les transports de toutes catégories, faits en 1881 et en 1880.

a) *Mouvement.*

		TRANSPORTS.			
		En 1881.	En 1880.	DIFFÉRENCES POUR 1881.	
				Chiffres absolus.	Rapport p. °/₀.
Voyageurs	(nombre).	43,950,022	43,032,882	+ 917,140	+ 2.13
Bagages . . . . taxés au minimum.	(exp.).	187,633	186,420	+ 1,213	+ 0.65
— au poids.	(quintaux).	186,930	185,684	+ 1,246	+ 0.67
Marchandises . petites	(kilog.).	265,419,483	271,474,623	— 6,055,140	— 2.23
grosses	(tonnes).	19,862,762	18,812,311	+ 1,050,451	+ 5.58
Finances	(groups).	753,615	669,664	+ 83,951	+12.54
Équipages	(voitures).	1,052	855	+ 197	+23.04
Chevaux et bestiaux.	(expéditions).	55,578	56,588	— 1,010	— 1.78

b) *Recette.*

		TOTALE.				MOYENNE.	
		En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.		En 1881.	En 1880.
				Chiffres absolus.	Rapport p. °/₀.		
Voyageurs		36,168,883 33	37,767,012 38	— 1,598,124 05	— 4.23	0.823	0.878
Bagages	taxés au minimum.	93,545 49	95,884 53	— 2,339 04	— 2.44	0.499	0.514
	— au poids. . .	807,263 07	806,387 75	+ 875 32	+ 0.11	4.319	4.343
Marchandises	petites. . .	7,207,909 74	6,842,603 24	+ 365,306 50	+ 5.34	0.027	0.025
	grosses. . .	65,648,675 94	64,424,595 72	+ 1,224,080 19	+ 1.90	3.305	3.425
Finances.		243,045 73	228,500 53	+ 14,545 20	+ 6.37	0.322	0.341
Equipages		43,605 27	38,311 69	+ 5,293 58	+13.82	41.449	44.809
Chevaux et bestiaux.		1,148,343 20	1,181,293 78	— 32,950 58	— 2.79	20.664	20.875
	Ensemble. . .fr.	111,361,276 74	111,384,589 62	— 23,312 88	— 0.02		
XXI.	Produits extraordinaires. . .	2,033,866 53	2,400,698 78	— 366,832 25	—15.28		
	Ensemble. . .fr.	113,395,143 27	113,785,288 40	— 390,145 13	— 0.34		
XXI.	Produits indirects (1).	103,091 49	88,086 23	+ 15,005 26	+17.03		
	Totaux. . .fr.	113,498,234 76	113,873,374 63	— 375,139 87	— 0.33		
XXII.	Recette fictive (*pour mémoire*) (2). . . . . fr.	4,212,791 73	3,800,938 72	+ 411,853 01	+10.84		
	Totaux généraux. . . . . fr.	117,711,026 49	117,674,313 35	+ 36,713 14	+ 0.03		

(1) Non compris les aliénations d'immeubles, dont le montant (fr. 237,086-45 en 1881, et fr. 121,445-88 en 1880) est reporté au compte de premier établissement, d'après les formules nouvelles adoptées pour le compte financier du chemin de fer.

(2) Cette recette se rapporte aux transports qui se font gratuitement ou avec réduction sur les prix normaux des tarifs, pour compte d'administrations publiques.

Ainsi que cela a été constaté plus haut, les recettes des voyageurs ont diminué de fr. 1,598,124-05, tandis que celles des grosses marchandises ont augmenté de fr. 1,224,080-19.

En 1881, les produits *moyens* de ces deux principaux facteurs du trafic ont été de fr. 0.823 pour les voyageurs, et de fr. 3.305 pour les grosses marchandises. Le voyageur a donné fr. 0.055 et la tonne de grosses marchandises fr. 0.120 de moins qu'en 1880.

XVI. Proportionnellement à l'importance des transports, une recette de 100 francs se répartit comme il suit :

	En 1881.		En 1880.	
Voyageurs	31 90		33 19	
Bagages	0 79		0 80	
Marchandises petites	6 36		6 01	
Marchandises grosses	57 89	100	56 62	100
Finances	0 22		0 20	
Équipages	0 04		0 03	
Chevaux et bestiaux	1 01		1 04	
Produits extraordinaires	1 79		2 11	

II.

Données générales sur les dépenses.

XXXIII. Les dépenses d'exploitation, des exercices 1881 et 1880, y compris les frais de parachèvement et d'amélioration des voies et travaux, sont résumées et comparées ci-après :

Services.	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Régie . . . . . fr.	(1)	82,955 85	— 82,955 85
Services communs	2,091,281 16	1,961,044 18	+ 130,236 98
Voies et travaux	17,400,616 15	16,303,617 »	+ 1,096,999 15
Traction et matériel	51,059,105 »	50,687,652 54	+ 371,452 46
Transports	18,622,500 91	17,965,880 02	+ 656,620 89
Contrôle des recettes	1,582,650 79	1,302,470 »	+ 280,160 79
Totaux . . . . fr.	70,756,154 01	68,303,619 59	+ 2,452,514 42

XXXIII. L'annexe XXXIII 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 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Personnel. Fonctionnaires et employés . fr.	13,112,662 31	12,154,642 53	+ 958,019 78
Ouvriers . . .	29,797,905 79	27,834,804 54	+ 1,963,101 25
Matériel et fournitures de bureau . . . . . fr.	1,130,880 »	1,107,800 »	+ 23,080 »
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie. fr.	3,495,000 »	3,495,000 »	»
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux . fr.	3,165,845 »	3,090,245 »	+ 75,600 »
Combustibles et autres objets de consommation, pour la traction des convois . . . . fr.	5,221,200 »	5,920,100 »	— 698,900 »
Entretien, réparation et renouvellement du matériel . . fr.	9,400,000 »	9,499,600 »	— 99,600 »
Primes d'économie et de régularité, et pour encourager la marche régulière des trains. fr.	806,300 »	739,300 »	+ 67,000 »
Frais d'exploitation . . fr.	1,759,400 »	1,629,400 »	+ 130,000 »
Camionnage. Prise et remise à domicile . . . . . fr.	1,753,005 34	1,704,000 »	+ 49,005 34
A reporter. . . fr.	69,642,198 44	67,274,892 07	+ 2,467,306 37

(1) La Direction de la régie des chemins de fer de l'Etat a été supprimée à partir du 1er janvier 1881, en vertu de l'arrêté royal du 28 octobre 1880.

Report. . . fr.	69,642,198 44	67,174,892 07	+2,467,306 37
Pertes et avaries ; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer (contentieux).	730,000 »	650,000 »	+ 80,000 »
Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel fr.	310,035 57	412,220 02	— 102,184 45
Dépenses diverses	73,900 »	66,507 50	+ 7,392 50
Totaux. . . fr.	70,756,134 01	68,303,619 59	+2,452,514 42

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 résumées et comparées ci-après :

			En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
XXXIV.	Redevances attribuées aux Compagnies dont les lignes sont exploitées par l'État. . . fr.		5,090,590 83	5,004,122 59	+ 86,468 44
XXXII.	Annuités de rachat dues aux Compagnies concessionnaires .		14,333,967 »	14,082,943 »	+ 251,024 »
XXVIII.	Avances du Trésor.	Intérêts	29,044,725 59	26,343,420 20	+ 2,701,305 39
		Amortissement . .	1,955,000 »	1,810,700 »	+ 144,300 »
		Ensemble. .	30,999,725 59	28,154,120 20	+ 2,845,605 39
	Totaux. . . . fr.		50,424,283 42	47,241,185 59	+ 3,183,097 83

III.

Comparaison résumée des années 1881 et 1880, et résultats généraux obtenus.

§ 1. RECETTE, DÉPENSE, BÉNÉFICE, PAR UNITÉ DE TRAVAIL.

XXIII.

Recette par :	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Kilomètre de voie . . . . . fr.	39,916 76	42,109 36	— 2,192 60
Locomotive-train-kilomètre	3 14642	3 50381	— 0 35739
Véhicule-kilomètre chargé	0 27338	0 33542	— 0 06204
Train-kilomètre	3 42694	3 82676	— 0 39985
Dépense par :			
Kilomètre de voie . . . . . fr.	24,675 49	25,104 56	— 429 07
Locomotive-train-kilomètre	1 94503	2 08889	— 0 14386
Véhicule-kilomètre chargé	0 16900	0 19997	— 0 03097
Train-kilomètre	2 11843	2 28142	— 0 16299
Bénéfice par :			
Kilomètre de voie . . . . . fr.	15,241 27	17,004 80	— 1,763 53
Locomotive-train-kilomètre	1 20139	1 41492	— 0 21353
Véhicule-kilomètre chargé	0 10438	0 13545	— 0 03107
Train-kilomètre	1 30848	1 54534	— 0 23686

§ 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 :

XXIII.

		Longueur *moyenne* exploitée.	Recette totale.	Recette *moyenne* par kilomètre.
Trains de voyageurs.	En 1881	2,698,994	39,793,880 24 (1)	14,743 97
	En 1880	2,560,381	41,182,210 68 (1)	16,084 40
	Différences pour 1881. . .	+ 138,613	— 1,388,330 44	— 1,340 43
Trains de marchandises.	En 1881	2,840,790	71,367,396 50	25,192 78
	En 1880	2,702,138	70,202,379 04	26,001 50
	Différences pour 1881. . .	+ 138,652	+ 1,365,017 46	— 808 72

(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 OBTENUS.

XXXIII. La comparaison des résultats de 1881 à ceux de 1880 peut se résumer comme il suit :

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Longueur kilométrique *moyenne* exploitée	2,840k.790	2,702k.138	+ 138k.652
Recettes brutes des lignes exploitées (1) . . . . . fr.	113,395,143 27	113,785,288 40	— 390,145 13
Dépenses d'exploitation proprement dites (2). . . . . fr.	70,097,861 67	67,836,089 35	+ 2.261,772 32
Recettes nettes. . . . . fr.	43,297,281 60	45,949,199 05	— 2,651,917 45

La recette nette de l'exploitation, en 1881, est de fr. 43,297,281-60 et le rapport de la dépense à la recette brute est de 61.82 p. %. Ce rapport était, en 1880, de 59.62 p. %.

Le rapport serait plus favorable, si l'on tenait compte, et il serait juste de le faire, des sommes représentant : 1° 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 (3) ; — 2° la recette fictive des transports effectués gratuitement ou avec réduction (4).

Voici, pour la période de 1870 à 1881, 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 :

XXI. (1) Y compris les produits extraordinaires (fr. 2,055,866-55 en 1881, et fr. 2,400,698-78 en 1880), ainsi que les redevances dues aux Compagnies dont les lignes sont exploitées par
XXXIV. l'État (fr. 5,090,590-85 en 1881, et fr. 5,004,122-59 en 1880). — Non compris les produits
XXI. indirects (fr. 103,091-49 en 1881, et fr. 88,086-23 en 1880).

(2) Non compris les dépenses pour travaux de parachèvement et d'amélioration payées sur fonds des budgets. Ces dépenses se répartissent comme il suit :

	En 1881.	En 1880.
a) Etablissement de la route . . . . . fr.	395,804 40	221,082 11
b) Plus-value résultant du remplacement de rails faibles par des barres de plus fort calibre . . . . fr.	152,990 47	143,568 17
c) Bâtiments et dépendances des stations	109,477 47	102,879 96
Ensemble. . . . . fr.	658,272 54	467,530 24
En y ajoutant les dépenses d'exploitation proprement dites, *ci* . . . . . fr.	70,097,861 67	67,836,089 35
on trouve le montant total des dépenses budgétaires, XXXIII. soit . . . . . fr.	70,756,134 01	68,303,619 59

(3) Pour détail, *voir* note (1) de la page 60.

(4) *Voir* page 48, § 8.

ANNÉES. (1)	RECETTE BRUTE.		DÉPENSE D'EXPLOITATION.		
	y compris le minimum d'intérêt garanti (2) et la recette fictive.	non compris	Montant total.	Rapport p. °/o à la recette brute indiquée dans la	
				col. 2.	col. 3.
1	2	3	4	5	6
1870	47,130,229 47	45,306,479 22	25,051,171 52	53.15	55.29
1871	68,461,179 09	66,906,259 29	34,811,581 62	50.85	52.05
1872	71,488,457 19	69,664,288 46	41,763,028 54	58.42	59.95
1873	75,275,500 30	72,644,574 65	52,321,249 »	69.51	72.02
1874	76,518,901 65	73,785,794 44	50,417,478 75	65.89	68.33
1875	92,892,415 31	89,124,045 81	58,987,022 94	63.50	66.18
1876	94,128,669 43	90,519,922 84	57,578,579 56	60.96	63.39
1877	93,961,984 15	90,509,704 84	55,519,535 29	58.87	61.24
1878	99,189,046 26	93,096,422 47	57,215,932 04	57.68	60.17
1879	105,072,241 20	100,085,161 54	59,178,191 68	56.32	59.13
1880	119,795,060 82	113,785,288 40	67,836,089 35	56.63	59.62
1881	119,315,365 95	113,395,145 27	70,097,861 67	58.75	61.82

(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.

IV.

Situation financière. — 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, et de lignes 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 Erbisœul, de Virton, de Lierre à Turnhout 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.

1° COMPTE CAPITAL.

§ 1er. CAPITAUX MIS A LA DISPOSITION DU GOUVERNEMENT.

Les capitaux alloués pour la construction et les extensions successives des chemins de fer exploités par l'État, s'élevaient, fin 1880, à fr.		786,938,394 71
Les obligations de la dette publique à 4 p. %, devant recevoir la même destination, étaient de . . . . . fr.		69,980,300 »
Ensemble . . fr.		856,918,694 71
Une loi du 2 avril 1881 a ouvert des crédits spéciaux jusqu'à concurrence de 21,800,000 francs, savoir :		
§ 1er. Rachat du chemin de fer de Lierre à Turnhout . . . . . fr.	4,300,000 »	
§ 2. Extension du matériel roulant du réseau de l'État . . . . . fr.	6,600,000 »	
§ 3. Travaux d'amélioration et d'extension sur les lignes d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, et de Lierre à Turnhout ; construction, sur le réseau de l'État, d'ateliers, de remises et de magasins pour les services de la traction et du matériel de transport ; travaux à exécuter dans les gares de formation, etc. ; construction de gares industrielles sur des lignes à livrer à l'Etat, en exécution des conventions du 25 avril 1870 et du 1er juin 1877, approuvées respectivement par les lois du 15 juin 1870 et du 26 juin 1877 : expropriations et constructions . . . . . fr.	6,000,000 »	
A reporter . . fr.	16,900,000 »	856,918,694 71

Reports . . fr.	16.900,000	»	856,918,694 71
§ 4. Travaux d'extension et d'amélioration sur les chemins de fer de l'Etat ; expropriations et constructions. . . . . fr.	2,400,000	»	21,800,000 »
§ 5. Signaux et appareils de sécurité fr.	2,500,000	»	

Une autre loi du 14 août 1881 a ouvert des crédits spéciaux, s'élevant à 13,060,000 francs, savoir :

Chemins de fer en construction.

§ 33. Station de Dison : chemin d'accès. Acquisition de terrains et exécution de la convention avec la Compagnie des Plateaux de Herve. . . . . fr.	300,000	»	
Chemins de fer en exploitation.			13,060,000 »
§ 34. Voies et travaux et constructions nouvelles . . . . . fr.	8,900,000	»	
§ 35. Traction et matériel. Matériel de traction et de transport. Chauffage des trains ; pièces de rechange, etc. . . fr.	3,860,000	»	
Ensemble. . . fr.			891,778,694 71
A déduire :			
Partie annulée d'un crédit alloué par la loi du 4 août 1879 fr.			8,740 81
Reste, au 31 décembre 1881. fr.			891,769,953 90

§ 2. EMPLOI DES CAPITAUX MIS A LA DISPOSITION DU GOUVERNEMENT.

XXIV, XXX et XXXI.

Ces capitaux ont été employés, jusqu'à concurrence de fr. 789,708,310 48
comme il suit :

Route, bâtiments, dépendances des stations, dépenses générales . . . . . fr.	589,549,974	57
Matériel de traction et de transport	200,158,335	91
Total au 31 décembre 1881 . . fr.	789,708,310	48

En y ajoutant les sommes restées disponibles sur les crédits législatifs, savoir :

Crédits payables en numéraire . . fr.	49,617,943	42	102,061,643 42
Crédits payables en titres.	52,443,700	»	
on retrouve le capital ci-dessus de . . . . . fr.			891,769,953 90

Ainsi qu'on vient de le voir, les dépenses de premier établissement s'élevaient, au 31 décembre 1881, à . . . fr. 789,708,310 48
au 31 décembre 1880, elles étaient de 731,000,879 43
elles se sont donc accrues, en 1881, de . . . . . fr. 58,707,431 05

Cette somme comprend :

Le montant des titres de rente 4 p. % délivrés en exécution :

a) De l'article 2 de la loi du 27 mai 1876 et de la convention du 31 janvier 1873 avec la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut, pour prix de travaux exécutés dans le Luxembourg. . . . . fr.	2,611,400	»	
b) De l'article 3 de la loi du 26 juin 1877 et de la convention du 1er du même mois, pour prix de travaux exécutés par la Société de Construction . . . . . fr.	13,880,000	»	17,536,600 »
c) De l'article 1er de la loi du 3 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.	1,045,200	»	

Le surplus a reçu l'affectation ci-après :

Route, bâtiments, dépendances des stations et dépenses générales. . . . . fr.	21,111,064 84
Matériel de traction et de transport	20,059.766 21
Total égal . . fr.	58,707,431 05

Dans les sommes ci-dessus, figurent des dépenses pour travaux non encore utilisés par l'Administration à la fin de l'année 1881, sur les sections ci-après :

1° Gedinne à la Meuse, Mettet à la Meuse, Rochefort à Baronville, et Bastogne à Gouvy . . . . . fr.	2,811,982 42
2° Couillet à Jamioulx, La Providence à la Planche, Jette à Asseche, Thuin (Lobbes) à Thuillies, Beaumont à Chimay, Dour à la frontière, Lessines à Renaix et à Tournai, Tournai à la frontière, Mettet à Acoz, Ecaussinnes à Ronquières, Ronquières à Lembecq, Auderghem à Tervueren et Bruxelles (Ouest) à Londerzeel . . . . . fr.	16,380,580 »
Total. . . fr.	19,192,562,42

§ 3. BILAN.

XXIV. 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, ci. . . . . fr.	789,708,310 48
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.	319,798,631 10
Total. . . fr.	1,109,506.941 58

XXIV. 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 de concessions rachetées . . . fr.		1,037,439,319 92
2° Avances du Trésor amorties		27,812,779 96
3° Annuités amorties		7,464,407 53
4° Encaisse de l'exploitation au 31 décembre 1881 (1). .		32,345,533 01
5° Subsides des villes de Bruxelles, de Gand, etc. . .		391,181 88
6° Vente d'immeubles et ligne abandonnée (Landen à Saint-Trond). . . . . fr.		4,053,719 28
Total égal à l'actif. . . . fr.		1,109,506,941 58

2° COMPTES D'EXPLOITATION.

§ 1er. COMPTE SPÉCIAL A L'EXERCICE 1881.

XXV et XXXIII. 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. (2)		115,081,360 98
Dépenses d'exploitation et redevances . . . . . (3)		76,200,311 78
Produit net . . . . . fr.		38,881,049 20
La seconde se rapporte aux charges des capitaux dus au Trésor et aux Compagnies dont l'État a racheté les concessions. Elle s'élève à . . . . . fr.		45,333,692 59
D'où il résulte une insuffisance de recettes de . . . fr.		6,452,643 39
L'année précédente, ce compte se soldait par une insuffisance de . . . . . (4) fr.		41.787 51
Il y a donc, en 1881, par rapport à 1880, un excédent de dépenses de . . . . . (5) fr.		6,410,855 88

(1) Considéré comme amortissement.

(2) Ce chiffre se décompose comme il suit :

Recette du chemin de fer (p. 49) . . . . . fr.	115,498,254 76
Quote-part d'annuité payée par les Compagnies	739,360 32
Intérêts bonifiés par les Compagnies sur les paiements anticipés qui leur ont été faits. . . . . fr.	843,765 90
Chiffre conforme à celui qui est renseigné à l'annexe XXVI . . . fr.	115,081,360 98

(3) Ce chiffre se décompose comme il suit :

Dépenses d'exploitation (p. 51) . . . . . fr.	70,756,154 01
Régularisations des écritures des années antérieures	353,586 94
Redevances payées aux Compagnies dont l'État exploite les lignes . .	5,090,590 83
Chiffre conforme à celui qui est indiqué à l'annexe XXVII . . . fr.	76,200,311 78

(4) *Voir* note (1) de l'annexe XXIX.

	Année 1881.	Année 1880.	Différences pr 1881
(5) Produit net de l'exploitation. . . . . fr.	38,881,049 20	42,195,275 69	−3,314,226 49
Charges des capitaux dus au Trésor et à des Compagnies concessionnaires. . . . . fr.	45,333,692 59	42,237,063 20	+3,096,629 39
Insuffisance ou excédent de dépenses. . . . fr.	−6,452,643 39	−41,787 51	−6,410,855 88

§ 2. COMPTE GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE.

XXVI à XXIX. XXXII et XXXIV à XXXVI. 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 :

XXVIII.	Avances du Trésor amorties . . . . . fr.	27,812,779 96
XXIX.	— remboursées (encaisse de l'exploitation) . . . . . fr.	32.345,533 01
XXXII.	Annuités acquittées (fractions considérées comme capital)	7,464,407 53
	Total. . . . fr.	67,622,720 50

XXVII et XXXVI. De plus, il a été prélevé sur les budgets, pour frais de premier établissement et d'achèvement, fr. 9,952,831-35 et pour achat d'approvisionnements fr. 18,152,040-88 (valeur inventoriée), indépendamment de sommes beaucoup plus importantes pour l'amélioration du matériel de traction, du matériel de transport, etc.

XXXV. A toutes ces plus-values que le réseau a acquises de ses ressources propres, doivent s'ajouter les avantages qu'il a 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.	20,063,803 27
2°	— à prix réduits : de militaires ; de détenus et de leurs gardiens ; etc. . . . . fr.	9,405,221 16
	Soit un total de. . . . fr.	29,469,024 43

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. 8.284,322-40 (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 :	1872-1880.	1881.	Ensemble.
(1) Spa à la frontière grand' ducale . . . fr.	2,902,322 40	350,000 »	3,252,322 40
Marloie à Angleur (ligne de l'Ourthe). .	3,600,000 »	450,000 »	4,050,000 »
Libramont à Bastogne	360,000 »	70,000 »	430,000 »
Lichtervelde à Furnes	264,000 »	88,000 »	352,000 »
Totaux. . . . fr.	7,526,322 40	958,000 »	8,284,322 40

comme il n'existe pas à cet égard d'éléments d'appréciation, nous n'enregistrons le chiffre de fr. 8,284,322-40 que pour mémoire.

Il reste à expliquer l'écart signalé entre le bilan du Chemin de fer de l'État et la Situation générale au Trésor public au 1er janvier 1881.

Le Trésor public mentionne, dans sa situation (page 108), les sommes ci-après :

	A. Chemins de fer construits par l'État . . . . . fr. 735,676,423 81		
	B. Chemins de fer rachetés par l'État . . . . . fr. 473,884,127 51	1,209,560,551	32
XXIV.	Le Chemin de fer n'accuse dans son bilan, qu'une dépense de . . . . . fr.	1,109,506.941	58
	En plus, dans la Situation du Trésor . . . . . fr.	100.053,609	74

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 que, sur les crédits ouverts au Chemin de fer, il restait disponible au 31 décembre 1881 :

	En numéraire . . . . . fr. 49,617,943 42		
	En obligations de la Dette publique . 52,443,700 »	102,061.643	42
	L'écart se réduit donc à . . . . . fr.	2,008,033	68

Il se justifie de la manière suivante :

Sommes portées en compte par le Chemin de fer exclusivement.

XXIV	Subsides des villes de Bruxelles, Gand, etc. . . . fr.	391,181	88
XXX.	Quote-parts d'annuités dues par la Société anonyme de construction et par la Banque de Belgique, en vertu de l'article 37 de la convention du 1er 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 ½ p. %. . . . . fr.	757,962	31
XXXII.	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.	208,100	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.	7,805,013	38

D'autre part . . fr. 7,805,013 38

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 »		
		3,075,000 »	
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		
		2,675,156 »	
c. Liquidation du compte de l'exploitation par l'Etat, en 1875, des lignes du Grand-Luxembourg . . . . . fr.	1,957,251 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.			2,008,033 68

B. EXPOSÉS DE DÉTAIL.

I.

Détails relatifs à la voie.

1° Description du réseau.

§ 1er. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1881.

XXXVII.

			Mètres.
Lignes construites par l'État (1).			1,153,417
— — des Compagnies :			
1° Rachetées par l'État.		1,409,308	
2° Reprises ou exploitées par l'État :			
a) Moyennant redevance ou parts de recettes (2)	323,243	325,341	
b) Sans redevance ni part de recettes (3)	2,098		
			1,734,649
Longueur *effective* totale du réseau exploité par l'État, fin 1881.			2,888,066 (4)

Ce réseau comprend :

	Mètres.	
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	2,744,483	ou 95.03 p. °/₀
2° Parties affectées au transport des marchandises seulement.	143,583	ou 4.97 p. °/₀

En 1880, les parties parcourues par les trains de voyageurs représentaient 94.91 p. °/₀, et celles affectées au trafic exclusif des marchandises, 5.09 p. °/₀ de l'étendue totale du réseau.

---

(1) Non compris la section de Landen à Saint-Trond (10,220 mètres) exploitée par le Grand-Central Belge.

(2) Non compris l'embranchement à simple voie d'Hornu-Wasmes à Warquignies (1,826m.75), remis à l'État avant le 31 décembre 1881, mais non exploité à cette date.

(3) Raccordement des charbonnages du Midi de Mons à Ciply. — La traction des wagons se fait, sur ce raccordement, par les soins de l'État, lequel perçoit intégralement les prix de son tarif, et assure la surveillance, la police et l'entretien des voies.

(4) Si l'on ajoute à ce nombre. . . . . 2,888,066 mètres
la partie belge des chemins de fer construits et exploités par des Compagnies (*voir* deuxième partie), ci . . . . . 1,294,410 —
on trouve que le développement total des chemins de fer en exploitation en Belgique, est de . . . . . 4,182,476 —

Voici la longueur *effective* et la longueur *moyenne* exploitée des lignes livrées à l'exploitation ou rachetées par l'État en 1881 :

a. *Lignes nouvelles.*

		Longueur effective. Mètres.	Longueur moyenne exploitée dans l'année. Mètres.
9 juin.	Etterbeek à Auderghem (Bruxelles à Tervueren)	2,685.58	1,515.70
—	Antoing à la frontière française vers Saint-Amand	8,517.27	4,807.01
1er août.	Avelghem à Herseaux-Estaimpuis (Avelghem à la frontière française)	15,320.85	6,422.17
8 —	Boom à Londerzeel (Réseau du Brabant)	10,941.67	4,376.67
8 —	Boom à Puers (Anvers à Douai) .	5,801.72	2,320.68
1er septembre.	Courbe de raccordement de Vieux-Campinaire vers Gilly (ceinture de Charleroi)	414.75	138.63
22 —	Battice à Aubel	10,413.80	2,881.63
8 novembre.	Raccordement des charbonnages du Midi de Mons à Ciply . . .	2,098.20	310.42
15 —	Jette-Saint-Pierre à Assche (Réseau du Brabant)	8,527.82	1,098.10
	Ensemble. . .	64,721.66	23,871.01

b. *Ligne rachetée.*

15 mars.	Marbehan à la frontière française, par Virton.	32,127.20	25,701.76
	Accroissement en 1881. . . .	96,848.86	49,572.77

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées par l'État, en 1881, est donc de 2,840,790 mètres ; elle avait été de 2,702,138 mètres en 1880, soit 138,652 mètres ou 5.13 p. % de plus en 1881.

Cette longueur *moyenne* se décompose comme il suit :

	Parties affectées au transport des voyageurs et marchandises. Mètres.	Parties affectées au transport des marchandises seulement. Mètres.
Longueur *effective* des lignes en exploitation au 31 décembre 1880. .	2,649,540	142,174
— *moyenne* — livrées à l'exploitation ou rachetées en 1881.	49,262	310
Ensemble.	2,698,602	142,484
Différences résultant de modifications aux voies, déplacements d'excentriques, etc.	+ 392	— 688
	2,698,994	141,796
Total, chiffre égal. . .	2,840,790	

§ 2. STATIONS.

	STATIONS		
	principales.	intermédiaires.	Ensemble.
Nombre au 1er janvier 1881	83	499	582
Stations établies : créées sur le réseau exploité avant 1881	»	16(1)	16
Stations établies : sur les lignes nouvelles ouvertes en 1881.	»	9(2)	9
Stations établies : sur la ligne de Marbehan à la frontière française, par Virton, rachetée en 1881	»	6(3)	6
Total. . .	83	530	613
Station supprimée en 1881	»	1(4)	1
Nombre au 1er janvier 1882. . .	83	529	612

Ce relevé comprend : 16 *bureaux de ville*, 13 *haltes* dépendant de bureaux voisins, 29 *stations communes* gérées par l'État, et la gare de Wavre gérée par le Grand-Central belge, mais dans laquelle l'État a, pour son service spécial, placé un chef de station (5).

§ 3. PASSAGES A NIVEAU.

Le nombre des passages à niveau (6) a, en 1881, subi des modifications provenant, d'une part, de l'ouverture de sections nouvelles, d'autre part, de diverses suppressions.

XXXVIII. L'annexe XXXVIII énumère ces changements.

Il a été établi 96 passages à niveau gardés, donnant lieu à une dépense annuelle de fr. 68,941-80, et 43 passages à niveau non gardés.

---

(1) Alost (central) et Anvers (boulevard Léopold) [bureaux de ville], Bierghes, Courrière, Falisolle, Gand (canal de Terneuzen) [halte], Gand (Saint-Pierre), Hatrival, Herseaux-Estaimpuis, Jumet (Hamendes), Leignon, Lessines (carrières), Londerzeel (Est), Marchienne (Est), Maubray et Mellier.

(2) Aubel, Auderghem, Bléharies, Dottignies-Saint-Léger, Froidthier, Hollain, Saint-Genois (Helchin), Thimister-Clermont et Thisselt (Ouest).

(3) Buzenol (halte), Croix-Rouge, Ethe, Lamorteau, Poncelle et Virton.

(4) Marcinelle (station commune), dont le service, en ce qui concerne l'État, dépend actuellement de la station de Marchienne (Est).

(5) L'État a, en outre, l'usage de 31 stations gérées par des Compagnies.

(6) *Voir* au compte rendu de 1879 (annexe III) le relevé, par groupes, des passages à niveau existant au 1er janvier 1879, et au compte rendu de 1880 (annexe XXII), les changements survenus pendant les années 1879 et 1880.

Les suppressions faites, en 1881, ont occasionné une dépense totale de fr. 59,699-42. Elles sont au nombre de 27 et comprennent 5 passages gardés. La suppression de ceux-ci a coûté fr. 55,967-61, tout en réalisant une économie de 62,134 francs en capital.

Voici la situation comparée du nombre des passages à niveau au 31 décembre 1881 et 1880 :

		NOMBRE EXISTANT		AUGMENTATION en 1881.
		Fin 1881.	Fin 1880. (1)	
Passages gardés	pendant 12 heures	221	219	2
	— 13 —	87	87	»
	— 14 —	211	199	12
	— 15 —	418	379	39
	— 16 —	547	526	21
	— 17 —	407	385	22
	— 18 —	254	254	»
	— 19 —	258	258	»
	— 20 —	52	52	»
	— 24 —	821	821	»
	Ensemble	3,056	2,960	96
Passages non gardés		1,929	1,886	43
	Totaux	4,985	4,846	139

Au 1er janvier 1882, le nombre d'agents postés aux passages à niveau gardés, s'élevait à 4,044, dont 2,757 hommes et 1,287 femmes.

La dépense à laquelle donne lieu la surveillance de ces passages, est de fr. 2,766,478-33. Elle se décompose de la manière suivante :

Salaires et quarts supplémentaires	fr.	2,687,076 54
Indemnités pour huile		109,389 99
Ensemble . . .	fr.	2,796,466 53
A déduire, du chef d'occupation de maisonnettes		29,987 70
Reste, chiffre égal. . . .	fr.	2,766,478 83

§ 4. BIFURCATIONS.

XXXIX. L'annexe XXXIX donne le relevé des bifurcations, des stations et des points dangereux du railway qui ont été armés, en 1881, d'appareils de sécurité système Saxby et Farmer.

Le nombre des appareils d'enclanchement des signaux et des aiguilles d'excentriques, existant en 1881, s'établit comme il suit :

(1) Chiffres rectifiés.

Au 1er janvier (1).	165
Mis en service pendant l'année. . .	53
Ensemble, au 31 décembre . .	218

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

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Un arrêté daté du 25 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.

XL. La nomenclature des raccordements industriels et des gares privées (2) a, en 1881, subi des modifications qui résultent de la mise en exploitation de raccordements nouveaux. Ces modifications sont détaillées à l'annexe XL.

La situation générale, pour 1881, peut se résumer comme il suit :

	Raccordements.	Gares privées	Ensemble.
Au 1er janvier	484	42	526
Livré à l'exploitation pendant l'année . . .	30	3	33
Ensemble, au 31 décembre . . .	514	45	559

2° Situation des voies.

§ 1er. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

	Longueur.		Différences en plus pour 1881.
	Fin 1881.	Fin 1880.	
Voies principales .	4,185,472 ou 73.53 p. %	4,048,883 ou 74.85 p. %	136,589
— accessoires et des stations . . .	1,506,934 ou 26.47 p. %	1,360,273 ou 25.15 p. %	146,661
Ensemble . .	5,692,406	5,409,156	283,250

(1) *Voir* au compte rendu de 1879 (annexe V), la nomenclature des bifurcations armées ou non armées d'appareils de sécurité à la date du 31 décembre 1879, et au compte rendu de 1880 (annexe XXIII), les installations faites pendant cette dernière année.

(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), de 1879 (annexe VI) et de 1880 (annexe XXV) les modifications survenues dans cette nomenclature pendant ces trois dernières années.

En 1881, la longueur des voies accessoires est de 36 p. °/₀ des voies principales ; en 1880, ce rapport était de 33.60 p. °/₀.

La longueur *effective* du réseau de l'État, soit 2,888,066 mètres, comprenait au 31 décembre 1881 :

	A l'écartement de 1m 50	A l'écartement de 1m.20	Ensemble	
Partie à double voie .	1,290,296	7,109	1,297,405	ou 44.92 p. °/₀
Partie à simple voie .	1,577,020	13,641	1,590,661	ou 55.08 p. °/₀
Totaux . . .	2,867,316	20,750	2,888,066	

En 1880, la partie à double voie représentait 45.04 p. °/₀, et celle à simple voie 54.96 p. °/₀ de l'étendue totale du réseau.

§ 2. RAILS.

XLI. Il y avait dans les voies :

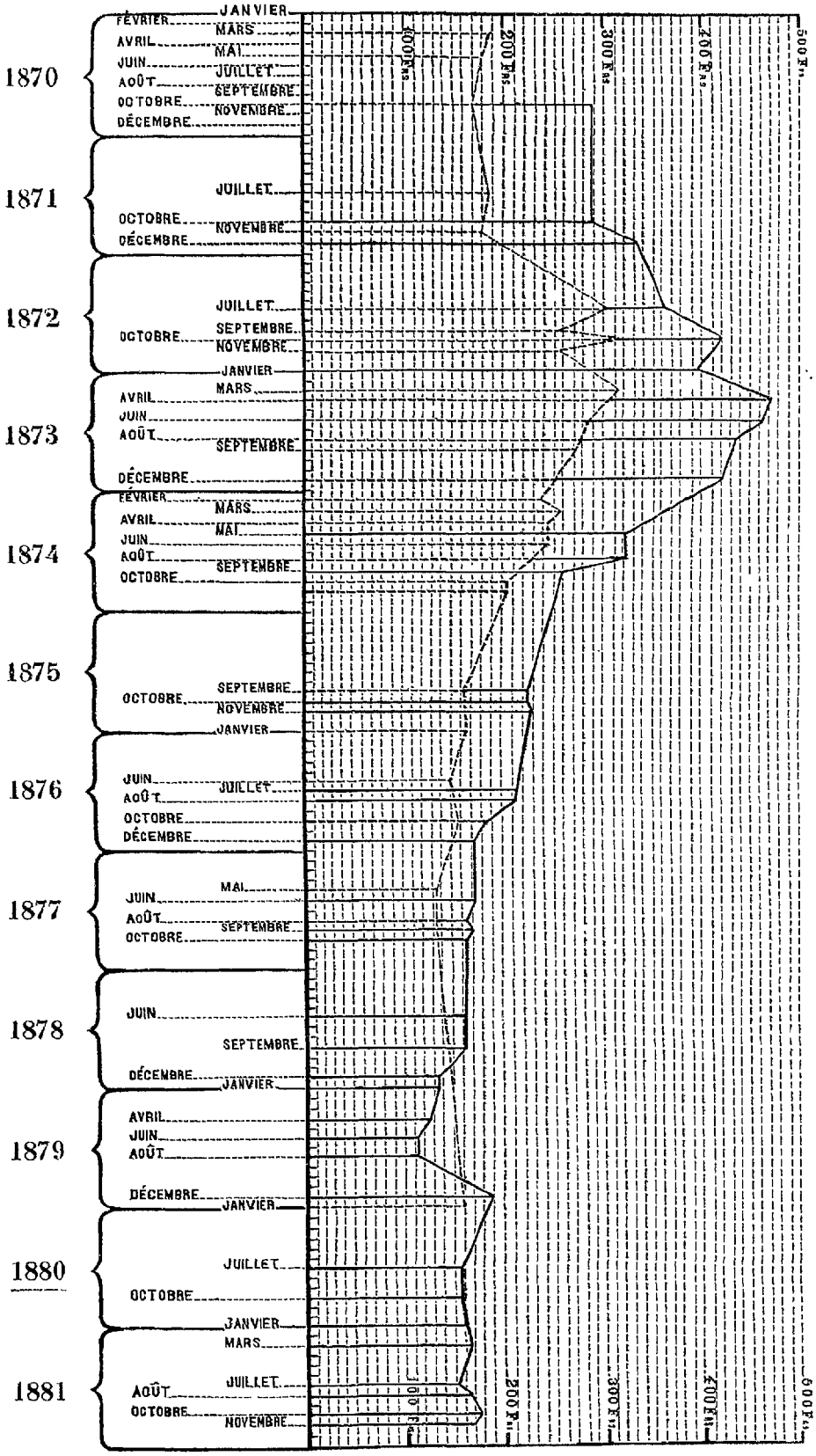
Rails en fer :	Mètres courants de rails. Fin 1881.	Fin 1880.	Différences pour 1881.
Ondulés (de 17 à 22 kilog. par mètre courant).	2,196	2,661	— 465
Parallèles (de 25 à 27 kilog.).	11,228	13,088	— 1,860
A 2 bourrelets inégaux (de 34 kilog.) . .	696,841	805,567	— 108,726
A 2 bourrelets symétriques (de 38 kilog.) .	11,620	22,434	— 10,814
Vignole (de 37 kilog.).	5,866,171	5,907,710	— 41,539
Divers (de différents poids)	379,652	386,006	— 6,354
Totaux. . .	4,967,708	5,157,466	— 189,758
Rails en acier :			
Vignole (de 37 et de 38 kilog.)	5,721,757	4,972,412	+ 749,345
— de 35 kilog., (type Est-français) .	47,201	47,020	+ 181
Hilf (de 29.37 kilog.)	167,349	230,515	— 63,166
De Serres et Battig (de 18.44 kilog.) . .	282	296	— 14
Totaux. . .	5,936,589	5,250,243	+ 686,346
Totaux généraux . . .	10,904,297	10,387,709	+ 516,588

Le développement des rails existant dans les voies comportait :

	Fin 1881.	Fin 1880.	Différences pr 1881
1° Une partie éclissée avec boulons, de.	10,781,138 m. ou 98.87 p. °/₀	10,236,327 m. ou 98.54 p. °/₀	+ 544,811
2° Une partie non éclissée, de	123,159 m. ou 1.13 p. °/₀	151,382 m. ou 1.46 p. °/₀	— 28,223

Le nombre de rails en acier, rapporté à la quantité totale de rails en service au 31 décembre 1881, est de 54.44 p. °/₀. En 1880, ce rapport était de 50.54 p. °/₀. La longueur des barres de l'espèce placées dans les *voies principales,* représente 63.15 p. °/₀ de la longueur totale des rails existant dans ces voies, fin 1881. En 1880, cette proportion était de 59.44 p. °/₀.

Le diagramme suivant figure les prix moyens par tonne, des marchés de rails en acier et en fer, conclus pendant la période de 1870 à 1881. Les traits *pleins* indiquent les prix des rails en acier et les traits *pointillés* ceux des rails en fer.



Echelle de 0m.015 par 100 francs.

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

	En 1881	En 1880.	Différences pour 1881
Pour les rails en fer, de . . . fr.	»	155 95	»
— en acier, de. . . fr.	162 50	174 23	— 11 73

§ 3. BILLES, TRAVERSES, LONGRINES.

a. *Billes et traverses.*

XLI. Il existait dans les voies :

			Nombre. Fin 1881.	Fin 1880.	Différences pour 1881.
Billes en bois :	Chêne	préparées . . .	4,204,367	3,782,529	+ 421,838
		non préparées .	569,180	637,660	— 68,480
		Ensemble.	4,773,547	4,420,189	+ 353,358
	Sapin	préparées . . .	783,416	842,281	— 58,865
		non préparées .	41,882	46,248	— 4,366
		Ensemble.	825,298	888,529	— 63,231
	Hêtre, préparées		601	1,372	— 771
	Totaux	préparées . . .	4,988,384	4,626,182	+ 362,202
		non préparées .	611,062	683,908	— 72,846
		Ensemble.	5,599,446	5,310,090	+ 289,356
Traverses en métal :	Fer	de 2m.20 . . .	66	66	»
		de 2m.40 . . .	170,932	160,161	+ 10,771
		de 2m.60 (Hilf) .	9,287	12,842	— 3,555
	Totaux.		180,285	175,069	+ 7,216
	Totaux généraux. . . .		5,779,731	5,485,159	+ 296,572

Le nombre des billes en bois préparées, se répartit de la manière suivante :

	En 1881.	En 1880.
Procédé Bethell (créosotage) . . .	4,987,783	4,624,810
— Boucherie	601	1,372
Ensemble. . .	4,988,384	4,626,182

En 1881, le nombre de billes en chêne préparées est de 75.08 p. % de la quantité totale de traverses en bois. Pour 1880, cette proportion était de 71.23 p. %.

Les prix des billes en chêne, fournies en 1881, ont varié de fr. 4-78 (1) à

(1) Marchés contractés en 1881, pour les besoins de 1881.

fr. 5-46 (1), et ceux des billes en sapin de fr. 2-26 (2) à fr. 2-43 (1). Les chiffres correspondants, pour 1880, étaient de fr. 4-96 à fr. 5-45, et de fr. 2-44 à fr. 2-58.

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

		Pour les billes en chêne :		Pour les billes en sapin :	
		En 1881.	En 1880.	En 1881.	En 1880.
Prix *moyen* d'achat . . .	fr.	5.20	5.32	2.35	2.51
Préparation (créosotage)		0.65	0.65	1.55 1/4	1.55 1/4
Ensemble.	fr.	5.85	5.97	3.90 1/4	4.06 1/4

b. *Longrines.*

XLI. Il y avait dans les voies :

	Mètres courants		Diminution en 1881.
	Fin 1881.	Fin 1880.	
Longrines en fer, avec traverses système Hilf.	153,487	229,107	75,620
— — système de Serres et Battig.	574	603	29
Totaux. . .	154,061	229,710	75,649

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

Pour les exercices 1880 et 1881, il n'a pas été acheté de traverses métalliques.

§ 4. MATÉRIAUX DE LA VOIE EN GÉNÉRAL.

a. *Emploi.*

XLI. L'annexe XLI donne le résumé de l'emploi et de la situation des rails, des longrines, des billes et des traverses, au 31 décembre 1881.

Voici les chiffres généraux concernant l'emploi des matériaux en 1881 :

---

(1) Marchés contractés en 1880, pour les besoins de 1881.
(2) — 1881, — 1881.
(3) En y comprenant tous les accessoires, le prix *moyen* des traverses métalliques est de fr. 139-97 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 cts.	165,285	164,171	329,454
	En acier . . . . . —	192,913	706,910	899,823
	Totaux. . —	358,196	871,081	1,229,277
Longrines en fer . . . . . Mètres cts.		18,739	10,688	29,427
Billes . . .	En chêne . . . . . Pièces.	127,001	492,107	619,108
	En sapin ou en hêtre. . . —	34,775	13,389	48,164
	Totaux. . . —	161,776	505,496	667,272
Traverses. .	En fer, de 2m.40 . . . . Pièces.	12,116	667	12,783
	— de 2m.60 . . . . —	1,377	980	2,357
	Totaux. . . —	15,493	1,647	15,140

b. *Dépôts.*

XLI. La situation, au 31 décembre 1881, des dépôts de rails, de billes, de traverses et de longrines, peut se résumer comme il suit :

		MATÉRIAUX EN DÉPOT AU 31 DÉCEMBRE 1881.		
		Neufs.	Vieux, susceptibles de remploi.	ENSEMBLE.
Rails . . .	En fer . . . . . Mètres cts.	20,108	667,606	687,714
	En acier . . . . . —	193,768	119,693	313,461
	Totaux. . —	213,876	787,299	1,001,175
Longrines en fer . . . . . Mètres cts.		5,014	92,458	97,472
Billes . . .	En chêne . . . . . Pièces.	91,374	212,065	303,439
	En sapin ou en hêtre. . . —	10,312	115,186	125,498
	Totaux. . . —	101,686	327,251	428,937
Traverses. .	En fer, de 2m.40. . . . Pièces.	15,592	3,399	18,991
	— de 2m.60. . . . —	421	4,519	4,940
	Totaux. . . —	15,813	8,118	23,931

c. *Cession de vieux matériaux.*

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

Ainsi que cela a été annoncé à la page 50 du compte rendu de 1880, l'Administration a, au cours de l'exercice 1881, vendu un stock de vieux rails et accessoires appartenant à l'exercice 1880. Cette vente a produit une somme de 758,490 francs.

Quant aux vieux matériaux retirés du service, en 1881, une partie a été cédée *contre argent,* et a produit une somme de 1,397,436 francs. L'autre partie ne pourra être vendue qu'en 1882, l'Administration ayant, au préalable, dû procéder au recensement des vieux matériaux restant disponibles au 31 décembre 1881 et susceptibles d'être vendus.

En 1881, il n'a pas été cédé de vieux matériaux *en échange de la fourniture de matériel neuf*.

Les prix obtenus en 1881 ont, en moyenne, été plus élevés que ceux de 1880.

II.

Détails relatifs à la traction, au matériel et aux trains; aux approvisionnements et aux dépenses de combustibles, d'éclairage, de chauffage et de graissage.

1° Situation du matériel.

§ 1er. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

a) *Effectif total.*

XLIII. L'effectif du matériel, au 31 décembre, s'établit comme il suit :

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.	Effectif moyen en 1881.
Locomotives (1).	1,456	1,267	+ 189	1,362
Tenders (2).	959 (3)	832	+ 127	896
Voitures à vapeur.	14	14	—	14
Voitures à voyageurs.	2,945	3,000	— 55	2,972
Fourgons à bagages . . . . Wagons « vitesse » et A B	645	653	— 8	648
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs	305	285	+ 20	295
Wagons à marchandises	36,041	35,234	+2,807	34,926
Wagons divers (4).	1,776	1,362	+ 414	1,582

XLIV et XLV. Les annexes XLIV et XLV (5) donnent la description des locomotives.

XLVI. L'annexe XLVI renseigne l'âge des locomotives et le parcours total qu'elles ont effectué jusqu'au 31 décembre 1881.

b) *Effectif par kilomètre exploité.*

L'étendue du réseau au 31 décembre 1881 est de 2,888,066 mètres ; l'effectif du matériel de traction et de transport par kilomètre exploité s'établit comme il suit :

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Locomotives . . . . . fr.	0.50	0.45	+0.05
Tenders	0.33	0.30	+0.03
Voitures à vapeur	0.005	0.005	—
Voitures à voyageurs	1.02	1.07	—0.05
Fourgons à bagages, wagons « vitesse » et A B	0.22	0.23	—0.01
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs.	0.10	0.10	—
Wagons à marchandises	12.48	11.91	+0.57
Wagons divers	0.61	0.48	+0.13

(1) Non compris 5 locomotives prises à bail au Grand Central Belge.

(2) — 5 tenders — —

(3) Y compris 3 tenders affectés à un service spécial aux ateliers de Malines et de Luttre.

(4) Non compris les wagonnets pour l'entretien de la route (579 en 1881 et 558 en 1880) et les wagons de secours, plats (60 en 1881 et en 1880). (*Voir* note (2) de l'annexe XLIII.)

(5) Ces annexes remplacent celles qui ont été publiées dans le compte rendu de 1880 sous les n°s XXXII et XXXIII.

c) *Force en chevaux des locomotives et des voitures à vapeur.*

Le nombre et la force en chevaux des locomotives et des voitures à vapeur existant au 31 décembre 1881, sont indiqués au tableau suivant :

	NOMBRE DE MACHINES.		FORCE EN CHEVAUX			
			TOTALE.		moyenne par machine.	
	En 1881	En 1880.	En 1881.	En 1880.	En 1881.	En 1880.
Locomotives à voyageurs	459	401	88,510	79,316	192	196
Locomotives à marchandises	676	546	118,507	97,127	195	178
Locomotives à marchandises, pour fortes rampes	94	93	20,424	20,622	217	217
Locomotives de gare ou de manœuvre	227	222	19,147	18,292	84	82
Voitures à vapeur (système Belpaire)	14	14	282	282	20	20
Totaux	1,470	1,281	246,870	215,639	168	168

d) *Matériel en construction.*

XLIII. Au 31 décembre 1881, il y avait en construction :

Locomotives	110
Tenders	81
Voitures à voyageurs	78
Fourgons à bagages, wagons « vitesse » et A B	50
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs	2
Wagons à marchandises	1,947

e) *Renouvellements et extensions.*

XLVII. L'annexe XLVII donne le détail des commandes faites, en 1881, pour l'extension et le renouvellement du matériel roulant. Les marchés conclus pendant cette année, ont comporté une dépense de fr. 18,384,186-50 qui se répartit comme il suit :

	SUR FONDS de premier établissement.		SUR FONDS des budgets.		ENSEMBLE.	
	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.
Locomotives	(1) 95	4,488,317 »	30	1,329,170 »	125	5,817,487 »
Tenders	80	401,570 »	»	»	80	401,570 »
Voitures à voyageurs						
Fourgons à bagages, wagons « vitesse » et AB, véhicules entrant dans la composition des trains de voyageurs	128	1,124,682 »	»	»	128	1,124,682 »
Wagons à marchandises et wagons divers	(2) 4,360	10,705,912 50	(3) 110	336,565 »	4,470	11,040,477 50
Totaux	—	16,718,481 50	—	1,665,735 »	—	18,384,186 50

(1) Y compris une locomotive, type « Mogul ».
(2) — 50 wagonnets pour l'entretien de la route.
(3) — 10 — — —

XLVIII. L'annexe XLVIII donne la marche progressive du parc du matériel et la balance des renouvellements, de 1859 à 1881.

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

f) *Wagons de particuliers.*

Au 31 décembre 1880, le nombre de wagons de particuliers admis à circuler sur les lignes de l'État et sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, s'élevait à 175

Pendant l'année 1881, il en a été agréé. 11

La situation au 31 décembre 1881 est donc de 186 (1)

§ 2. MACHINES FIXES ET LOCOMOBILES.

Ces engins servent à alimenter les réservoirs et les châteaux d'eau, à mettre en mouvement l'outillage des ateliers, à comprimer le gaz pour l'éclairage des trains, etc.

L. L'annexe L indique l'emplacement et la puissance de ces machines.

La situation au 31 décembre peut se résumer comme il suit :

		En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Nombre de machines		180	167	+ 13
Force en chevaux	totale	1,634	1,452	+182
	moyenne par machine .	9.02	8.69	+0.33

§ 3. BACHES.

LI. L'annexe LI expose le mouvement annuel de l'effectif des bâches depuis 1860, première année pour laquelle ce renseignement ait pu être établi.

En 1881, la situation se résume comme il suit :

Effectif au 1er janvier		12,527
Bâches neuves mises en service	1,047	
— démolies ou perdues	1,581	
Excédent des démolitions sur les mises en service		534
Effectif au 31 décembre.		11,993
Effectif moyen, en considérant les situations mensuelles		12,230

Comme l'indique la situation ci-dessus, les démolitions de bâches n'ont pas été entièrement compensées par les mises en service; il a été reconnu, en effet, qu'un effectif d'environ 12,000 bâches pouvait suffire aux exigences du service.

La confection et la préparation des bâches se font exclusivement à l'atelier central de Malines.

---

(1) 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.

La question de confier la fourniture de ces agrès à l'industrie privée, a souvent été agitée et toujours résolue négativement, pour les principales raisons indiquées ci-après :

La mise en adjudication des bâches entraînerait à des réceptions provisoires des matières entrant dans leur composition ; les questions de garantie, de durée, de responsabilité en cas d'avaries, soulèveraient de sérieuses difficultés.

L'administration se montrerait, du reste, moins équitable envers l'industrie en général, attendu que les fabricants de toiles, anneaux, huile de lin et autres produits employés à la confection des bâches, n'auraient plus la faculté de fournir directement à l'État.

Dans les conditions actuelles, la seule valeur qui ne soit pas mise en adjudication, quant aux bâches, est la main-d'œuvre, laquelle ne représente que 5 à 6 p. °/₀ de la dépense.

Les prix de revient obtenus à l'atelier central de Malines sont très avantageux, et les bâches sont de bonne qualité.

Voici les résultats des quatre dernières années :

ANNÉES.	DÉPENSES totales. — Francs.	BACHES neuves. — Nombre.	PRIX MOYEN d'une bâche. — Francs.	*Observations.*
1878	535,518	5,426	97.93	En 1879, les prix des matières premières, notamment les toiles, ont subi une baisse assez considerable.
1879	299,196	3,725	80.32	
1880	254,214	2,990*	78.33	* Dont 172 mises en service, en 1881.
1881	65,904	875	75.03	

La durée d'existence des bâches est plus grande dans les dernières années qu'aux époques antérieures.

LI. Un coup d'œil jeté sur l'annexe LI fait voir, en effet, que le nombre de démolitions, comparé à l'effectif, suit généralement une marche descendante.

Si l'on suppose le renouvellement des bâches démolies coté au prix de chaque année, les frais d'entretien et de renouvellement pourraient s'établir comme il suit :

ANNÉES.	BACHES DÉMOLIES ou perdues. — Nombre.	DEPENSES pour réparations. — Francs.	DEPENSES pour renouvellements. — Francs.	DEPENSES TOTALES. — Francs.	A DÉDUIRE la VALEUR des vieilles toiles. — Francs.	RESTE. — Francs.	EFFECTIF MOYEN des BACHES. — Nombre.	COUT MOYEN par bâche. — Francs.	COUT MOYEN par mètre carré (1) — Francs.
1878. . . .	2,360	191,764	231,115	422,879	18,003	404,876	8,912	45 43	1.29
1879. . . .	1,551	122,052	124,576	246,628	12,422	234,206	10,567	22.16	0.63
1880. . . .	2,495	142,050	195,433	337,483	31,510	305,973	12,487	24.50	0.70
1881. . . .	1,581	152,262	115,460	267,722	17,524	250,198	12,230	20.46	0.58
Ensemble .	7,987	608,128	666,584	1,274,712	79,459	1,195,253	44,196	27.04	0.77

(1) Les bâches de l'État ont $6^{m}.64$ sur $5^{m}.30$, soit $35^{m²}.20$.

L'élévation du coût moyen d'entretien et de renouvellement en 1878, (fr. 45 43 par bâche et fr. 1-29 par mètre carré), s'explique par la cherté des matières premières et le nombre relativement considérable de bâches démolies pendant cette année.

En faisant abstraction des résultats de 1878, on obtient, pour les trois dernières années, un coût moyen de fr. 22-40 par bâche et de fr. 0-64 par mètre carré.

2° Parcours du matériel. — Consommations par locomotive-kilomètre.

§ 1er. LOCOMOTIVES.

				En 1881.	En 1880 (1).
LII.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État (2).	Sur le réseau de l'État.	Remorque de trains	35,701,640	32,474,508
			Manœuvres et réserve	9,578,444	8,779,218
			Circulation à vide	1,542,183	1,246,842
			Ensemble.	46,821,934	42,197,568
		Sur les lignes étrangères.	Remorque de trains.	337,762	303,200
			Manœuvres et réserve	3,430	2,683
			Circulation à vide	»	»
			Ensemble.	341,192	305,883
		Sur les lignes de l'Etat et de l'étranger.	Remorque de trains	36,039,402	32,474,708
			Manœuvres et réserve	9,581,541	8,781,901
			Circulation à vide	1,542,183	1,246,842
			Totaux (Locomotives-kilomètres)	47,163,126	42,503,451
LIII.	Parcours kilométrique	annuel	par locomotive de l'effectif moyen (3).	34,501	34,167
			— en service	40,799	(4)
		journalier	par locomotive de l'effectif moyen (3).	95	93
			— en service.	112	(4)
		par heure de feu.		8,434	(4)
	Rapport p. °/o du parcours en manœuvres au parcours avec remorque de trains.			26.59 p. °/o	27.04 p. °/o
LVI.	Parcours kilométrique sur le réseau de l'État.	Locomotives de l'État (2)		46,821,934	42,197,568
		— étrangères		337,608	277,598
		Totaux (Locomotives-kilomètres).		47,159,542	42,475,166
	Le réseau entier de l'État a donc été parcouru par les locomotives			16,600 fois.	15,719 fois.

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

(2) Y compris le parcours des locomotives louées à l'État par des Compagnies.

(3) Ce parcours est rapporté à l'effectif moyen, y compris les locomotives louées à l'État par des Compagnies.

(4) Ce renseignement fait défaut.

LII. Le parcours effectué par les locomotives de l'État se répartit proportionnellement comme il suit :

				En 1881.	En 1880.
Locomotives	remorquant des trains	de voyageurs	express	5.92 p. %	5.79 p. %
			ordinaires et spéciaux	30.80 —	31.79 —
		de marchandises et de route		39.70 —	38 83 —
		Ensemble		76.42 —	76.41 —
	manœuvrant ou en réserve			20.32 —	20.66 —
	circulant à vide			3.26 —	2.93 —
	Ensemble			23.58 —	23.59 —

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

			En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Par locomotive-kilomètre avec train	de voyageurs	Quantité (charbon) kilog.	11.89	11.72	+ 0.17
		Dépense (combustible et huile) fr.	0.110	0.109	+ 0.001
	de marchandises	Quantité (charbon) kilog.	18.37	18.95	— 0.58
		Dépense (combustible et huile) fr.	0.171	0.176	— 0.005
Par locomotive-kilomètre effectuant des manœuvres		Quantité (charbon) kilog.	4.70	5.04	— 0.34
		Dépense (combustible et huile) fr.	0.046	0.051	— 0.005
Par locomotive-kilomètre en général		Quantité (charbon) kilog.	12.79	12.95	— 0.16
		Dépense (combustible et huile) fr.	0.118	0.121	— 0.003
Par locomotive-train-kilomètre. (1)		Quantité (charbon) kilog.	16.71	16.95	— 0.24
		Dépense (combustible et huile) fr.	0.155	0.159	— 0.004

§ 2. VÉHICULES.

			En 1881.	En 1880.
LIV. Parcours kilométrique des véhicules de l'État.	Sur le réseau de l'État		427,429,070	394,099,608
	Sur les lignes étrangères		89,436,664	82,184,451
	Totaux (véhicules-kilomètres)		516,865,734	476,284,059
LV. Parcours kilométrique	annuel *moyen*, par véhicule (2)		12,840	12,947
	journalier *moyen*, par véhicule		35	35
Rapport p. % du parcours sur le réseau de l'État.	avec charge		75.98 p. %	77.53 p. %
	à vide		24.02 —	24.47 —

(1) Y compris les consommations des locomotives effectuant des manœuvres.

(2) Le parcours est rapporté au nombre moyen des véhicules, non compris les wagons pour le service des ateliers, les camions-tapissières et les wagons pour la vérification des ponts à peser, dont le parcours n'est pas relevé.

LVI.

			En 1881.	En 1880.
Parcours kilométrique sur le réseau de l'État.	Dans les trains de l'État.	Véhicules de l'État.	427,429,070	394,099,608
		— étrangers.	79,417,635	78,143,843
		Ensemble . . .	506,846,705	472,243,451
	Dans les trains étrangers : véhicules de l'étranger		878,124	1,010,077
	Totaux généraux (véhicules-kilomètres).		507,724,829	473,253,528
Le réseau entier de l'État a donc été franchi par les véhicules de transport			478,727 fois.	475,140 fois.

Le parcours kilométrique des véhicules de l'État et des véhicules étrangers circulant dans les trains de l'État, se répartit comme il suit :

			En 1881.	En 1880.
Pour les véhicules des trains	de voyageurs	express	5.14 p. %	5.06 p. %
		ordinaires et spéciaux	23.11 —	23.74 —
		Ensemble . . .	28.25 p. %	28.80 p. %
	de marchandises et de route.		71.75 —	71.20 —

§ 3. TRAINS.

a. *Trains en général.*

		En 1881.	En 1880.
Trains. Nombre annuel :	Voyageurs	414,142	366,992
	Marchandises	328,663	314,289
	Mixtes.	57,169	41,678
	Ensemble . . .	799,974	722,959
Moyenne par jour		2,192	1,975

LVII.

Parcours kilométrique des trains de l'État :	Sur le réseau de l'État	32,751,848	29,430,939
	Sur les lignes étrangères.	337,762	303,200
	Ensemble . . .	33,089,610	29,734,139
Parcours kilométrique journalier par train		41	41
Parcours kilométrique des trains sur le réseau de l'État :	Trains de l'État.	32,751,848	29,430,939
	— étrangers.	92,958	96,263
	Totaux (Trains-kilomètres).	32,844,806	29,527,202
Le réseau entier de l'État a donc été parcouru par les trains. . . .		11,562 fois.	10,927 fois.

Sur 100 kilomètres parcourus, par les trains de l'État, on compte, selon la nature des trains :

			En 1881.	En 1880.
Trains	Voyageurs.	Express	7.87 p. %.	8.28 p. %
		Ordinaires et spéciaux.	41.58 —	42.05 —
		Ensemble . . .	49.45 p. %.	50.33 p. %.
	Marchandises et route		50.55 —	49.67 —

LVIII. La composition moyenne des trains a été (1) :

			En 1881.	En 1880.
Trains	Voyageurs	Express	10v.086	9v.707
		Ordinaires et spéciaux	8v.583	8v.968
		En général	8v.822	9v.089
	Marchandises et route		22v.008	22v.766
	Voyageurs, marchandises et route		15v.475	15v.882

b. *Trains de plaisir.*

LIX. L'annexe LIX donne le relevé des trains de plaisir mis en marche en 1881, 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 1880.

	Nombre de trains.	Parcours kilométrique sur le reseau de l'Etat.		Nombre de voyageurs transportés.		PRODUIT (part de l'Etat).			
		TOTAL	moyen par train.	TOTAL.	moyen par train.	TOTAL.	MOYEN. par train.	MOYEN. par train-kilomètre	MOYEN. par voyageur
						fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1881	42	7,952	189.0	13,092	311	40,335.75	960.37	5 07	3.08
1880	79	9,884	125.1	29,355	372	68,132.75	862.44	6.89	2.32
Différences pour 1881.	— 37	—1,932	+ 63.9	—16,263	— 61	—27,797. »	+ 97 93	—1.82	+0.76

§ 4. EFFET UTILE DU TRAFIC PAR KILOMÈTRE DE VOIE, PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE ET PAR TRAIN-KILOMÈTRE.

LX. Le travail des véhicules et des trains, en transports de voyageurs et de marchandises, pendant les exercices 1881 et 1880, est détaillé à l'annexe LX. On peut le résumer comme il suit :

VOYAGEURS.		En 1881.	En 1880.
Capacité *moyenne* des voitures (places)		40.14	40.12
Nombre *moyen* de voyageurs-kilomètre	par voiture-kilomètre.	8.53	9.19
	par train-kilomètre	57.56	65.58
	par kilomètre de voie(2)	344,852	383,507

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

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

		En 1881.	En 1880.
	VOYAGEURS.		
LX.	Parcours kilométrique *moyen* d'un voyageur. . . .	21.18	22.80
	Rapport entre le nombre de voyageurs-kilomètre effectifs et le nombre de voyageurs-kilomètre admissibles. — 1re classe	13.02 p. %	15.39 p. %
	— 2e —	17.77 —	19.11 —
	— 3e —	23.80 —	26.11 —
	— Sur l'ensemble	21.05 —	23.22 —
	MARCHANDISES.		
	Capacité *moyenne* des wagons (tonnes)	10.04	9.99
	Nombre *moyen* de tonnes-kilomètre — par wagon-kilomètre chargé.	5.77	5.80
	— par train-kilomètre . . .	90.71	92.00
	— par kilomètre de voie (1) .	504,145	502,852
	Parcours kilométrique *moyen* d'une tonne (2) . . .	70.48	70.48
	Rapport entre le nombre de tonnes-kilomètre effectives et le nombre de tonnes-kilomètre admissibles (3) .	41.91 p. %	45.31 p. %

3° Magasins et dépôts de matériel et d'approvisionnements.

LXII. L'annexe LXII énumère les divers magasins et dépôts de matériel, d'approvisionnements, etc., avec indication du mouvement en valeurs, déduction faite des matériaux de la voie (4).

Les colonnes 2 et 9 renseignent la valeur des approvisionnements en magasin au 1er janvier de chaque exercice, d'après le tarif conventionnel des matières. Ce tarif, revisé 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 1881, dans les divers dépôts, est de fr. 6,729,426-37, tandis que le reliquat, au 1er janvier de la même année, n'atteignait, d'après le même tarif, que la somme de fr. 6,471,671-03.

---

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

(2) Ce parcours n'étant pas connu pour 1881, on a supposé qu'il était resté le même que celui qui a été effectué en 1880.

(3) 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).

(4) L'annexe XLI donne le mouvement, en quantités, des dépôts de rails, de longrines, de billes et de traverses pendant l'année 1881.

Il y a donc, au 31 décembre, une augmentation d'approvisionnements de fr. 257.755-34.

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 29,430,000 trains-kilomètres, en 1880, à 32.750.000 en 1881.

LXIII. L'annexe LXIII donne, par espèces d'objets et de matières d'approvisionnement, le mouvement général en valeurs dans les différents magasins et dépôts pendant l'exercice 1881.

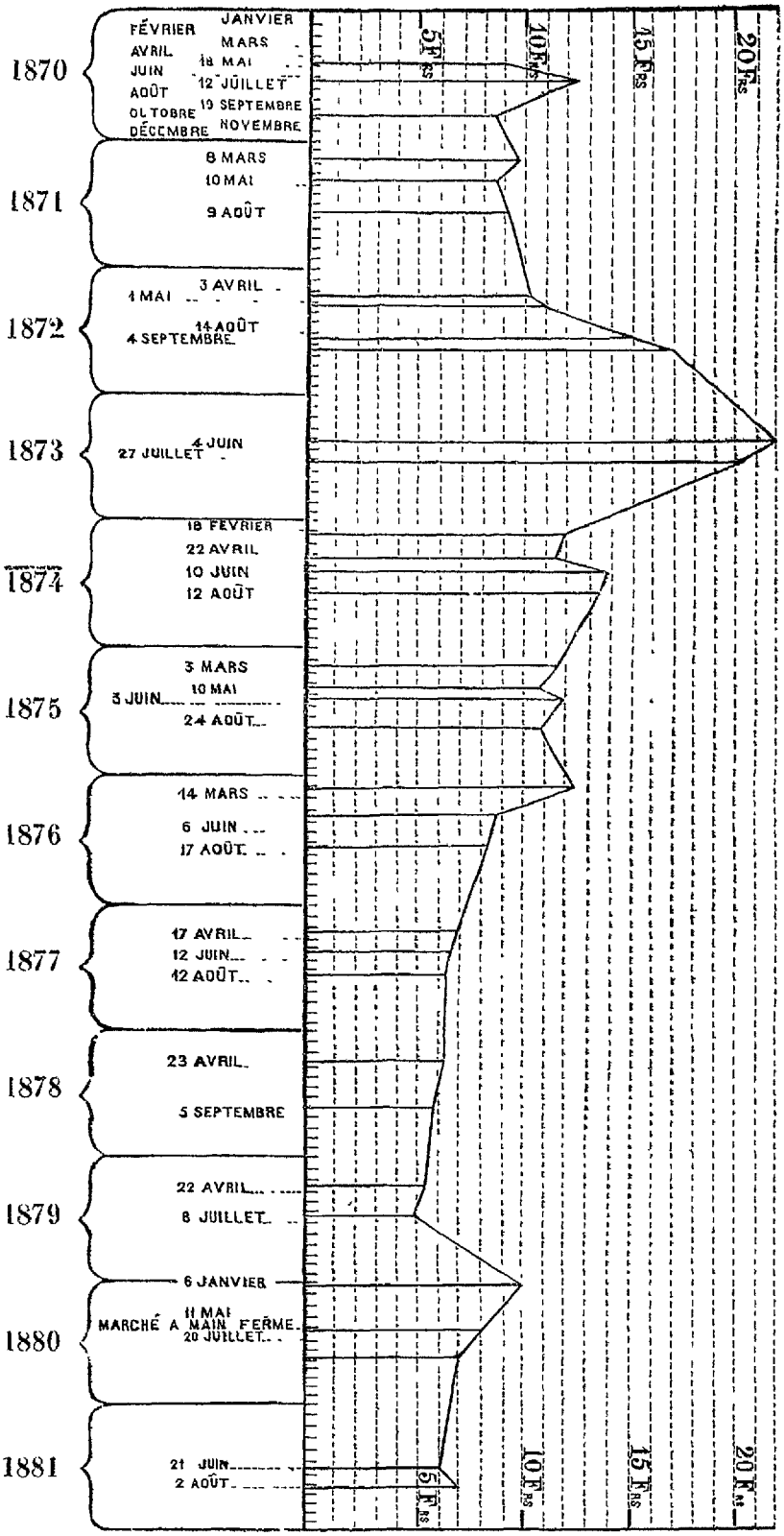
4° Détails relatifs aux dépenses de combustibles, d'éclairage, de chauffage et de graissage.

Combustibles. — L'importance et la valeur des fournitures de charbons et de coke effectuées en 1881, sont indiquées ci-après :

	PRIX MOYENS par TONNE.	QUANTITÉS FOURNIES EN 1881			VALEURS.
		SUR MARCHÉS CONTRACTÉS		Totaux.	
		En 1880.	En 1881.		
	Fr. c	Tonnes.	Tonnes	Tonnes.	Fr. c.
Charbon menu	7.7095	276.522.000	226,345.775	502,867.775	3,876,795 37
— gailleteux	10.1785	66,022.500	56,047.750	122,070.250	1,242,479 41
— pour forges	9.114	5,244.000	3,239.500	8,483.500	77,325 79
— en roche	15.829	940.500	945.250	1,885.750	29,849 79
— pour fours à réchauffer	12.50	1,957.000	»	1,957.000	24,462 50
Coke industriel	15.845	650.750	171.000	821.750	13,019 70
Ensemble	»	351,336.750	286,749.275	638,086.025	5,263,930 56
Pour essais : charbon menu	7.87		617.000		4,855 77
Pour essais : — gailleteux	8.554		45.000		384 97
Pour essais : — lavé	9.0428		1,297.750		11,735 41
Pour déchargement par erreur : charbon gailleteux	11.87		36.200		429 80
Pour déchargement par erreur : coke	9.25		10.000		92 50
Coke acheté de la main à la main	19.942		2,272.535		45,319 03
Ensemble	»		4,278.485		62,817 48
Totaux	»		642.364.510		5,326,748 04

Le salaire des agents réceptionnaires s'étant élevé à fr. 44.002 pour la réception de 642.318 tonnes (non compris les 46.200 kilogrammes déchargés par erreur), la réception d'une tonne de combustible revient, en moyenne, à environ fr. 0-07.

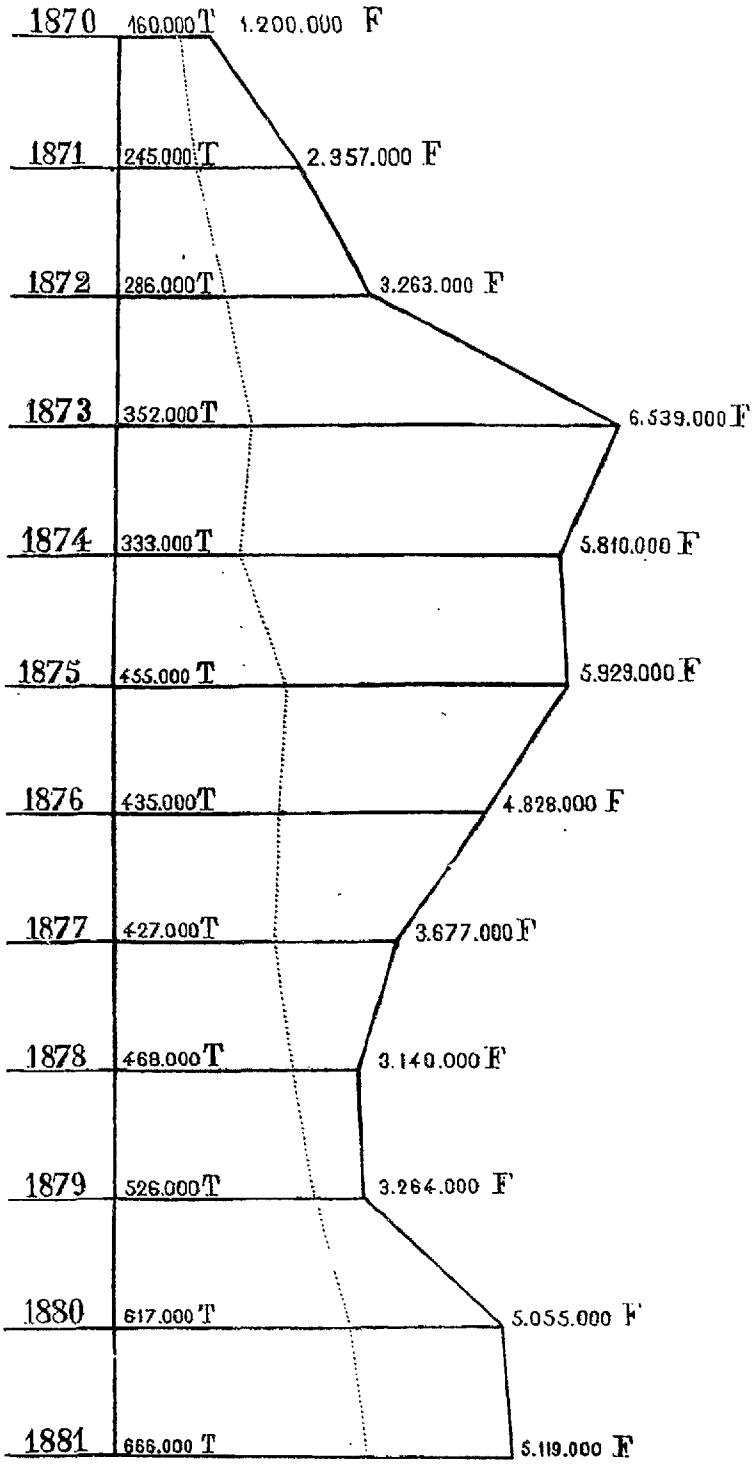
Le diagramme suivant figure les prix moyens par tonne, des adjudications de charbons menus pour la période de 1870 à 1881.



Échelle de 0m.003 par un franc.

Le diagramme suivant donne les quantités de charbons menus et gailleteux fournies et payées, année par année, pendant la période de 1870 à 1881 :

Les traits *pointillés* indiquent les fournitures, tandis que les traits *pleins* représentent les sommes payées.



Echelles : De 0m 005 par 100,000 tonnes.
De 0m.010 par 1,000,000 de francs.

Éclairage. — Le tableau ci-après présente la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État, ainsi que dans les perceptions des postes et des télégraphes annexées à ces stations :

		BECS A GAZ.	CONSOMMATIONS DE GAZ.				
			QUANTITÉ		DÉPENSE		
			totale	moyenne par bec.	totale	moyenne par bec	moyenne par mètre cube.
		Nombre	Mètres cubes.	Mètres cubes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Services du chemin de fer.	Voies et travaux.	169	57,241		6,868 59		
	Traction	5,933	1,311,816		241,944 97		
	Exploitation . .	11,022	2,428,832	220.36	447,961 95	40.64	0.184
	Ensemble. . .	17,144	3,777,889		696,775 51		
Services de la poste		212	65,398	299.04	11,983 95	56.53	
— du télégraphe. . .		601	146,612	243.94	26,800 21	44.59	0.184
Ensemble . . .		813	210,010	258.31	38,786 16	47.705	
Totaux		17,957	3,987,899(1)	222.08	735 561 67	40.96	0.184

En 1881, l'entretien annuel des canalisations, des compteurs et des brûleurs a, en moyenne, coûté fr. 1-92 par bec.

Voici le détail des dépenses faites, en 1881, pour les services de l'éclairage et du chauffage.

Traitement du personnel (fonctionnaires et employés), frais de déplacements et indemnités. . . . . fr.				76,627 50
Matériel, matière et main-d'œuvre.	Eclairage à l'huile, etc.	Matériel . . . . . fr.	88,621 44	
		Approvisionnements.	338,509 40	
	Eclairage au gaz courant.	Stations	735,561 67	
		Abords des stations.	4,322 45	
		Entretien des canalisations. . . .	38,664 70	
		Installations nouvelles	145,551 38	
		Achat d'outils pour gaziers. . . .	8,019 83	
	Eclairage au gaz riche.	Trains	117,477 98	
		Station et ateliers de Jemelle . . .	6,141 15	
	Eclairage électrique (gare principale d'Anvers-Bassins, ateliers d'Anvers-Est et d'Anvers-Stuyvenberg, abords de la gare de Bruxelles-Nord). . .		75,099 35	
		A reporter. . fr.	1,754,169 53	76,627 50

(1) Cette quantité a été enregistrée par 522 compteurs pouvant alimenter 24,202 becs à gaz.

	Reports. . . fr.	1,754,169 33		76,627 30
Matériel, matière et main-d'œuvre (*suite*).	Éclairage par l'air carburé. — Frais d'installation (à Denderleeuw).	2,112 50		
	Éclairage.	2,040 06		
	Réparation des appareils d'éclairage. — à Malines	71,153 60		
	sur les lignes.	17,643 31		
	Appareillage des trains (éclairage)	19,253 27		
	Chauffage. — par le gaz	2,500 96		
	Matériel	39,082 29		2,298,368 24
	Approvisionnements	10,071 60		
	Installations nouvelles	6,900 »		
	Réparation des appareils de chauffage, à Malines. .	16,633 04		
	Personnel-ouvrier . — Salaires	329,034 46		
	Primes	8,164 19		
	Menues dépenses diverses	19,613 63		
Combustibles				5,263,930 56
Salaires des agents réceptionnaires				44,002 »
	Total . . fr.			7,682,928 10

Chauffage des trains. — Le chauffage général des voitures et des fourgons, mesure mise à exécution dès 1880, a donné lieu, en 1881, à une dépense complémentaire de premier établissement, à savoir :

Pour le chauffage des voitures . . . fr.	66,519	»
— — fourgons	9,325	74
Ensemble. . . fr.	75,844	74

Cette dépense comprend, outre la fourniture de 2,000 chaufferettes et de 375 calorifères d'un modèle nouveau pour wagons à bagages, la fourniture et la transformation de tuyaux et de tricycles.

Au 1er janvier 1881, l'effectif des chaufferettes était de 18,273.

Au 31 décembre 1881, il était de 19,850.

Le nombre des chaufferettes placées journellement a été de 59.542, donnant lieu à une manipulation moyenne de 317 de ces appareils par agent.

Le prix de revient d'une chaufferette placée a été de fr. 0.042.

La dépense moyenne d'entretien de la chaufferette a été de fr. 1-90 pour l'année 1881.

L'effectif des calorifères pour le chauffage des fourgons, qui était de 915 au 1er janvier 1881, a été porté à 1,135 au 31 décembre suivant.

Au 31 décembre 1881, le personnel ouvrier utilisé pour le chauffage des voitures comportait : 4 chefs-lampistes, 1 brigadier-appareilleur, 1 appareilleur et 3 aides, 26 chauffeurs et 376 chaufferettiers, nécessitant une dépense journalière de fr. 975-21, pour le placement de 59,542 chaufferettes.

La dépense de manipulation de chacun de ces appareils a donc été de fr. 0-016 par jour.

Enfin, l'ensemble des dépenses, pour l'année 1881, du service spécial du chauffage des trains, s'est élevé à la somme de fr. 682,102-20 dont voici le détail :

Traitement du personnel (fonctionnaires et employés) . .	fr.	20,622 02
Personnel-ouvrier		177,489 75
Dépenses d'exploitation (amortissement du matériel en 4 et en 8 années compris).	fr.	483,990 43
Ensemble . . .	fr.	682,102 20

LXI. *Graissage.* — L'annexe LXI indique, pour les années 1881 et 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 1881 et en 1880, ainsi que de la valeur calculée sur les prix moyens payés pendant chacun de ces deux exercices.

MATIÈRES CONSOMMÉES :	Unités.	En 1881. Quantités.	Prix moyens.	Valeurs.	En 1880. Quantités.	Prix moyens.	Valeurs.
Combustibles.			Fr. c.			Fr. c.	Fr. c.
Charbon en roche. . . .	Tonne.	1,664	15.950	26,496 44	1,313	16.324	21,430 45
Charbon pour forges. . .	—	9,218	8.984	82,812 40	8,795	7.678	67,531 74
Charbon gailleteux . . .	—	128,054	10 168	1,302,056 28	123,214	10.038	1,236,821 55
Charbon menu	—	530,467	7.710	4,089,902 18	480,129	7.677	3,685,950 07
Charbon menu lavé	—	2,157	8.292	17,885 26	1,138	8.900	10,126 42
Charbon pr four à réchauffer.	—	2,105	12.708	26,750 34	2,095	13.680	28,659 60
Charbon briquettes pr chauffage des trains.	—	31	282.290	8,797 57	14	292.200	4,108 33
Ensemble . . .		673,693	8.245	5,554,700 17	616,698	8.196	5,054,627 86
Charbon de bois . . .	Hectol.	1,478	1.583	2,339 67	1,444	1.51	2,180 44
Coke	Tonne.	2,869	18.720	53,707 21	2,484	16.85	41,853 09
Bois d'allumage neuf .	M³.	8,272	6.560	54,263 75	16,173	6.805	110,056 04
— vieux.	Id.	22,574	4.997	112,803 28	20,450	4.99	102,044 66
Fagots.	Le cent.	2,830	0.152	43,018 43	3,007	1.58	47,511 39
Ensemble				266,132 34	. . . . .		303,645 62
Totaux. . . .				5,820,832 51	. . . . .		5,358,273 48

MATIÈRES CONSOMMÉES :	Unités.	En 1881. Quantités.	Prix moyens.	En 1881. Valeurs.	En 1880. Quantités.	Prix moyens	En 1880. Valeurs.
D'autre part . .				5,820,832 51	. . . . .		5,358,273 48
Éclairage.							
Torches-falots.	Pièce.	23,467	0.386	9,058 26	27,452	0.38	10,431 76
Huile de colza épurée .	Kilog.	355,663	0.719	256,073 28	357,281	0.755	266,174 55
Huile minérale (pétrole).	Id.	1,194,461	0.202	241,281 12	941,209	0.21	197,653 89
Totaux. . . .				506,412 66	. . . . .		474,260 20
Graissage.							
Graisse pour locomotives et voitures.	Kilog.	8,021	1.534	12,307 »	5,584	1.43	7,942 85
Suif.	Id.	115,099	0.862	99,215 31	89,744	0.84	75,384 96
Huiles et graisses . . .	Id.	1,418,904	0.653	946,031 63	1,112,691	0.70	773,876 24
Totaux. . . .				1,057,553 97	. . . . .		857,204 05
Totaux généraux. . . .				7,384,799 14	. . . . .		6,689,737 73

Cette situation présente, pour 1881, une différence en plus de fr. 462,559-03 (8.63 p. %) pour les combustibles ; de fr. 32,152-46 (6.78 p. %) pour l'éclairage et de fr. 200,349-92 (23.37 p. %) pour les matières de graissage, soit une différence totale en plus de fr. 695,061-41 (10-39 p. %) pour l'ensemble des consommations.

La répartition des dépenses, entre les différents services, s'établit comme il suit :

		COMBUSTIBLES.	ÉCLAIRAGE. (1)	GRAISSAGE.	ENSEMBLE.
Direction générale et Magasin central.	1881	16,201 25	4,654 92	66 46	20,922 63
	1880	8,300 26	3,404 60	71 47	11,782 33
Voies et travaux.	1881	99,742 36	46.731 18	12,447 •	158,920 54
	1880	91,201 84	38,633 44	10,116 19	139,951 47
Transports — Bureaux, salles d'attente, hangars et magasins des stations ; wagons et voitures.	1881	93,148 57	216.830 62	279,837 92	589.817 11
	1880	85,106 65	180,643,07	218,605 83	484,355 55
Transports — Abords des stations, bureaux des chefs de gare et du service de traction, lampisteries et dépôts d'approvisionnements	1881	81,426 05	75,497 40	2,446 02	159,369 47
	1880	73,220 01	76,375 81	1.781 41	151,377 23
Arsenal de Malines.	1881	109,001 26	4,012 92	37,801 40	150 815 58
	1880	111,081 12	6,092 06	38,199 08	155,372 26
Ateliers des locomotives dans les stations.	1881	155,709 71	28,454 65	55,523 78	239,688 12
	1880	157,751 92	29,880 95	44,839 91	212,472 78
Ateliers des voitures dans les stations.	1881	86,418 58	54.245 66	18,238 03	158.902 27
	1880	63,865 84	55,465 89	14,852 70	134,184 43
Locomotives (2) — à voyageurs		1,690,193 15	•	207,155 52	»
Locomotives (2) — à marchandises.		2,907,538 12	»	284,571 41	»
Locomotives (2) — pour manœuvres		455,829 36	»	53,008 27	»
Locomotives (2) — Ensemble	1881	5,053,560 63	5,908 22	544,735 20	5,604,204 05
	1880	4,661,168 39	6,700 18	500,282 82	5,168,151 39
Dépenses communes aux locomotives à voyageurs, aux locomotives à marchandises et aux machines fixes.	1881	100,642 13	63,368 63	17,860 45	181,871 21
	1880	85,709 67	69,250 89	8,145 85	163,106 41
Postes (timbres et bureaux ambulants)	1881	2,002 85	2,948 61	21 21	4,972 65
	1880	2,047 33	3,311 75	•	5,359 08
Télégraphes.	1881	3,674 39	2,951 47	111 65	6,717 71
	1880	3,668 25	3,759 90	26 14	7,454 29
Divers (3).	1881	(3) 19,304 55	828 40	88,464 85	108,597 80
	1880	(4) 55,146 22	741 66	20,282 65	56,170 53
Totaux. . . fr.	1881	5,820,832 51	506,412 66	1,057,555 97	7,384,799 14
	1880	5,358,273 48	474,260 20	857,204 05	6.689,737 73
Différences pour 1881 .		+462,559 03	+32,152 46	+200,349 92	+695,061 41

(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 LXI, 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) Sorties en compte général et régularisations d'écritures.

(4) Régularisations d'écritures et délivrances au Service provisoire des Flandres, aux Postes et aux Télégraphes.

III.

Détails relatifs aux transports.

1° Statistique, par service, des transports de toute nature.

§ 1er. TRANSPORTS EN GÉNÉRAL.

XVII à XX. Les tableaux suivants donnent le détail, par service, du mouvement et de la recette en 1881, avec la répartition proportionnelle entre les trois catégories de services.

a) *Mouvement.*

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES		SERVICES internationaux et de transit.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. °/₀.	Quantités.	Rapport p. °/₀.	Quantités.	Rapport p. °/₀.	Quantités.
Voyageurs	40,809,605	92.85	1,383,250	3.15	1,757,167	4. »	(1) 43,950,022
Bagages. Taxés au minimum (expéd.).	135,444	72.18	19,530	10.41	32,659	17.41	187,633
Bagages. — au poids . (quintaux).	110,167	58 39	13,998	7.49	62,765	34.12	186,930
Marchandises. Petites. Express et petits paquets (kil.).	8,544,623	61.72	1,414,307	10.43	3,855,027	27.85	13,843,957
Marchandises. Petites. Articles de messageries (quint.)	1,779,845	70.75	265,881	10.57	470,029	18.68	2,515,755
Marchandises. Grosses . . . . . (tonnes).	(2) 10,191,734	51.31	2,262,615	11.39	7,408,413	37 30	(2) 19,862,762
Finances. . . . . (groupes).	420,760	56 63	53,930	7.16	272,925	36.21	753,615
Équipages. . . . . (voitures).	774	73.57	108	10.27	170	16.16	1,052
Chevaux et bestiaux. . . . . (expéd.).	30,099	70.35	4,038	7.27	12,441	22.38	55,578

b) *Recette.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux et de transit		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. °/₀.	Sommes	Rapport p. °/₀	Sommes.	Rapport p. °/₀.	Sommes.
Voyageurs. . . . . fr.	30,053,534 95	83 10	1,383,926 62	3.82	4,731,426 76	13.08	36,168,888 33
Bagages. Taxés au minimum	67,656 12	72.33	9,751 46	10.42	16,137 91	17.25	93,545 49
Bagages. — au poids	411,017 07	50.92	34,316 16	4.25	361,929 84	44 83	807,263 07
Marchandises. Petites. Express et petits paquets. . .	880,602 78	66.91	73,902 05	5 62	361,042 05	27.44	1,315,546 88
Marchandises. Petites. Articles de messageries . . .	4,445,561 21	75.45	469,971 31	7.97	976,827 34	16.58	5,892,362 86
Marchandises. Grosses.	33,559,886 26	51.12	6,583,332 50	10.03	25,505,457 15	38.85	65,648,675 91
Finances	177,789 67	73.15	14,489 37	5.96	50,766 69	20 89	243,045 73
Équipages.	32,043 05	73.48	4,403 37	10.10	7,158 85	16.42	43,605 27
Chevaux et bestiaux	795,962 »	69.31	58,086 87	5.06	294,294 33	25.63	1,148,343 20
XXI. Produits extraordinaires	2,033,866 53	100. »	»	»	»	. »	2,033,866 53
Ensemble . . fr.	72,457,919 64	63.90	8,632,182 71	7.61	32,305,040 92	28 49	113,395,143 27
XXII. Produits indirects (3)							101,091 49
						Total . . . . fr.	113,498,234 76

(1) Les coupons aller-retour ont été comptés chacun pour deux voyages.

(2) Non compris 1,051,165 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.

(3) Non compris le montant des aliénations d'immeubles s'élevant à fr. 237,086-45.

XVIII à XX, LXIV et LXV. Les transports en *service intérieur* ont, en 1881, fourni fr. 72,457.919-64, soit 63.90 p. °/₀ de la recette totale de l'exploitation. En 1880 (fr. 73,532.747-84), ce rapport était de 64.62 p. °/₀. La diminution est de fr. 1,074.828-20 ou de 1.46 p. °/₀.

XVIII à XX et LXIV à LXVII. La recette des transports en *services mixtes* est, en 1881, descendue à fr. 8,632,182-71, ce qui correspond à 7.61 p. °/₀ du produit de l'exploitation. En 1880 (fr. 9.290,474-04), cette proportion était de 8.16 p. °/₀. La diminution (fr.658,291-33 ou 7.09 p. °/₀) porte principalement sur nos relations avec les lignes du Nord-Belge.

XVIII à XX et LXIV à LXVII. Les *services internationaux* ont, en 1881, produit fr. 27,220,511-32, ce qui équivaut à 24.01 p. °/₀ de la recette générale. En 1880 (fr. 26,727,595-35), ce rapport était de 23.49 p. °/₀. L'augmentation (fr. 492,915-97 ou 1.84 p. °/₀) se répartit de la manière suivante :

	Différences.	
	En plus.	En moins.
Voyageurs . . . . . fr.	24,595 58	»
Bagages	2,595 55	»
Marchandises { petites . . .	124,559 55	»
Marchandises { grosses . . .	338,064 63	»
Finances	15,477 85	»
Équipages	1,045 55	»
Chevaux et bestiaux.	»	13,402 72
	506,318 69	13,402 72
Augmentation égale . . fr.	492,915 97	

La diminution de fr. 13,402-72 du produit des chevaux et des bestiaux se décompose comme il suit :

Fr. 6,173-49 provenant de rectifications d'erreurs en trop reconnues dans les écritures de 1880, et fr. 7,229-23 dus à la diminution de nos relations avec la France et l'Allemagne.

XVIII à XX et LXIV à LXXI. Les *services de transit* ont, en 1881, donné fr. 5,084,529-60, ce qui représente 4.48 p. °/₀ du produit total. En 1880 (fr. 4,234,471-17) c'était 3.72 p. °/₀. L'augmentation est de fr. 850,058-43 ou de 20.07 p. °/₀, savoir :

	Différences.	
	En plus.	En moins.
Voyageurs . . . . . fr.	34,940 44	»
Bagages	»	2,249 17
Marchandises { petites. . . .	33,474 27	»
Marchandises { grosses . . .	819,684 79	»
Finances	3,715 34	»
Équipages	138 45	»
Chevaux et bestiaux.	»	39,645 67
	891,951 27	41,892 84
Augmentation égale . . fr.	850,058 43	

Cette augmentation est répartie, notamment, sur les relations suivantes :

Grand-duché de Luxembourg et France	fr.	318,333 89
— — et Allemagne		336,922 65
France et Hollande.		72,771 62
Allemagne (non compris l'Alsace-Lorraine) et Angleterre . .		20,738 57

L'important trafic de moutons de Neuss vers la France, qui s'effectuait précédemment par Namur, Charleroi et Erquelinnes, n'a plus été dirigé par Namur-Charleroi, en 1881. Il a été acheminé par Namur-Mouscron.

D'un autre côté, une partie du trafic du bétail de l'Allemagne vers la France prend la route de Batilly.

§ 2. VOYAGEURS.

XVII et XVIII

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

De ce point de vue, les résultats de 1881 sont ci-après resumés et comparés à ceux de l'exercice 1880.

		MOUVEMENT.	RECETTE.	Parcours moyen par voyageur	Produit moyen par voyageur.	RÉPARTITION PROPORTIONNELLE	
						du mouvement	de la recette
				Kilomet	Fr. c.	P. °/o.	P. °/o.
Service intérieur. . . .	En 1881 .	40,809,605	50,055,554 95	20.11	0.736	92.85	85.10
	En 1880 .	40.006,801	51,649,517 77	21.71	0.791	92.97	85.80
Différences pour 1881 .		+ 802,804	— 1,595,982 82	— 1.60	— 0.055	— 0.12	— 0.70
Services mixtes	En 1881 .	1,583,230	1,385,926 62	25.55	1.000	3.15	3.82
	En 1880 .	1,365,195	1,445,603 87	25.71	1.058	3.17	3.83
Différences pour 1881 .		+ 18,035	— 61,677 25	— 2 16	— 0.058	— 0.02	— 0.01
Services internationaux et de transit.	En 1881 .	1,737,167	4,731,426 76	43.98	2.692	4. »	13.08
	En 1880 .	1,660,886	4,671,890 74	46.77	2.812	5.86	12.37
Différences pour 1881 .		+ 96,281	+ 59,536 02	— 2.79	— 0.120	+ 0.14	+ 0.71
Services réunis	En 1881 .	43 950,022	56,168.888 33	21.17	0.823	100. »	100. »
	En 1880 .	45.052,882	57,767,012 38	22.80	0.878	100 »	100. »
Différences pour 1881 .		+ 917,140	— 1,598,124 05	— 1.63	— 0 055	—	—

XVII. Le parcours et le produit moyens ont décru à tous les services.

C'est le service intérieur qui présente la diminution la moins forte de parcours et de produit moyens (1ᵏ60 et fr. 0.055).

La répartition proportionnelle du service intérieur est de 92.85 p. °/₀ pour le mouvement et de 83.10 p. °/₀ pour la recette.

Les voyageurs des services internationaux et de transit n'entrent que pour 4 p. °/₀ seulement dans le mouvement total et pour 13.08 p. °/₀ dans la recette générale.

Voici la répartition, par service, des billets simples et des billets aller-retour (1) pour les exercices 1881 et 1880.

SERVICES.	BILLETS.	MOUVEMENT.				RECETTE.			
		En 1881.		En 1880.		En 1881.		En 1880.	
		Nombre.	Rapport p. °/₀	Nombre.	Rapport p. °/₀.	Montant.	Rapport p. °/₀.	Montant.	Rapport p. °/₀.
Intérieur.	simples . . .	12,371,360	37.53	13,928,450	39.16	13,459,781 93	49.17	14,596,110 72	50.42
	aller-retour. .	20,593,302	62.47	20,084,982	60.84	13,912,035 54	50.83	14,354,479 32	49.58
Mixtes.	simples . . .	882,091	67.39	869,480	68 68	952,618 40	73.83	1,010,737 42	75.03
	aller-retour. .	426,850	32.61	396,474	31.32	341,168 33	26.17	336,395 46	24.97
Internationaux et transit.	simples . . .	1,228,726	71.78	1,139,853	71.02	3,824,535 02	83.03	3,707,477 34	81.65
	aller-retour. .	483,146	28.22	465,068	28.98	781,686 57	16.97	833,353 84	18.35
Réunis.	simples . . .	14,482,177	40.24	14,937,783	41.63	18,246,935 35	54.83	19,314,325 48	55.44
	aller-retour. .	21,503,298	59.76	20,946,524	58.37	15,034,890 44	45.17	15,524,230 62	44.56

Les voyages faits, en 1881, au moyen de billets aller-retour, correspondent à 59.76 p. °/₀ de la circulation totale. En 1880, c'était 58.37 p. °/₀.

Le service intérieur donne près de 2 p. °/₀ de voyages en plus avec billets aller-retour.

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

XIX. L'annexe XIX donne, par service, le détail de ces catégories de transports.

Le mouvement et la recette, pour 1881 et 1880, se répartissent comme il suit, entre les trois services :

(1) Chaque billet aller-retour a été compté pour deux voyages.

	MOUVEMENT.						RECETTE.					
	Service intérieur.		Services mixtes.		Services internationaux et transit.		Service intérieur.		Services mixtes.		Services internationaux et transit	
	1881	1880	1881	1880	1881	1880	1881	1880	1881	1880	1881	1880
Bagages { taxés au minimum (expéditions)	72.18	71.91	10.41	10.53	17.41	17.56	72.33	70 86	10 42	10.25	17.25	16.89
— poids . . . (quintaux)	58.39	59.81	7.49	7 81	34.12	32.38	50.92	50.95	4.25	4.45	44.83	44 60
Colis par express et petits paquets. (kilog))	61.72	64.02	10.43	10.64	27.85	25.35	66.91	64.05	5.62	5.86	27.41	30.09
Articles de messageries. . . . . (quintaux)	70.75	73.69	10.57	11.53	18.68	14.78	75.45	77.07	7.97	8.94	16.58	13.99
Grosses marchandises. . . . . (tonnes)	51.31	51 88	11.39	12.44	37.30	35.68	51.12	51.13	10.03	11.08	38.85	37.79
Finances. . . . . (groups)	56.63	65.79	7.16	8.91	36.21	25.30	73.15	78.96	5.96	7.02	20.89	14.02
Equipages. . . . . (voitures)	73.57	78.12	10.27	7.71	16 16	14.17	73.48	78 87	10.10	5.54	16.42	15 59
Chevaux et bestiaux . . . . . (expéditions)	70.35	67.26	7.27	8.46	22.38	24.28	69 31	64.77	5.06	5.82	25.63	29.41
Ensemble . . .							53.69	55.12	9.64	10 38	36 67	34.50

Ainsi qu'il est indiqué plus haut, l'accroissement du mouvement et de la recette des transports des finances porte sur les services internationaux et de transit, et principalement sur les groups de plus de 1,000 francs.

L'augmentation du mouvement se décompose comme il suit :

19,808 groups à l'exportation, 38,357 à l'importation et 49,955 en transit par la Belgique. Dans l'accroissement du trafic de transit, les valeurs transportées en service postal de l'Allemagne vers la France entrent pour 51,727 groups. Par contre, les finances envoyées de la France vers l'Allemagne ont présenté une diminution de 8,213 groups; les autres services postaux ont donné des différences peu importantes en 1881.

§ 4. DÉTAIL DES TRANSPORTS DE GROSSES MARCHANDISES.

Le relevé suivant montre, par service et par classe, les différences de mouvement et de recette de 1881 sur 1880.

	DIFFÉRENCES DE 1881 SUR 1880.							
	Service intérieur.		Services mixtes.		Services internationaux et de transit.		Services réunis.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Expéditions taxées au minimum	+ 1,852	+ 23,176 52	— 61	— 1,777 71	+ 567	+ 13,506 63	+ 2,338	+ 34,905 44
— à la 1re classe	— 13,847	— 30,128 18	— 8,827	— 62,283 04	+ 4,387	+ 18,402 92	— 18,287	— 74,008 30
— 2e —	— 212,578	—1,108,852 38	— 74,000	— 298,250 26	— 3,887	— 91,650 94	— 290,465	— 1,498,753 58
— 3e —	+ 301,033	+1,093,871 46	+ 18,900	+ 42,616 96	+ 45,070	— 118,061 27	+ 365,005	+1,018,427 15
— 4e —	+ 254,124	+ 445,062 82	+ 53,682	+ 19,854 44	+ 227,204	+ 455,518 72	+ 535,010	+ 920,435 98
— aux tarifs spéciaux. .	+ 322,176	+ 639,769 03	— 61,793	— 235,803 17	+ 422,317	+ 838,644 41	+ 682,700	+1,242,608 32
— à prix réduits	— 163,543	— 336,861 55	— 4,819	— 7,626 51	»	»	— 168,361	— 244,488 06
— par abonnement. . .	— 56,277	— 101,477 66	— 1,229	— 4,162 43	»	»	— 57,506	— 105,640 09
Frais accessoires.	»	— 98,775 96	»	— 12,019 66	»	+ 41,398 95	»	— 69,406 67
Totaux. . . .	+ 432.940	+ 625,784 15	— 78,147	— 559,453 38	+ 695,658	+1,157,749 42	+ 1,050,451	+1,224,080 19

L'augmentation du mouvement et de la recette des grosses marchandises, porte sur le service intérieur, ainsi que sur les services internationaux et de transit.

En services mixtes, l'abaissement est de 78,147 tonnes et de fr. 559,453-38. Ces diminutions ont été relevées principalement dans le trafic avec le Nord-Belge.

Voici, par service et sur l'ensemble des services, la répartition proportionnelle du mouvement de 1881, 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.	
Expéditions taxées : au minimum	0.53	0.27	0.51	0.06	0.18	0.07	0.40
à la 1re classe	5.49	2.82	5.20	0.59	2.01	0.75	4.16
à la 2e —	1.73	0.89	2.21	0.25	3.70	1.38	2.52
à la 3e —	17.09	8.77	19.12	2.18	7.60	2.83	13.78
à la 4e —	58.86	30.20	64.45	7.34	15.17	5.66	43.20
aux tarifs spéciaux	12.31	6.31	8.42	0.96	71.34	26.61	33.88
à prix réduits	3.72	1.91	0.09	0.01	»	»	1.92
par abonnement	0.27	0.14	»	»	»	»	0.14
Totaux	100.00	51.31	100.00	11.39	100.00	37.30	100.00

Plus de 75 p. % du trafic de la petite vitesse appartiennent à la 4e classe et aux tarifs spéciaux. En services intérieur et mixtes, la 4e classe participe respectivement pour 58.86 p. % et pour 64-45 p. %, tandis que les tarifs spéciaux n'amènent que 12.31 p. % et 8.42 p. % dans le mouvement de chacun de ces services. L'inverse se constate en services internationaux et de transit, où 71.34 p. % de marchandises se transportent à la faveur de tarifs spéciaux. Ce sont, notamment, nos charbons et nos cokes 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 cokes, des minerais et des fontes principalement.

Le tableau ci-après montre, par service, la répartition proportionnelle de la recette de 1881, entre les diverses classes de grosses marchandises.

	RÉPARTITION DE 100 FRANCS.			
	Service intérieur.	Services mixtes.	Services internationaux et de transit.	Services réunis.
Expéditions taxées : au minimum	1.78	1.62	0.26	1.18
à la 1re classe	12.05	10.61	4.97	9.15
à la 2e —	2.77	3.50	7.56	4.65
à la 3e —	20.41	21.55	12.50	17.45
à la 4e —	44.52	55.19	14.66	33.89
aux tarifs spéciaux	11.26	4.97	58.57	28.93
à prix réduits	2.30	0.05	»	1.18
par abonnement	0.34	»	»	0.17
Frais accessoires	4.77	2.51	1.88	3.42

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

En service intérieur, la 4e classe fournit 44-32 p. % de la recette ; en services mixtes, 55.19 p. %, et seulement 14.66 p. % en services internationaux et de transit. Les tarifs spéciaux internationaux et de transit sont compris pour 58.37 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.	
	1881	1880	1881	1880	1881	1880	1881	1880
Expéditions taxées : au minimum	11.012	10.959	9.565	9.470	4.907	4.088	9.717	9.561
à la 1re classe	7.229	7.107	5.939	6.025	8.503	8.634	7.273	7.205
à la 2e —	5.288	5.248	4.611	4.264	6.862	7.096	6.085	5.745
à la 3e —	3.932	3.995	3.278	3.324	5.662	6.582	4.184	4.599
à la 4e —	2.479	2.511	2.491	2.572	3.527	3.661	2.592	2.650
aux tarifs spéciaux	3.012	3.367	1.717	2.251	2.816	2.889	2.822	2.935
à prix réduits	2.035	1.838	1.706	1.620	»	»	2.034	1.855
par abonnement	4.086	2.552	3.730	3.595	»	»	4.086	2.565
Frais accessoires	0.157	0.174	0.073	0.076	0.065	0.065	0.115	0.125
Totaux	3.292	3.374	2.909	3.051	3.442	3.627	3.305	3.425

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. — Tonnes.	RECETTE. — Francs.	Intérieur du pays		Exportation.		Importation.		Transit.	
			PROPORTION RELATIVEMENT							
			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.
Transports taxés : au minimum	79,427	771,814 18	82.66	91.24	6 79	3.36	10.09	5.04	0.46	0.36
à la 1re classe	825,913	6,009,159 74	81.96	78.92	7.58	8.57	8.44	10.32	2.02	2.19
à la 2e —	499,436	3,038,153 55	45.19	38.18	25.04	30.93	18.42	20 64	11.35	10.25
à la 3e —	2,737,570	11,456,535 81	79.44	72.17	10.10	15.28	8.20	9.83	2.26	2.72
à la 4e —	8,581,558	22,246,994 40	86.90	83.19	6.03	7.85	5.34	7.11	1.73	1.85
aux tarifs spéciaux	6,729,625	18,992,548 47	21.47	21.62	47.67	38.76	18.74	26.76	12 12	12.86
à prix réduits	381,691	776,285 46	100. »	100. »	»	»	»	»	»	»
par abonnement	27,542	112,543 19	100. »	100. »	»	»	»	»	»	»
Totaux	19,862,762	63,404,034 80	62 70	60.53	21.12	19.46	10.64	14 32	5.54	5 69

Sur 100 tonnes de grosses marchandises tranportées, 62t.70 ne franchissent

pas la frontière, 21t.12 sont exportées, 10t.64 sont importées, et 5t.54 ne font que traverser le pays.

Sur 100 tonnes de grosses marchandises qui ont bénéficié des tarifs spéciaux, 21t.47 ont été transportées en services intérieur et mixtes, 47t.67 ont été exportées, 18t.74 ont été importées et 12t.12 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 1877 à 1881 .

ANNÉES.	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	TONNES.	DIFFÉRENCE D'UNE ANNÉE A LA PRÉCÉDENTE.		FRANCS.	DIFFÉRENCE D'UNE ANNÉE A LA PRÉCÉDENTE.	
		Chiffres absolus.	Rapport p. °/o.		Chiffres absolus.	Rapport p. °/o.
1877	9,346,853	— 27,677	— 0.30	35,285,092	— 125,155	— 0.37
1878	10,177,191	+ 830,338	+ 8.88	34,996,827	+ 1,711,735	+ 5.14
1879	11,110,714	+ 933,523	+ 9.16	37,764,192	+ 2,767,365	+ 7.91
1880	12,099,556	+ 988,842	+ 8.90	40,076,888	+ 2,312,696	+ 6.12
1881 (1)	12,454,349	+ 354,793	+ 2.93	38,376,900	— 1,699,988	+ 4.24

Les transports de grosses marchandises, effectués en *services internationaux et de transit*, ont présenté, de 1877 à 1881, 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. °/o.		Chiffres absolus.	Rapport p. °/o.
1877	Internationaux.	4,139,700	— 192,725	— 4.45	14,643,854	— 647,365	— 4.23
	Transit.	838,167	+ 204,224	+ 32.21	2,929,656	+ 704,907	+ 31.68
	Ensemble. . .	4,977,867	+ 11,499	+ 0.23	17,573,490	+ 57,544	+ 0.33
1878	Internationaux.	4,523,604	+ 383,904	+ 9.27	15,845,851	+1,200,017	+ 8.19
	Transit.	880,980	+ 42,815	+ 5.11	2,873,163	— 56,493	— 1.93
	Ensemble. . .	5,404,584	+ 426,717	+ 8.57	18,717,014	+1,143,524	+ 6.51
1879	Internationaux.	5,015,126	+ 491,522	+ 10.87	18,349,425	+2,503,574	+ 15 81
	Transit.	775,205	— 105,775	— 12.01	2,324,478	— 548,685	— 19.10
	Ensemble. . .	5,790,331	+ 385,747	+ 7.14	20,673,903	+1,936,889	+ 10.45

(1) Non compris 1,051,165 tonnes, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.

ANNÉES.	SERVICES.	MOUVEMENT. TONNES.	Différence d'une année à la précédente. Chiffres absolus	Rapport p. °/₀.	RECETTE. FRANCS.	Différence d'une année à la précédente. Chiffres absolus.	Rapport p. °/₀.
1880	Internationaux.	5,868,512	+ 853,380	+ 17.02	21,339,632	+3,190,207	+ 17.39
	Transit.	844,243	+ 69,038	+ 8.91	2,808,076	+ 483,598	+ 20.80
	Ensemble. . .	6,712,755	+ 922,424	+ 15.93	24,347.708	+3.673,805	+ 17.77
1881	Internationaux.	6,308,228	+ 439,716	+ 7.49	21,416,962	— 122,670	— 0.57
	Transit	1,100,185	+ 255,942	+ 30.32	3,610.173	+ 802,097	+ 28.56
	Ensemble . .	7.408.415	+ 695.658	+ 10 36	25,027,135	+ 679,427	+ 2.79

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

Le tableau suivant énumère, par rang d'importance, nos relations internationales directes, et indique, en nombre et en proportion, le mouvement général des marchandises de petite vitesse, ainsi que la recette (part de l'État) de toutes les marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, transportés en 1881.

N° de classement.	SERVICES ÉTRANGERS. EXPORTATION ET IMPORTATION.	MOUVEMENT. Tonnes.	Rapport p. °/₀.	RECETTE. Montant.	Rapport p. °/₀.
1	France	3,668.548	58.5	10,226.412 31	44.6
2	Grand-duché de Luxembourg	1,108,467	17.6	4,816,417 71	21.0
3	Empire germanique et au-delà (à l'exception de l'Alsace-Lorraine)	775,975	12.3	3,995 608 87	17.4
4	Hollande	426,122	6.8	1.727,521 13	7.6
5	Alsace-Lorraine	260,321	4.1	1,690,019 35	7.4
6	Suisse	44,726	0.7	374,029 27	1.6
7	Angleterre	5,654	0.1	50,696 51	0.2
8	Italie.	4,810	0.1	44,365 25	0.2
	Ensemble . . .	6 294,821	100.0	22,925.070 40	100.0

Les $^{9}/_{10}$ du mouvement et près des $^{4}/_{5}$ de la recette, en ce qui concerne nos relations avec la France, sont dus aux exportations.

Les $^{9}/_{10}$ environ du mouvement et plus des $^{8}/_{10}$ de la recette, en ce qui touche nos relations avec le Grand-duché de Luxembourg, représentent les importations.

Les $^{7}/_{10}$ du mouvement et les $^{6}/_{10}$ de la recette, résultant de nos relations avec l'Allemagne, à l'exception de l'Alsace-Lorraine, proviennent des importations.

Le tableau ci-après énumère de la même façon les relations établies *en transit* par la Belgique.

N° de classement relativement au mouvement.	RELATIONS EN TRANSIT PAR LA BELGIQUE.	MOUVEMENT.		RECETTE.	
		Tonnes.	Rapport p. °/₀.	Montant.	Rapport p. °/₀.
1	Allemagne et grand-duché de Luxembourg.	384,026	35.0	1,059,451 »	26.0
2	Grand-duché de Luxembourg et France	324,932	29.5	1,196.423 08	29.4
3	Allemagne (non compris l'Alsace-Lorraine) et France.	290 617	26.4	1,111.296 99	27.3
4	Alsace-Lorraine et Allemagne	42,756	3.9	115,299 02	2.8
5	France et Hollande	17,441	1.6	188,030 30	4.6
6	Allemagne(non compris l'Alsace-Lorraine)et Angleterre	9,144	0.8	190,815 34	4.7
7	Italie et Angleterre	8.294	0.8	51,615 69	1.3
8	Alsace-Lorraine et Hollande	8,365	0.8	49,205 62	1.2
9	Grand-duché de Luxembourg et Hollande	4,506	0.4	16,196 73	0.4
10	Hollande et Suisse	4,470	0.4	39,961 47	1.0
11	Allemagne et Hollande.	2,086	0.2	10,442 99	0.2
12	Alsace-Lorraine et Angleterre	1,851	0.2	45.643 51	1.1
13	France et Angleterre	157	0.0	1,025 19	0.0
14	Alsace-Lorraine et France.	126	0.0	535 52	0.0
15	Hollande et Hollande	122	0.0	520 25	0.0
16	Grand-duché de Luxembourg et Angleterre	11	0.0	218 51	0.0
17	France et France.	5	0.0	66 44	0.0
	Ensemble . . .	1.099,819	100.0	4,074.775 45	100.0

Le courant le plus important relativement au mouvement total (35 p. °/₀), est celui qui a été effectué entre le grand-duché de Luxembourg et l'Allemagne. Le rapport, quant à la recette totale, est de 26 p. °/₀.

Le grand-duché de Luxembourg envoie des fontes en assez grande quantité vers l'Allemagne. Les transports au départ de ce dernier pays se composent principalement de coke. Le mouvement est à peu près le même dans les deux sens.

Les relations entre le grand-duché de Luxembourg et la France occupent le second rang (29.5 p. °/₀) dans le mouvement, et le premier (29.4 p. °/₀) dans la recette. Le trafic consiste en transports de minerais, notamment au départ du Prince-Henri vers les compagnies d'Anzin, du Nord et de l'Est.

On remarquera que le rapport p. °/₀ de la recette du service anglo-allemand est beaucoup plus élevé que le rapport du mouvement. Cela provient des transports de colis postaux dont le produit entre pour $^4/_5$ dans la recette de ce service.

Le rapport de la recette du trafic entre la France et la Hollande est également plus élevé que celui du mouvement. Ces envois, qui sont surtout importants

au départ de ce dernier pays, se composent principalement de marchandises de grande vitesse qui produisent une recette relativement élevée par rapport au mouvement transporté.

Notre part de recette dans le trafic entre la Hollande et l'Alsace-Lorraine présente une augmentation de 45 p. °/₀ sur l'année 1880.

Le mouvement et la recette, en ce qui concerne les relations entre la Hollande et la Suisse, ont progressé de 4,248 tonnes et de fr. 38,202-70.

Les autres services de transit sont peu importants.

2° Tarifs.

Les tarifs et les conditions de transport ont été, en 1881, l'objet de différentes modifications, dont les principales sont les suivantes :

§ 1er. VOYAGEURS ET BAGAGES.

a) *Services intérieur et mixtes.*

I. — Application des barèmes de l'État sur la ligne de Jurbise à Tournai.

II. — Extension des relations au moyen de la création :

a) De billets aller-retour réduits, entre toutes les stations de l'État et celles du Nord-Belge ;

b) De billets réduits pour voyages-circulaires en Belgique.

III. — Création de tarifs d'abonnement en faveur :

a) Des mécaniciens et des chauffeurs assistant aux cours pratiques qui se donnent le dimanche, à Namur, pour la manœuvre et l'entretien des machines à vapeur ;

b) Des membres du personnel enseignant des écoles primaires communales admis à suivre :

1° Les cours normaux temporaires de dessin, organisés à Louvain et à Namur ;

2° Les cours normaux temporaires de gymnastique, organisés à Gand, Liége, Lierre et Nivelles ;

c) Des voyageurs se rendant dans les villes d'eaux.

IV. — Conditions réglementaires :

a) Prolongation de la durée de la validité des coupons aller-retour, pour les parcours de plus de 150 kilomètres ;

b) Suppression :

1° De la surtaxe de 50 p °/₀ à percevoir des voyageurs qui prennent place dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée sur le coupon ;

2° Des prix-express pour les parcours ou parties de parcours effectués par trains ordinaires, et création de billets à prix combinés, pour les voyages à effectuer partie par train express, partie par train ordinaire. (Billets-suppléments à destination imprimée.)

b) *Services internationaux.*

I. — Création d'un grand nombre de coupons simples et aller-retour de et vers des chemins de fer internationaux en relation.

II. — Facilités accordées au public.

L'agence de la Compagnie des wagons-lits a été chargée de la vente des coupons internationaux, des livrets-coupons, etc.

§ 2. PETITS PAQUETS.

I. — Tarifs nouveaux :

a) Mise en vigueur de la convention conclue à Paris, le 3 novembre 1880, et publication du tarif de l'Union postale universelle, comprenant, pour le transport des colis sans déclaration de valeur et dont le poids n'excède pas 3 kilogrammes, des relations entre la Belgique, d'une part, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, le Danemark, l'Égypte, la France, l'Italie, le grand-duché de Luxembourg, le Monténégro, la Norwège, la Roumanie, la Serbie, la Suède, la Suisse et la Turquie, d'autre part ;

b) Création de relations avec l'Amérique, viâ Brême et Hambourg, pour le transport des colis de 5 kilogrammes et moins.

II. — Conditions réglementaires :

L'affranchissement des colis de 5 kilogrammes et moins, a été rendu facultatif en service belge-néerlandais.

III. — Taxation :

a) Création de taxes uniformes pour les colis non postaux de 5 kilogrammes et moins, échangés entre la Belgique et la France ;

b) Réduction des prix de transport pour les colis de 5 kilogrammes et moins, échangés avec la Bulgarie.

§ 3. MARCHANDISES.

a) *Services intérieur et mixtes.*

I. Conditions réglementaires :

a) Le dernier alinéa de l'article 17 a été modifié, en ce sens que la taxe minimum correspondant à 2,000 kilogrammes ne doit être appliquée que si elle est inférieure à la taxe calculée d'après le poids réel ou le poids cubé, selon le cas, majorée d'une taxe supplémentaire de 3 francs ;

b) Les articles 69 et 70, réglant les conditions d'admission au transport de certaines matières nuisibles ou dangereuses, ont subi des modifications importantes ; les nouvelles conditions sont, en règle générale, les mêmes que celles qui sont en vigueur en Allemagne, en Hollande et en Suisse ;

c) L'article 72 a été modifié de la manière suivante : « En cas de fausse « déclaration faite par l'expéditeur quant à l'espèce, la quantité, l'origine ou

« la destination de la marchandise, l'expédition sera taxée au quintuple du « prix de transport, sans préjudice aux poursuites à exercer en exécution de « l'arrêté royal du 10 novembre 1880 et de la loi du 6 mars 1818. »

II. — Classification :

a) Le chlorure de chaux est passé de la 2e à la 3e classe ;

b) Le china-cley, le kaolin et la terre à pipes ont passé de la 3e à la 4e classe ;

c) L'acétate de soude a été admis au tarif spécial n° 4 d'exportation par les ports belges ;

d) Les marbres en blocs à l'importation par les ports belges, ont été admis, sans responsabilité, au tarif spécial n° 8.

III. — Taxation :

a) Des réductions variant de fr. 0-32 à 1 franc, ont été accordées aux transports de charbons effectués, par 100 et 200 tonnes, du Borinage vers les usines à gaz desservies par les stations de Forest, Bruxelles, Schaerbeek et Anvers ;

b) Le minimum de poids à taxer (240,000 kilogrammes) fixé par le tarif spécial n° 15 applicable aux transports de charbon qui sont destinés à l'embarquement à Mons (bassin) et à Warquignies (rivages de Saint-Ghislain), a été abaissé à 160,000 kilogrammes. De plus, ce tarif spécial a été étendu aux envois des bassins de Mons et du Centre, pour l'embarquement à Namur (Meuse), en destination définitive de localités françaises situées au-delà de Givet ;

c) Une réduction de fr. 0-50 sur les prix normaux de la 4e classe, a été accordée aux minerais importés par les ports de mer belges et par Terneuzen ;

d) Mise en vigueur de nouveaux tarifs spéciaux réduits (tarifs spéciaux nos 13 et 14) pour les transports de 100 à 200 tonnes de minerais du Luxembourg belge vers les bassins industriels du pays, et pour les transports de houilles, de coke et de briquettes de ces mêmes bassins en destination d'Athus (hauts-fourneaux) et de Signeulx (frontière), pour Gorcy. Les nouveaux prix par 100 et 200 tonnes comportent, sur ceux par 10 tonnes, qui n'ont pas été modifiés, des réductions respectives de fr. 0-50 et de fr. 0-75 par 1,000 kilogrammes ;

e) Suppression, sur les lignes de l'État, des taxes d'embranchement, et tarification des établissements industriels en raison des distances existant à partir des points où les locomotives prennent ou déposent les wagons ;

f) Substitution du kilomètre à la lieue, comme unité de tarification en service mixte ;

g) Les prix du tarif des petits parcours (1 à 24 kilomètres) applicables à toutes les marchandises de la 4e classe, ont été étendus aux services mixtes ;

h) Les envois effectués en service commun aux lignes de la Compagnie « La Flandre occidentale », d'une part, de l'État et ses correspondants, d'autre part, ont été soumis aux prix du barème de l'État, majorés de 10 centimes en

raison de la distance totale du point de départ au point de destination, sans répétition des frais fixes aux points d'échange.

b. Services internationaux et de transit.

I. — Tarifs généraux :

a) Création :

1° De tarifs pour le transport des marchandises entre la Belgique, d'une part, les chemins de fer de l'Autriche-Hongrie, du Mein-Neckar, du Nord-Est et de l'Union Suisse, d'autre part;

2° De relations directes entre Londres et Harwich, d'une part, les stations des chemins de fer de Nassau, Hessois, du Palatinat et du Mein-Neckar, d'autre part;

3° Des tarifs Belge-Berg-Marche et Belge-Rhénan-Wesphalien, pour le transport des locomotives, tenders et autre matériel de chemin de fer, ainsi que des animaux vivants ;

4° D'un tarif pour le transport des chevaux et des bestiaux, entre la Belgique et le Palatinat.

b) Extension :

1° Du tarif Belge-Italien, aux transports à grande vitesse entre la Belgique et l'Italie, par la France ;

2° A la voie d'Athus-Delle, du tarif Hollando-Suisse en transit par la Belgique et la France ;

3° Des tarifs Belge-Berg-Marche-Rhénan-Cologne-Minden, Belge-Allemand-Russe-Franco-Belge-Nord-Franco-Belge-Est et Franco-Belge-Anzin.

Ces extensions comportent généralement l'introduction de stations nouvelles.

Le tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand a été augmenté de quatre fascicules (IX^a et IX^b, X^a et X^b) qui donnent les prix de la Belgique vers les gares des chemins de fer Mein-Neckar et Hessois.

c) Révision et réimpression :

1° Des fascicules 5^a et 5^b, 8° et 8^b, du tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand, pour les relations avec le Palatinat, l'Etat de Bade et le Nassau;

2° Des tarifs : Anglo-Belge (viâ Harwich),
Belge-Allemand,
Belge-Néerlandais,
Belge-Prince-Henri, et
Belge-Suisse (viâ Athus).

Ces révisions comportent :

1° Pour les fascicules du tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand, la substitution, sur les lignes allemandes, du barême prussien à l'ancien barême ;

2° Pour le tarif Anglo-Belge, le remaniement complet de la classification, et l'augmentation des sections ;

3° Pour le tarif Belge-Allemand, l'établissement de nouvelles relations avec l'Allemagne du Nord, du Centre et de l'Est :

4° Pour le tarif Néerlandais, l'introduction de nouvelles stations ;

5° Pour le tarif Belge-Prince-Henri, la substitution, sur le parcours belge, du kilomètre à la lieue, comme unité de distance ;

6° Pour le tarif Belge-Suisse, l'introduction du prix direct des stations belges vers Delle (transit).

II. — Tarifs spéciaux, exceptionnels ou provisoires.

A. Création ou révision des tarifs suivants :

a) Tarifs spéciaux pour le transport :

1° Des pièces de pont en fer venant de l'Alsace-Lorraine et destinées à l'exportation par les ports belges ;

2° De pierres entre la Hollande et le Grand-Duché, en transit par la Belgique ;

3° Des combustibles en service Rhénan-Westphalien-Alsacien-Lorrain-Luxembourgeois-Prince-Henri, en transit par la Belgique.

b) Tarifs exceptionnels pour le transport :

1° Des écorces à tan en services Belge-Berg-Marche et Rhénan-Cologne-Minden ;

2° Des produits métallurgiques du bassin de la Ruhr, destinés à être exportés par les ports belges et par Terneuzen ;

3° De la volaille et du gibier, de Saint-Pétersbourg à Bruxelles ;

4° Du sucre et de la mélasse, expédiés de la Saxe vers certaines stations belges et vers Terneuzen ;

5° Du sucre brut expédié, par wagon de 10,000 kilogrammes, de la Bohême vers la Belgique ;

6° De pierres lithographiques de Papenheim et Solenhofen vers Anvers (transit).

B) Extension :

Les différents tarifs spéciaux et exceptionnels ont subi des extensions, par suite de l'ouverture de lignes et de stations nouvelles, etc.

III. — Classification :

Déclassement de marchandises dans les divers tarifs, notamment dans le tarif Belge-Néerlandais, en ce qui concerne :

a) La fonte brute et les bois des houillères passés du tarif spécial I au tarif spécial II ;

b) Le plomb en saumons, passé de la 3e section au tarif spécial I ;

c) Le suif, passé de la 2e à la 3e section ;

d) Les tôles fines et le zinc transportés en wagons fermés, admis aux prix du tarif spécial I.

IV. — Taxation :

Réductions diverses des prix belges :

a) Pour les envois de déchets de pyrite en services Belge-Berg-Marche et Rhénan ;

b) De fr. 0-75 et de 1 franc par 1,000 kilogrammes en faveur des expéditions effectuées par 100 et 200 tonnes en ce qui concerne :

1° Les minerais du Grand-Duché et de l'Est de la France, viâ Athus, en destination des hauts-fourneaux des bassins du Centre, de Charleroi et de Liége ;

2° La houille, le coke et les briquettes des dits bassins vers l'Est de la France, par les voies d'Athus et de Lamorteau ;

3° Le charbon transporté vers la Suisse, par la voie du Luxembourg.

3° Agences commerciales.

L'Administration des chemins de fer de l'État belge possédait, à la fin de l'année 1881, des agences commerciales à Anvers, à Vienne et à Bâle.

La mission de ces agences consiste :

1° A édifier le Département des Travaux Publics et, par suite, les industriels belges, sur ce qui se passe dans le domaine des tarifs dans les contrées de leurs circonscriptions, sur les ressources et les conditions d'exportation et d'importation offertes par ces contrées et sur le régime douanier ;

2° A maintenir et à développer les relations avec les chemins de fer de l'État belge et avec les ports belges, en signalant les nouveaux éléments de trafic et les mesures qu'il y aurait à prendre pour les attirer par nos lignes ;

3° A nous renseigner immédiatement sur les prix de transport par la navigation ou par la voie ferrée au delà des points tarifés directement avec la Belgique, sur les itinéraires les plus avantageux à faire suivre aux transports annoncés, sur les exigences de la douane et de la police ;

4° A faire connaître les défauts du service et les changements qu'il serait utile d'y apporter.

Le Département apprécie chaque jour davantage les heureux résultats de l'institution des agences commerciales. Grâce à la présence, sur les lieux, de nos agents commerciaux, à leurs rapports suivis avec les administrations et le commerce étrangers, nous sommes tenus régulièrement au courant de ce qui se passe en matière de tarifs, des changements apportés dans les prix et conditions de transport par les autres routes, etc.

Nous pouvons ainsi saisir toutes les occasions propices au développement de notre trafic.

Nos agences commerciales rendent notamment de très grands services pour le transit maritime, et contribuent puissamment au maintien de la situation avantageuse que le port d'Anvers et les autres ports belges possédent dans nombre de relations où les ports étrangers luttent à prix inférieurs ou égaux.

D'un autre côté, nos représentants commerciaux nous fournissent souvent des renseignements très utiles pour nos commerçants et nos industriels ; ils s'attachent aussi, dans leurs tournées, à engager les maisons étrangères à entrer en relations avec les fabricants et les producteurs belges et ils y parviennent fréquemment.

En ce qui concerne particulièrement Anvers, l'agence établie dans cette ville est en rapport constant avec le commerce et la navigation. Elle facilite à celle-ci

la combinaison de nos tarifs avec les frêts de mer, les taxes d'assurances, les frais de place, etc.

Notre représentant est en rapport avec tous les services du port : avec l'Administration communale, l'Administration de la douane, l'Administration du port.

On trouvera ci-après la statistique comparative des renseignements fournis par l'agence d'Anvers, pendant les années 1880 et 1881.

ANNÉES.	DEMANDES AUXQUELLES IL A ÉTÉ RÉPONDU		TOTAL.
	Par lettres.	Verbalement.	
1880	12,660	786	13,446
1881	29,675	1,880	31,655

4° Renseignements commerciaux.

Le tableau suivant résume les opérations du bureau de renseignements commerciaux, pendant les années 1881 et 1880.

DEMANDES AUXQUELLES IL A ÉTÉ RÉPONDU :		NOMBRE de renseignements fournis en		MOYENNES par mois en	
		1881.	1880 (1).	1881.	1880 (1).
Par mémorandum.	Voyageurs et bagages. . .	1,501	170	108	14
	Marchandises et douanes. .	13,815	2,106	1,511	176
Verbalement		278	292	25	24
Totaux . . .		17,594	2,568	1,442	214

(1) En 1880, chaque demande n'a été comptée que pour une unité, tandis qu'en 1881, chaque demande a été calculée pour autant d'unités qu'elle comportait de renseignements à fournir.

C. CONSTRUCTIONS NOUVELLES ; AMÉLIORATIONS OU INNOVATIONS. — ÉTUDES FAITES A L'ÉTRANGER.

I.

Constructions nouvelles ; améliorations ou innovations.

§ 1er. VOIES.

Rails en acier. — Les travaux de réfection des voies ont été effectués presque exclusivement au moyen de rails en acier. — Plus-value . . . . . fr. 548,000 72

Le tableau ci-dessous donne le rapport du nombre des rails en 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 1877 à 1881 :

		MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE :			RAPPORT p. % des rails d'acier (col. 2) à la quantité totale (col. 3).
		En fer. 1.	En acier. 2.	Total. 3.	4.
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.	3,841,813	3,414,811	7,256,624	47.06
	— accessoires.	1,887,555	377,621	2,265,176	16.67
	Ensemble.	5,729,368	3,792,432	9,521,800	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.	1,945,103	570,941	2,516,044	22.69
	Ensemble.	5,137,466	5,250,243	10,387,709	50.54
1881	Voies principales.	3,004,302	5,147,828	8,152,130	63.15
	— accessoires.	1,963,406	788,761	2,752,167	28.66
	Ensemble.	4,967,708	5,936,589	10,904,297	54.44

(1) Non compris les rails en service dans les voies des lignes de Furnes à Dunkerque et d'Ostende à Armentières (parties belges), qui n'ont été fusionnées avec le réseau de l'État qu'en 1880.

Rails et billes. — Le Département a continué à remplacer, dans les voies, les barres faibles par des rails de plus fort calibre. — Plus-value . . . . . fr. 100,000 »

Il a également poursuivi la substitution des billes en chêne et en sapin créosotées, aux billes non préparées. — Plus-value. . . . . fr. 413,065 02

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 1877 à 1881 :

ANNÉES.	BILLES EN BOIS EN SERVICE :					RAPPORT p. °/o des billes en chêne PRÉPARÉES (col. 2) à la quantité totale (col. 6).
	En chêne.		En sapin et en essences tendres.		TOTAL.	
	Préparées.	Non préparées.	Préparées.	Non préparées.		
1	2	3	4	5	6	7
1877	2,782,148	980,631	989,478	1,424	4,753,681	58.53
1878	3,050,670	933,678	974,361	40,332 (1)	4,998,941	61.02
1879	3,362,097	838,245	872,827	40,159	5,113,298	65.75
1880 (2)	3,782,529	637,660	843,653	46,248	5,310,090	71.23
1881	4,204,367	569,180	784,017	41,882	5,599,446	75.08

Voies métalliques. — L'appréciation consignée à la page 112 du compte rendu de 1880, au sujet des systèmes de voie à fondation métallique, s'est confirmée.

On a démoli plus de 50 kilomètres de voies principales établies en matériel du système Hilf.

On a également commencé la démolition, en certains points dangereux du réseau, des voies établies sur traverses métalliques.

Ballastage des voies. — Le Département a poursuivi l'emploi de la pierraille concassée, à savoir :

1° A charge des fonds de parachèvement fr. 277,600 59
2° — des ressources budgétaires . . 174,759 35

452,359 94

§ 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

(1) 38,886 de ces traverses se trouvent dans les voies des lignes dans les Flandres fusionnées avec le réseau de l'État, 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'État en 1880.

Hodgson, pour combiner les appareils de block avec les appareils d'enclanchement des excentriques et des signaux, a été établi sur la partie à simple voie allant de Termonde à l'origine de la double voie vers Lokeren, et sur la ligne de Gosselies-Courcelles à Charleroi . . . . . fr. 62,261 99

En outre, le block-system par les appareils électriques de MM. Siemens et Halske, a été appliqué sur les sections ci-après :

Termonde à Malines et à Louvain; Welkenraedt à Gemmenich ; Schellebelle à Termonde ; Braine-le-Comte à Gand ; La Pinte à Courtrai, jusqu'à la bifurcation vers Renaix ; Hal à Ath ; Tournai à Blandain; Tournai à Courtrai ; Mons à Quiévrain ; La Louvière à Baume et à Marchiennes; Manage à Mons; La Hulpe à Ciney ; Ciney à Athus; bifurcation de Ramegnies-Chin à Courtrai; Braine-le-Comte à Mons ; Hal à Manage ; Bruxelles-Midi à Luttre; Manage à Charleroi, et ceinture de Bruxelles . . . fr. 600,353 04

662,615 03

XXXIX. *Appareils d'enclanchement des signaux et des aiguilles d'excentriques.* — Des appareils Saxby et Farmer ont été établis, en 1881, aux points indiqués à l'annexe XXXIX (1).

Ces installations sont au nombre de 53 et comportent 1,616 leviers de manœuvre . . . . . fr. 1,438,721 86

LXXII. *Dromoscopes et dromopétards.* — Pendant l'année 1881, des appareils indicateurs de la vitesse des trains ont été placés aux 48 endroits indiqués à l'annexe LXXII.

Ces appareils se nomment dromoscopes ou signaux de relatissement et dromopétards.

Le dromoscope est un disque vertical portant un index. Ce disque est sollicité à tourner par un poids moteur, mais il en est empêché par le contact d'un levier lequel est mis en relation, au moyen d'un fil de fer, avec un déclic établi contre le rail à 150 mètres de l'appareil.

Lorsque la première roue du train arrive au déclic, elle déclanche le levier, et le disque se met en mouvement ; à 50 mètres plus loin, la roue touche un second déclic qui déclanche un autre levier lequel arrête le disque.

---

(1) *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), de 1879 (page 52) et de 1880 (page 113), les installations faites pendant ces quatre derniers exercices.

L'arc parcouru par l'index représente la vitesse du train pendant qu'il franchit l'intervalle entre les déclics.

Le dromopétard est un petit appareil encore plus simple que le dromoscope, et servant à compléter ce dernier.

Le but de cet appareil additionnel est de constater uniquement au passage du point dangereux, si la vitesse est ou non supérieure à la vitesse réglementaire.

Signaux et sonneries. — Des sonneries et des signaux ont été établis, transformés ou déplacés, savoir :

a) Signaux à distance, disques d'arrêt, etc., aux stations d'Angleur, Godarville, Maffles, Moortsel et Obaix-Buzet, ainsi que sur les sections d'Anvers à Gand, d'Athus à Florenville, de Libin à Leignon, du Nord de Gand, et sur les lignes du 6e et du 7e groupe . . . . . fr.	3,747	98
b) Sonnettes d'avertissement, aux stations d'Angleur, Aubel, Bruxelles (rue de Cologne), Bruges, Thimister-Froidier et Theux, ainsi que sur les sections de Gand à Courtrai, de Hoboken à Boom, de Manage à Piéton, et sur les lignes du 11e groupe . . . . . fr.	3,996	84
c) Sonnerie électrique, à Binche	25	»
d) Sonneries trembleuses, aux stations d'Anvers-Est, Anvers-Borgerhout, Bruxelles (rue de la Loi), Bonne-Espérance, Comblain-la-Tour, Faurœulx, Gosselies-Ville, Hever, Laeken, Landen, Malines, Ottignies, Ramillies, Sart-lez-Spa, Statte, Tamines et Welkenraedt, ainsi qu'à la bifurcation de Saint-Ghislain, et sur les lignes du 6e et du 8e groupe . . fr.	5,948	04
e) Grosses sonneries de route (allemandes), sur les sections ci-après :		
Alost à Burst ; Athus à Gedinne ; Blaton à Ath ; Bonne-Espérance à Erquelinnes ; Bruges à Heyst ; Chênée à Verviers, par Herve ; Ecaussinnes à Houdeng ; Gembloux à Mettet ; Gilly à Vieux-Campinaire ; Hyon-Ciply à Bonne-Espérance ; Landen à Ciney ; Leuze à Basècles ; Luttre à Gilly-Sart-Allet ; Manage à Ottignies ; Marcinelle-Jumet à Vieux-Campinaire ; Neerlinter à Moll ; Neerlinter à Tongres ; Saint-Ghislain à Maffles ; Tongres à Saint-Trond et Tubize à Rebecq. . . . . fr.	454,899	67
	448.617	53

§ 3. ROUTE.

Double voie. — En 1881, il a été travaillé à l'établissement d'une double voie sur les sections d'Anvers à Esschen, d'Angleur à Marloie, de Marloie à Haversin et de Pepinster à Spa . . . . . fr. 736,907 29

Détournement de voies, courbes, etc. — Des travaux de détournement ont été effectués au chemin de fer de Bruges à Blankenberghe et à la route de Bruxelles à Malmédy ; des modifications ont été faites aux courbes existant dans la station de Courcelles . . . . . fr. 20,508 16

Il a aussi été travaillé à l'établissement et au détournement de voies à Schaerbeek, ainsi qu'au rétablissement de la courbe de Mons à Bonne-Espérance. . . . . fr. 44,957 47

65,465 63

Passages à niveau. — Il a été établi : des barrières à bascules sur la ligne d'Angleur à Marloie ; des barrières mobiles à Bruxelles (Allée-Verte), et des sentiers pour la suppression d'un passage à niveau, à Beuzet . fr. 1,775 82

Des barrières ont été remplacées à Landen et sur la ligne d'Haversin à Aye ; des sentiers ont été détournés pour la suppression d'un passage à niveau, à Meslin-l'Évêque. . . fr. 379 70

Deux servitudes de passage ont été rachetées à Morhet . . . . . fr. 3,362 06

5,517 58

Ouvrages d'art. — Des travaux de consolidation ont été effectués aux longerons des ponts métalliques sur la ligne de l'Ourthe . . . . . fr. 1,838 30

Il a été établi ou construit : des dalots, à Ormégnies et sur la ligne de Tirlemont à Diest ; des aqueducs, à Eecloo, à Hérinnes et sur la ligne de Tongres à Neerlinter ; des perrés, sur la ligne d'Haversin à Marloie ; des murs de soutènement, à Athus, à Huy et à Huy-Tilleul ; un pont en bois, à Heyst-Écluses, et des appareils de calage, au pont d'Auderghem . . fr. 5,181 30

Des ponts et un aqueduc ont été substitués à Landeghem, à Plasschendaele, à Poulseur et à Tronchiennes . . . . . fr. 83,253 96

Des ponts, des parapets et des longerons

A reporter . . fr 90,273 56

Report . . fr.	90,273 56	
ont été déplacés, exhaussés ou remplacés, à Heyst, à Ninove et sur la ligne de Libramont à Bastogne . . . . . fr.	25,665 88	
Des améliorations ont été apportées à divers ponts sur les lignes du 9e groupe et au tunnel de Braine-le-Comte . . . . . fr.	3,162 40	
Il a été construit un tablier métallique et deux appareils de calage, à Deynze et à Louvain ; la voûte d'un aqueduc a été reconstruite et un aqueduc a été exhaussé, à Ciney et sur la ligne de Denderleeuw à Ath . . . . fr.	2,835 73	
La pile du pont, à Poulseur, a été allongée .	17,901 69	
		139,839 26

§ 4. BATIMENTS.

Construction :

a) De bâtiments des recettes, dans les stations d'Arlon : bâtiment provisoire (283.26m²), Bellefontaine (210.50m²), Bierghes (258.79m²), Bonne-Espérance (131.53m²), Cognelée (264.09m²), Corbeek-Loo (207.90m²), Dison (érigé par la Compagnie des Plateaux de Herve), Eppeghem (207.90m²), Falisolles (62.40m²), Familleureux (269.07m²), Frasnes-lez-Buissenal (240.65m²), Godarville (269.07m²), Hatrival (172.38m²), La Croyère (118.69m²), Leignon (172.38m²), Leupeghem (240.65m²), Marchiennes (269.07m²), Maubray (258.79m²), Ruette : bâtiment provisoire (44.75m²), Ruette : bâtiment définitif (210.50m²), Schoonaerde (240.65m²), Seneffe (269.07m²), Taviers (300.49m²), Trooz (394.79m²), Virton-Saint-Mard : bâtiment provisoire (177.55m²) et Welkenraedt (21.12m²) . . . . . fr. 565,903 17

b) D'abris pour voyageurs, dans les stations de Hever et sur la ligne de Vieux-Dieux à Hoboken (forts 4, 5 et 8) . fr. 8,519 21

c) D'auvents, dans les stations de Familleureux, Godarville, Marchiennes-Est, et d'une gare couverte, avec marquise et couloir vitré, à Spa . . . . . fr. 139,943 65

d) De bâtiments pour loges, maisonnettes, bureaux, cours, cuisines, etc., etc., à Baeleghem, Baume, Beaumont, Desselghem, Erwetegem, Faurœulx, Landscauter, La Pinte, Lierde-Sainte-Marie, Ligne, Machelen, Malines, Marchiennes, Monceau, Moortzeele, Schaerbeek, Soignies, Strée, Termonde, Thuillies, Tirlemont, Tongres, Tournai, Verviers, Verviers-Est et sur les lignes d'Angleur à Marloie, de Ciney à Athus, de Leuze à Saint-Ghislain, de Mons à Quiévrain, par Dour, de Rhisnes à Namur et de Rixensart à Ottignies. . . . fr. 181,413 64

A reporter . . fr. 895,779 67

Report . . . fr.	895,779	67
e) De pavillons pour latrines et urinoirs, à Arlon (provisoire), Bellefontaine, Bierghes, Bonne-Espérance, Cognelée, Courtrai, Falisolles, Frasnes-lez-Buissenal, Fontaine-l'Évêque, Hatrival, Jurbise, La Croyère, Leignon, Leupeghem, Maubray, Ruette, Schaerbeek, Schoonaerde, Taviers, Tirlemont, Trooz et Virton-Saint-Mard . . . . . fr.	49,571	59
f) De hangars à marchandises, à Ans (625m²), Anvers-Dam (1,244.20m²), Athus (130.24m²), Bellefontaine (60.47m²), Bleyberg (29m²), Bruxelles-Ouest (4,072.50m²), Cumptich (59.73m²), Ensival (54m²), Frasnes-lez-Buissenal (110.31m²), La Croyère (18.45m²), Landen (153.78m²), Loth (61m²), Malines (1,633.88m²), Mons (65m²), Quaregnon-Wasmuël (9.45m²), Ruette (60.47m²), Schaerbeek (1,233.60m²), Soignies (177.69m²), Statte (408.80m²) [à payer ½ par l'État et ½ par la Compagnie du Nord] et Vilvorde (153.78m²) . . . . . fr.	425,422	55
g) De remises pour locomotives, à Esschen (439.67m²), Malines (5,722.71m²), Statte (1,706.88m²) et Termonde (1,520.48m²). . . . . fr.	429,431	44
h) D'ateliers, à Charleroi (7,089m²), Luttre (751.48m²), Schaerbeek (2,145m²) et Tirlemont (3,005.37m²) . . . . fr.	590,364	37
i) D'abris, à Bruxelles-Midi (3,033.87m²) et à Jemelle (182.02m²) . . . . . fr.	102,182	»
j) De hangars pour la réception des matières pondéreuses (construits en partie avec des matériaux de remploi), à Malines . . . . . fr.	18,044	43
k) D'un bâtiment, à l'entrepôt de Bruxelles (203.84m²) . .	13,770	67
l) De chaufferies, à Bertrix (33.29m²) et à Gedinne (33.29m²)	2,208	80
m) De bâtiments à divers usages, à Bascoup-Chapelle (18,00m²), à Flénu-Central (92.32m²), à La Louvière (89.43m²), à Morlanwelz (92.32m²) et à Muysen (145.82m²) . . . . fr.	27,635	38
n) D'un bâtiment pour forge et atelier de la route, à Malines (219.26m²). . . . . fr.	5,307	66
o) De remises pour huiles, charbons, etc., à Marcq (10.40m²), à Ollignies (10.40m²) et à Templeuve (34.13m²). fr.	583	30
p) D'un magasin pour le service de la traction, à Namur (157.85m²) . . . . . fr.	5.058	61
q) De bâtiments pour pompes et machines fixes ou chaudières, à Piéton (41.13m²), à Snaeskerke (115.39m²), à Soignies (73.01m²) et à Tournai (92.80m²). . . . . fr.	22,514	80
r) D'un bâtiment pour servir de dépôt à l'outillage d'atelier des ajusteurs et des charpentiers, à Tirlemont (119.77m²) fr.	2.221	90
s) De châteaux d'eau, dans les stations de Haine-Saint-Paul, Ostende, Soignies, Statte et Tirlemont . . . . . fr.	36,753	42
A reporter . . fr.	2,627,050	59

Report . . . . fr.	2,627,050	59
Agrandissement :		
a) D'une remise aux locomotives avec annexes, à Ostende.	80,293	04
b) D'une remise aux locomotives, à Tournai. . . . fr.	71,002	»
c) Du bâtiment des recettes, à Audergbem, Braine-le-Comte, Flénu-Central, Fontaine-l'Évêque et Haecht . . fr.	17,475	42
d) D'une annexe, contre le magasin et le dortoir des machinistes, et du hangar aux machines, à Ath . . . fr.	3,140	97
e) De l'ancien bâtiment et de la cour, à Bonne-Espérance.	1,751	40
f) D'une annexe au bâtiment de la pompe à vapeur, à Muysen . . . . . fr.	963	40
g) Des bureaux de la traction, à Saint-Ghislain	1,900	»
h) De la salle d'attente, à Baudour.	108	18
i) Du bureau des marchandises, à Bruxelles (rue Duquesnoy) . . . . . fr.	107	60
j) Des latrines de l'atelier, à Ledeberg	228	85
Établissement :		
a) De bâtiments pour bureaux de facteurs, dans les stations d'Arlon, Braine-le-Comte, Grammont, et Tirlemont; et de deux bureaux pour l'agence continentale et celle du South-Eastern . . . . . fr.	3,900	35
b) D'abris ou enclos pour petit matériel de la voie, outils, huiles, charbon, vieilles billes, etc., à Braine-le-Comte, Bleyberg, Flénu-Central, Haversin, La Louvière, Ottignies, Marcq et Thourout . . . . . fr.	3,173	74
c) De fondations de machines-outils, appareils à lever les locomotives, etc., dans les stations d'Alost, Anvers-Dam, Arlon, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Quartier-Léopold, Jemelle, Ledeberg, Liége-Guillemins, Malines, Namur, Ostende, Pepinster et Tirlemont . . . . . fr.	4,668	01
d) De portes, cloisons, fenêtres, guichets, etc., etc., à Anderlues, Anvers-Stuyvenberg, Anvers-Sud, Arlon, Ath, Berchem, Bruxelles-Allée-verte, Bruxelles-Nord, Courcelles, Dixmude, Furnes, Gand, Gosselies, Haine-Saint-Paul, Liége, Malines, Marche, Mettet, Namur, Ostende, Pâturages, Pepinster, Quaregnon-Wasmuël, Quiévrain, Verviers-Gérard-Champs et Welkenraedt, et sur les lignes du 7e groupe. fr.	3,599	79
e) D'une halte provisoire, à Gand-Saint-Pierre	1,157	98
f) D'un bâtiment pour écuries, à Saint-Ghislain-Rivages.	2,085	»
g) D'un pavillon d'aisance pour ouvriers, à Bruxelles-Quartier-Léopold . . . . . fr.	788	57
h) D'un magasin provisoire, à Bascoup-Chapelle . . .	255	91
i) De puits avec pompes, à Aye et à La Paix	1,005	03
A reporter . . fr.	2,824,635	83

Report . . . fr.	2,824,635	83
j) De balustrades dans le bâtiment des recettes, à Anvers-Est.	800	»
k) De compartiments et réduits pour articles en souffrance. à Templeuve et sur les lignes du 6e groupe . . . . . fr.	818	76
l) D'un dépôt pour bagages, de guichets et de travaux divers de maçonnerie, à Courtrai, à Gembloux et à Malines.	350	66
m) D'un four, à l'habitation du chef de station à Paturages ; d'une cuisine pour le chef de station, à Neufvilles; d'un garde-corps à l'escalier du dépôt, à Ledeberg; d'une bouche à incendie, à Bruxelles-Allée-verte; d'une cheminée de ventilation, à Bruxelles-Midi ; de la canalisation du ventilateur, à Bruxelles-Nord, et de travaux divers sur tout le réseau . . . . . fr.	1,788	61
Aménagement ou appropriation .		
a) D'un compartiment pour colis en souffrance. à Anvers-Est, et pour colis « bureau restant », à Schaerbeek . fr.	184	17
b) D'une mansarde, à Bovigny	146	56
c) D'un local pour la douane, à Bruxelles-Midi	59	»
d) D'un abri pour ouvriers, à Verviers, et d'un refuge pour les écureuses, à Bruxelles-Nord . . . . . fr.	217	90
e) Du bureau des marchandises, à Bruxelles (Place de la Chapelle). . . . . fr.	5,918	»
f) Des bureaux du chemin de fer, à Gand-Entrepôt . .	614	42
g) De la lampisterie en bureau, à Natoye	136	56
Installation :		
Des bureaux de la comptabilité contradictoire, à Manage, à Saint-Ghislain et à Schaerbeek . . . . . fr.	1,176	10
Assèchement, déplacement ou amélioration des loges et maisonnettes de gardes, aux stations de Baesrode, Capelle-au-Bois, La Pinte, Manage, Termonde et Verviers-Gérard-Champs, ainsi que sur les lignes du 8e et du 10e groupe . fr.	7,692	92
Améliorations ou modifications :		
a) Aux bâtiments des recettes, à Alost, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Contich-Est, Fexhe, Frasnes, Herbestal, Lessines, Marchiennes, Mons. Rèves, Schaerbeek, Wagnelée et dans diverses autres stations . . . . . fr.	7,546	89
b) Au bureau des marchandises, à Mouscron.	339	97
c) Aux bureaux de la gare charbonnière, à Jemappes . .	114	07
d) Aux hangars, magasins et auvents, à Bruxelles (rue des Chartreux), Bruxelles (Quartier-Léopold), Jabbeke et Namur . . . . . fr.	1,629	15
A reporter . . fr.	2,854,169	57

Report . . . fr.	2,854,169	57
e) Aux murs de diverses stations du 10e groupe. . . .	6,768	»
f) Aux maisons, bureaux et locaux, à Pepinster, Verviers-Est et Welkenraedt, ainsi que sur les lignes du 2e, 4e, 6e, 7e, 8e et 9e groupe . . . . . fr.	8,398	74
g) A l'habitation ou à la cour des chefs de station, à Haelen, à Quaregnon-Wasmuël et à Verviers . . . . fr.	464	18
h) Aux caves et au réservoir à pétrole, à Ans, à Arlon et à Quiévrain . . . . . fr.	362	40
i) Aux lanterneaux de la gare couverte de Louvain, de la remise du train royal, à Schaerbeek, des salles d'attente, à Bruxelles (Quartier-Léopold), et de l'usine à gaz, à Gand. fr.	1,453	77
j) A la toiture des bâtiments, à Tournai . . . . . fr.	1,772	53
k) Au bureau des facteurs, salles de gardes, latrines, gouttières, cadrans, lampisteries, etc., dans les stations d'Ans, Anvers-Est, Battice, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Chênée, Gand, Morlanwelz, Namur, Pepinster, Tirlemont, Tournai et Waremme . . . . . fr.	1,697	16
Indemnités pour dégâts causés : substitution de toitures, etc., à Ardoye, Ath, Belœil, Ghlin, Moresnet et Pepinster . . fr.	9,158	»
Fr.	2,884,244	35

§ 5. AMÉNAGEMENT DES STATIONS.

Établissement :

a) Dépavages, trottoirs, empierrements, terrassements, etc., à Braine-le-Comte, Bernimont, Bruges, Bruxelles-Allée-verte, Bruxelles-Ouest, Calamine, Deux-Acren, Dieghem, Florenville, Gammerages, Gouvy, Liége-Guillemins, Landeghem, Louvain, Morhet, Naninnes, Nivelles-Nord, Rebecq-Village, Rixensart, Spa, Tirlemont, Tongres, Trois-Ponts, Vielsalm et Welkenraedt. . . . . fr.	30,971	58
b) De clôtures et palissades, à Anvers-Stuyvenberg, Arlon, Ciney, Dison, Emptinne, Etterbeek, Grandglise, Hamoir, Heinsch, Heyst, Heyst-Ecluse, Jemelle-sur-Sambre, Jumet-Hamende, Jurbise, Marche, Snaeskerke, Vieux-Campinaire, Ville-Pommerœul, ainsi que sur la ligne de Libramont à Bastogne et sur les lignes du 10e groupe . . . fr.	19,727	68
c) De conduites d'eau, pompes, etc., à Anvers-Est, Baulers, Baume, Binche, Bruges, Charleroi, Contich-Ouest, Dolhain, Florenville, Gosselies, Gosselies-Ville, Hal, Libramont, Louvain, Mont, Mont-Saint-Gérard, Montzen-Moresnet, Ostende, Rixensart, Snaeskerke, Thourout, Verviers-Gérard-Champs, et sur la ligne de Jurbise à Monsville. . . . fr.	8,682	88
A reporter . . fr.	59,382	14

Report . . . fr.	59,382	14
d) D'appareils et d'objets divers pour l'éclairage, à Arlon, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Gand, Liége-Guillemins, Liége-Palais, Louvain, Ninove et Tirlemont. . . . . fr.	23,038	56
e) De voies accessoires, de garage, de liaison, etc., et d'élargissement de talus, à Anvers-Borgerhout, Auderghem, Beyne, Bruxelles-Midi, Chastre, Châtelineau, Dour, Estinnes-au-Mont, Flénu-Central, Grand-Metz, Grand-Reng, Halanzy, Jemelle, Haut-Pré, La Paix, Liége-Guillemins, Luttre, Malines, Namur, Nivelles-Est, Nivelles-Nord, Nukerke, Ostende, Vaux-sous-Chèvremont et Vieux-Campinaire, ainsi que sur les lignes de Charleroi à Namur, de Dour à Thulin de Soignies à Masnuy, de Tirlemont à Ans et sur celles du 4e groupe . . . . . fr.	100,224	49
f) De plaques tournantes, à Bruxelles-Ouest, Quiévrain, Tamines et Tournai . . . . . fr.	10,405	68
g) De ponts à peser et de bascules, à Arlon, Aeltre, Bois-du-Luc, Couillet, Courtrai, Deux-Acren, Haversin, Longlier, Lierre, Lincent, Looz, Luttre, Malines, Namur, Orroir, Ostende, et dans diverses autres stations, ainsi que sur les lignes du 10e groupe . . . . . fr.	2,990	42
h) De rampes de chargement, à Hamoir, Lichtervelde, Synghem et Thielt . . . . . fr.	3,393	37
i) De grues et de colonnes hydrauliques, à Gosselies-Courcelles. . . . . fr.	86	40
Exécution de *travaux divers d'amélioration*, à Alost, Anvers-Est, Bruxelles-Midi, Capelle-au-Bois, Emptinne, Gand (Entrepôt), Liége (rue de Laveu), Lierde-Sainte-Marie, Luttre, Marcinelle, Mons, Neufvilles, Nivelles et Sauvenière, ainsi que sur les lignes d'Anvers à la frontière néerlandaise et de Bruxelles à Luttre, et sur celles du 2e, 6e 10e et 11e groupe . . . . . fr.	13,777	92
Fr.	213,318	98

§ 6. TRACTION ET MATÉRIEL.

a) *Locomotives.*

Une machine, type Mogul, à 6 roues accouplées de 1m.473, et à deux roues porteuses à l'avant de 0m.862, a été mise en service sur les lignes du Luxembourg.

Ce type de machine, introduit depuis quelque temps sur les lignes du Great-Eastern, en Angleterre, pour la remorque des trains de houille, à grande vitesse, est mis à l'essai au point de vue de l'exploitation de nos lignes à fortes rampes ; si l'on pouvait, au moyen de ce type, réaliser une augmentation de puissance et de vitesse dans des conditions favorables, on pourrait y recourir avec avantage.

En 1881, il a été créé un nouveau type de locomotives destinées à desservir les lignes sur lesquelles le trafic des voyageurs est peu considérable ou dont les voies sont établies dans des conditions qui ne permettent pas l'utilisation des machines à voyageurs des types ordinaires.

Ces locomotives portent leur eau et leur combustible; elles peuvent marcher indifféremment dans les deux sens; elles ont quatre roues accouplées de 1m.430 et deux roues porteuses à l'avant de 1m.060.

b) *Voitures et wagons.*

L'attribution donnée au service des voitures, de composer des rames au point de vue de leur homogénéité quant aux types et à l'état d'entretien des voitures qui les composent, aura pour effet d'améliorer l'utilisation du matériel à voyageurs. L'annexion, à ce service, de l'atelier central des voitures de Malines, a été faite en vue de faciliter sa mission.

Un type de wagon fermé, de grande capacité (dont l'étude a été annoncée l'année dernière) a été créé pour effectuer les expéditions diverses en destination de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie. Ce wagon peut contenir 10,000 kilogrammes de marchandises de faible densité, et permet aux expéditeurs de jouir de tous les avantages de la tarification en vigueur, depuis le 1er janvier 1880 sur les lignes allemandes. 50 véhicules de l'espèce ont été mis en adjudication le 27 juillet 1881; ils représentent une valeur totale de 169,500 francs.

Il y a lieu de signaler, en outre, l'appropriation d'un certain nombre de wagons-cavaliers et de wagons *A B*, au transport, à grande vitesse, du poisson frais.

c) *Frein Westinghouse.*

L'application du frein continu, système Westinghouse, a été poursuivie sur une grande échelle, tant aux locomotives et aux tenders qu'aux voitures à voyageurs et aux véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs.

Actuellement, tous les trains circulant sur les lignes de :

Bruxelles à Anvers,
Bruxelles à Verviers,
Gand à Louvain,
et Ostende à Bruxelles,

sont munis du frein Westinghouse.

A la date du 1er janvier 1882, le matériel équipé au frein Westinghouse, se composait de 216 locomotives et de 1,056 voitures à voyageurs et fourgons. De plus, 344 véhicules divers, entrant dans la composition des trains de voyageurs, étaient munis du tuyau de continuité.

Les travaux d'appropriation seront poursuivis activement en 1882; à cet effet, il a été acquis 113 assortiments de freins destinés à nombre égal de locomotives; on disposera, en outre, de 307 assortiments de freins pour voitures et fourgons, ainsi que des pièces de tuyauterie nécessaires.

Le montant des dépenses (en salaires et en matériaux) faites jusqu'à la fin de l'exercice 1881, du chef de l'application du frein Westinghouse à notre matériel roulant, s'élève à environ 1,960,000 francs.

d) *Appareils divers. — Outillage.*

Le banc d'épreuves, de la force de 500,000 kilogrammes, acheté au sieur Kirkaldy, de Londres, a été installé et mis en service à Malines, dans les locaux dépendant de la Commission de réception.

L'appareil a été mis à la disposition du public, à la fin de l'année 1881. On s'occupe actuellement de l'élaboration du règlement qui prescrira les conditions de prix et autres, applicables aux essais effectués au moyen de l'appareil en question, pour compte et à la demande des industriels.

Un grand nombre de machines-outils ont été commandées pour le service de la Commission de réception.

Une scie verticale, à mouvement alternatif, actionnée par une machine à vapeur de la force de 25 chevaux, avec chaudière Bède, a été installée dans l'atelier central des voitures, à Malines.

Un four à dessécher le bois vert a été construit dans le même atelier.

De nombreuses commandes de machines ont été faites pour l'atelier central de Mons, qui sera mis en activité dans le courant de l'année 1882.

L'outillage des ateliers des lignes a été complété, de façon à permettre à ceux-ci d'activer les réparations qui leur sont confiées, et de faire face aux exigences du service.

Des chèvres ont été installées dans nos stations principales pour y effectuer le remplacement des paires de roues avariées et des boîtes à huile, aux véhicules sous charge arrêtés en cours de route pour cause d'échauffement. Ces installations sont destinées à atténuer les effets des échauffements de boîtes, et à éviter le transbordement des marchandises, ainsi que l'envoi des wagons aux ateliers de levage.

§ 7. ÉCLAIRAGE ET CHAUFFAGE.

Diverses améliorations ont été introduites dans le service du chauffage des trains.

Les chaufferies de Braine-le-Comte et d'Ostende ont reçu de l'extension.

Un système spécial de chauffage sera appliqué sous peu à quatre voitures cellulaires ; les appareils nécessaires sont en voie de fourniture, et les essais pourront avoir lieu incessamment.

Des fours-calorifères à étages multiples, système Perret, ont été installés dans l'atelier central des voitures, à Malines, pour le chauffage du local occupé par les selliers, les bâcheurs et les garnisseurs.

L'éclairage au gaz a été établi dans les stations d'Angleur-Ourthe, Fontaine-l'Évêque, Furnes, Péruwelz, Spa et Verviers-Est.

Les installations de l'éclairage au gaz ont été notablement augmentées dans un grand nombre de stations et d'ateliers.

On s'est occupé activement de l'éclairage au gaz des appareils Saxby.

§ 8. SERVICE DES TRAINS.

Le service des trains de marchandises a été complètement remanié. Il a été organisé 271 trains nouveaux ; 161 trains ont été supprimés définitivement ; 106 ont été supprimés de fait ; 1,602 modifications diverses ont été apportées aux itinéraires et 393 aux affectations.

Cette réorganisation du service des trains de marchandises a eu pour objectif principal de créer des trains directs à long parcours, des différents points de production du pays aux lieux de consommation et aux frontières, et, comme conséquence, de donner plus de régularité à la marche des trains, en même temps qu'au transport des marchandises en général.

Il paraît utile d'exposer brièvement les bases d'après lesquelles a été réglée l'organisation des trains de marchandises.

Ces trains sont divisés en plusieurs catégories dont chacune est appropriée à des besoins différents.

a) Les *trains directs* ne desservent que les stations principales et les bureaux-frontières importants.

Ces trains doivent obligatoirement faire arrêt aux stations qu'ils desservent. Les stations ajoutent toujours en premier lieu, aux trains directs, les wagons pour les stations les plus éloignées.

b) Les *trains semi-directs,* sont directs sur une partie de leur parcours et omnibus sur une autre partie.

Suivant les nécessités du trafic des lignes qu'ils sont appelés à parcourir, ces trains desservent tantôt de grandes stations et tantôt des stations de moindre importance.

c) Les *trains omnibus* sont spécialement chargés d'assurer le service des petites stations et le travail de détail en cours de route. Ils amènent dans ces stations les wagons chargés et les wagons vides qui leur sont destinés et qui sont pris, soit dans la gare de formation, soit dans les stations de coïncidence ou de bifurcation où ils ont été déposés par d'autres trains, soit enfin dans les stations de provenance elles-mêmes.

Dans les gares intermédiaires, les trains omnibus enlèvent tous les wagons en partance et, suivant l'affectation qui leur est attribuée, les déposent, soit à destination, soit aux points de coïncidence de leur parcours, pour y être repris par les trains directs.

d) Les *trains locaux,* dont l'office consiste spécialement :

1° A enlever les wagons dans les gares de chargement, pour les conduire dans les stations de formation où ils sont manœuvrés et classés dans les trains destinés à les conduire plus loin ;

2° A conduire dans les gares à trafic local, les wagons amenés aux gares de formation par les trains qui viennent y aboutir.

Parmi les autres améliorations apportées au service des trains, il y a lieu de citer les suivantes :

a) Création :

1° De points d'arrêt, en pleine voie, dans certaines localités, à l'occasion des marchés importants qui se tiennent dans les villes voisines ;

2° D'un service international entre Bruxelles et la Hollande, indépendant des services locaux de Bruxelles-Anvers et d'Anvers-Esschen ;

3° De trains-messageries, dans le but d'imprimer plus de régularité au transport des marchandises à grande vitesse ;

4° De nouveaux trains exclusivement réservés au bétail.

b) Dédoublement des trains de voyageurs affectés au transport des marchandises de la grande vitesse entre la Hollande, la Belgique et la France.

§ 9. TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Il a été créé une lettre de voiture uniforme pour tous les services.

Une nouvelle réglementation du chargement des planches a été arrêtée, en vue de mettre un terme aux nombreux dérangements constatés en cours de route.

§ 10. MATÉRIEL DES STATIONS.

L'emploi des cordelettes pour l'arrimage des bâches a été supprimé. Une réserve d'agrès a été créée au chef-lieu des groupes, et un nouveau mode de remplacement immédiat des agrès avariés a été adopté.

§ 11. CAMIONNAGE.

Le service du camionnage a été organisé dans les stations suivantes :

Baume, Dison, Hemixem, Rœulx, Roux et Trazegnies.

§ 12. MODE DE PAYEMENT DES SALAIRES DES OUVRIERS : SUPPRESSION DE LA RÉGIE.

Dans les premiers temps de l'exploitation du chemin de fer, les salaires des ouvriers employés à la journée, les dépenses faites en régie pour l'entretien et la police de la route, les dépenses urgentes et continues pour les transports et la réparation du matériel, étaient payés par les ingénieurs, au moyen de crédits ouverts à chacun d'eux.

En 1838, la Régie fut instituée pour effectuer ces payements, les premiers, directement en mains des intéressés, les autres, au moyen de mandats émis au profit des créanciers sur les crédits ouverts au régisseur, le tout sous réserve de régularisation ultérieure.

Placée sous l'autorité immédiate du Ministre, la Régie ne constituait néanmoins pas un véritable contrôle sur les dépenses de l'administration, mais elle ne pouvait cependant faire de payements qu'après avoir constaté la régularité des pièces produites.

En 1846, à la suite de protestations de la Cour des comptes, au sujet de l'exagération des payements que faisait la Régie, et de critiques produites au sein des Chambres, intervint un nouvel arrêté royal qui, tout en confirmant les attributions déterminées précédemment, prescrivit que les mandats seraient émis sur les crédits ouverts chez les agents du Trésor; que les sommes nécessaires pour les salaires des ouvriers seraient mandatées au nom des délégués chargés d'effectuer les payements, et qu'il ne serait plus effectué de payements, sans une autorisation donnée par le Ministre ou en son nom.

Néanmoins, la Cour des comptes continua, pendant longtemps encore, à relever des irrégularités dans les ouvertures de crédits et dans leur application à l'intervention de la Régie.

Mais, à partir surtout de 1862, les critiques cessèrent et les opérations de ce service furent progressivement restreintes, de telle sorte que, dans les dernières années, il n'avait plus à faire que le payement des salaires que l'on avait, entretemps, facilité en substituant le payement par mois au payement par quinzaine.

A cause de l'extension de l'exploitation et du personnel, ces opérations comportaient encore un maniement de fonds énorme et des transports considérables d'espèces.

La dépense mensuelle était, en effet, montée à 2 ½ millions, et cette somme était réalisée dès le commencement de la période des payements, par les délégués et sur leur signature, au moyen des mandats émis par le directeur de la Régie, à qui les fonds étaient remis pour être ensuite emportés successivement par les délégués, en vue des payements à pied d'œuvre.

Il y avait là, non seulement une situation des plus irrégulières, mais encore un très grave danger, outre de sérieuses difficultés et de grandes pertes de temps, les délégués n'emportant, la plupart, à chaque voyage, que les fonds présumés nécessaires pour les opérations d'une journée.

En 1877, l'Administration avait adopté pour le payement des traitements, le système suivant : les états d'émargement, dressés à l'Administration centrale, sont mandatés sur la caisse de chaque station ; ces pièces constituent valeur en caisse, à concurrence du montant des sommes acquittées par les intéressés, et elles valent comme versement au Trésor, à la décharge des comptables des recettes; elles sont produites dans la comptabilité, pour être transmises à la Cour des comptes, afin de régularisation.

Ce système fut appliqué au payement des salaires, à partir du 1er janvier 1881. En même temps, on attribua, aux chefs des services actifs, le pouvoir de mandater, sous leur responsabilité, le montant des salaires dus au personnel placé sous leur autorité; ces fonctionnaires devenaient ainsi les ordonnateurs, tandis que la comptabilité était attribuée aux agents-comptables des recettes.

La confusion de ces doubles attributions contraire aux principes de la comptabitité de l'Etat, avait été un des principaux reproches que l'on avait faits à la Régie.

L'intervention de la Régie n'avait, dès lors, plus de raison d'être, et ce service fut supprimé ; les anciens délégués furent répartis sur divers points du réseau, et placés chacun au centre d'une circonscription déterminée, pour assister, à côté des comptables, aux opérations mêmes des payements, afin de constater, contradictoirement avec les représentants des services en cause, la réalité et la régularité des payements.

On faisait, par là, disparaître les graves inconvénients du régime précédent, ainsi que les irrégularités qui lui avaient été reprochées, et l'on rendait plus simple, plus facile et plus prompt, le payement des rétributions du nombreux personnel-ouvrier de l'Administration du chemin de fer.

II.

Études faites à l'étranger.

§ 1er. TRACTION ET MATÉRIEL.

Un ingénieur a été chargé d'étudier l'emploi de la contre-vapeur sur les lignes de Paris-Lyon-Méditerranée. Les renseignements qu'il a recueillis font l'objet d'un examen, au point de vue de l'application de la contre-vapeur sur le réseau de l'État.

Le sous-ingénieur attaché, depuis le mois d'août 1880, aux ateliers de la Compagnie du chemin de fer de Berlin-Stettin, a terminé sa mission en 1881. Dans les correspondances qu'il a échangées avec l'Administration, il a fourni des renseignements sur 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, sur un procédé employé par la Société précitée pour l'allumage rapide des locomotives. Ce dernier procédé est actuellement à l'essai à la remise de Bruxelles-Midi.

Un ingénieur en chef, chef de service, a été chargé de l'étude complète et minutieuse de l'organisation du service de la traction sur le chemin de fer de Paris-Orléans (entreprise Polonceau). Le rapport présenté par ce fonctionnaire a été soumis, par Monsieur le Ministre, à l'examen d'une commission spéciale, instituée à cette fin.

Un ingénieur en chef, chef de service, a été chargé d'étudier la voiture à vapeur du système Thomas, employée sur le chemin de fer Louis-de-Hesse, et de présenter un rapport complet sur le mérite de ce véhicule. Il résulte de ce rapport que, dans les conditions où se présentent respectivement la voiture à vapeur en question et le réseau de l'État, et eu égard au service qu'il convient d'assurer, ce système ne peut être utilisé par l'État belge.

Un ingénieur a été envoyé à l'exposition, à Londres, des divers systèmes destinés à réaliser la fumivorité. Il a été chargé, à cette occasion, d'étudier le système d'éclairage électrique Brush, déjà assez répandu en Angleterre. Il a pu, en même temps, examiner l'éclairage au moyen de lampes à incandescence et d'accumulateurs Faure, du train Pullman circulant entre Londres et Brighton. Il a transmis des rapports complets concernant ces différentes installations.

§ 2. EXPLOITATION.

Les exportations d'Amérique en Europe, de la viande fraîche abattue, ayant augmenté dans d'énormes proportions durant les dernières années, un fonctionnaire a été envoyé au Hâvre, pour étudier l'aménagement d'un

steamer servant à ces transports, et les moyens de faire franchir sans inconvénient, à la viande importée, d'assez grandes distances en chemin de fer.

Ce fonctionnaire a été chargé également de s'informer, tant à Paris qu'au Hâvre, de la qualité et du prix de vente de la marchandise, ainsi que de la manière dont elle avait été accueillie par les consommateurs.

L'Administration n'a pu, jusqu'ici, utiliser les renseignements recueillis, parce qu'il n'a pas encore été dirigé, directement d'Amérique en Belgique, de la viande fraîche abattue ; mais si l'expérience continue à être satisfaisante, il est vraisemblable que des cargaisons arriveront à Anvers pour être réexpédiées dans les villes et les centres industriels de la Belgique, du Nord de la France et de l'Allemagne.

Un autre fonctionnaire a été envoyé dans les ports de mer du Pas-de-Calais et de la Manche, pour y étudier le trafic alimentaire franco-anglais et rechercher les applications utiles pour notre service, à emprunter au régime français, afin de favoriser, par tous les moyens possibles, le développement des exportations de nos produits agricoles vers l'Angleterre.

Cette étude a permis de constater que, sous le rapport des soins et de la célérité, nous n'avons rien à emprunter à nos voisins du midi, et que les produits agricoles sont soumis à des conditions de prix plus avantageuses en Belgique qu'en France.

D. NOTE SUR LES BIFURCATIONS EN PLEINE VOIE.

LXXIII. L'annexe LXXIII donne la nomenclature des bifurcations en pleine voie existant, au 31 décembre 1881, sur le réseau des chemins de fer de l'État. Elle indique, pour chacune d'elles, la distance à la station la plus voisine, ainsi que les raisons qui militent en faveur du maintien de l'état de choses actuel. Elle donne, en outre, le coût des modifications dont certaines de ces bifurcations sont susceptibles.

Le nombre total des bifurcations est de 106. Il se répartit comme il suit :

1er groupe	11	7e groupe	11
2e —	6	8e —	4
3e —	11	9e —	3
4e —	10	10e —	2
5e —	23	11e —	4
6e —	21		

Les dangers qui résultent, pour l'exploitation, de l'existence de ces bifurcations, ont été considérablement atténués par l'établissement des appareils Saxby et Farmer, et ils le sont encore davantage, depuis l'installation du block-system, combiné avec les appareils d'enclanchement des excentriques et des signaux.

Mais, quelle que soit la confiance que doivent inspirer au public les dispositions prises pour assurer sa sécurité, il est du devoir de l'État de chercher à mieux faire encore.

Des 106 bifurcations en pleine voie :

10 doivent être considérées comme se trouvant en tête des stations, eu égard à la faible distance qui les sépare du dernier excentrique de celles-ci ;

5 se reporteront à l'extrémité des stations, après la réalisation des plans d'aménagements ;

2 pourront être supprimées ;

5 sont établies avec voies parallèles, sur 350 à 500 mètres de longueur ;

48 se trouvent dans des conditions particulières qui s'opposent à tout changement ;

36 sont susceptibles d'amélioration.

Ces 36 bifurcations sont journellement franchies par 1,204 trains de voyageurs et de marchandises.

Reporter les bifurcations en tête des stations, lorsque la chose est réalisable sans trop de difficultés, constituerait une mesure d'une certaine efficacité qui aurait pour effet de rendre ces bifurcations dépendantes des stations mêmes, et de permettre aux titulaires de celles-ci d'exercer leur surveillance sur les agents chargés de la manœuvre des appareils. Elle

éviterait ou réduirait, dans une certaine mesure, les conséquences d'une inobservation des signaux.

Toutefois, il y a lieu de remarquer que les améliorations à introduire pour atteindre ce résultat ne seraient pas, dans la plupart des cas, en rapport avec la dépense qui en résulterait.

Les modifications que devraient subir les 36 bifurcations dont il s'agit ci-dessus, en vue de réaliser cette amélioration, pourraient se faire d'après l'un ou l'autre des dispositifs décrits ci-après :

Le premier de ces dispositifs consisterait à faire courir les deux lignes parallèlement sur une longueur de 700 à 1,000 mètres, avant d'en faire la jonction. Dans cette disposition, une collision peut encore se produire sur la traversée de voie, par suite de l'inobservation des signaux.

Le second consisterait à établir la voie d'arrivée de la ligne secondaire dans les mêmes conditions que ci-dessus, et à rejeter la voie de départ de cette même ligne à la gauche de la voie correspondante de la ligne principale, et de manière à la faire passer au-dessus ou en-dessous de deux voies de celle-ci, au moyen de pentes et de rampes convenablement combinées. Dans ce cas, aucune collision n'est plus possible.

Les modifications à résulter de l'un ou de l'autre de ces dispositifs aux bifurcations désignées d'autre part, donneraient lieu à une dépense d'environ 4,000,000 de francs pour le dispositif n° 1, et de 5,000,000 de francs pour le dispositif n° 2.

Pour le 4e groupe seul, qui compte 10 bifurcations, la dépense serait d'environ 1,000,000 de francs ou de 2,000,000 de francs, selon que l'on adopterait le premier ou le second dispositif. Or, il est à remarquer que la circulation des trains sur ce groupe n'est pas très-importante, et que toutes les bifurcations sont munies d'installations Saxby et d'appareils du block-system.

Dans ces conditions, les avantages à retirer des modifications à faire, ne seraient, semble-t-il, pas en rapport avec les dépenses auxquelles elles donneraient lieu.

Les administrations et les compagnies des chemins de fer étrangers admettent généralement les embranchements en pleine voie. Le Département des Travaux Publics a recueilli, sur la question, les renseignements qui suivent, et qui lui ont été fournis par les diverses administrations citées ci-après :

Angleterre. — Les compagnies du « London-Chatham-Dover Railway », du « South-Eastern Railway », du « North-Western Railway », du « Midland Railway », et du « Great-Western Railway », admettent, sans restrictions, les embranchements en pleine voie ; elles n'exigent pas le parallélisme des lignes sur un certain parcours, bien que, dans certains cas, cette condition soit suivie, notamment par le « Great-Western Railway », sur les lignes à grand trafic. L'établissement des raccordements est subordonné à une décision du « Board of Trade », auquel les plans doivent être soumis ; les compagnies ne citent aucune disposition législative réglant la matière.

France. — Les compagnies des chemins de fer de l'Est, du Nord, de Paris-Orléans, de l'Ouest, de Paris-Lyon-Méditerranée et les chemins de l'Etat, admettent, en principe, les embranchements en pleine voie, en s'efforçant, toutefois, de les ramener en tête des gares, et en les évitant autant que possible sur les lignes à grande circulation. L'Administration des chemins de fer de l'Etat les repousse, quand il s'agit de lignes à simple voie ; la Compagnie du Nord ne les autorise que sur les lignes à faible circulation raccordées à des lignes peu importantes. Sur le réseau du Midi, il existe quelques embranchements en pleine voie, mais la Compagnie ne les admet pas en principe, et elle évite, autant que possible, la création de nouvelles bifurcations de l'espèce, en ramenant éventuellement les raccordements dans les gares.

Les administrations précitées estiment que le parallélisme des voies est désirable, mais elles ne le prescrivent pas obligatoirement. Certains embranchements de la ligne de l'Ouest sont établis d'après la disposition n° 2 préconisée par notre Administration ; la susdite Compagnie est d'avis qu'il y a lieu de généraliser cette disposition pour les lignes à grand trafic.

Une circulaire du 2 novembre 1881, émanant de M. le Ministre des Travaux Publics de France et adressée aux compagnies de chemins de fer, a recommandé d'éviter, autant que possible, les bifurcations dans la construction de lignes nouvelles, en ramenant les jonctions dans les gares ; cette circulaire signale également la nécessité d'établir, dans les délais prescrits, sur les lignes à grande circulation, l'enclanchement de toutes les bifurcations, et, avant tout, des bifurcations en pleine voie dont la surveillance pourrait être accidentellement en défaut par suite de l'éloignement des gares.

Allemagne. — Des embranchements en pleine voie existent sur les lignes de chemins de fer en Allemagne.

Tout en évitant, autant que possible, les bifurcations sur les lignes principales, les chemins de fer de l'Etat prussien les admettent en principe, et prescrivent des mesures pour en atténuer les dangers ; les embranchements doivent être protégés par les signaux réglementaires, et, dans certains cas, l'arrêt des trains est obligatoire ; sur les lignes du Hanovre, les excentriques desservant les bifurcations sont verrouillés et spécialement surveillés.

Sur les lignes de l'Alsace-Lorraine, les embranchements ne sont admis que tout exceptionnellement ; il existe également, sur ces lignes, des raccordements privés ; dans tous les cas, les bifurcations sont couvertes par des postes de signaleurs pourvus d'appareils Morse. L'Administration des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine a supprimé, pendant les années 1873 à 1876, moyennant des dépenses considérables, deux embranchements en pleine voie qui existaient sur ses lignes.

L'Administration des chemins de fer du Palatinat admet, en principe, les embranchements en pleine voie ; il s'en présente plusieurs sur ses lignes. Cette Compagnie cherche à établir les bifurcations dans les gares, et dans le cas où cette condition ne peut être réalisée, elle utilise les garages

Blaul, au moyen desquels les rails de la voie principale se prolongent sans interruption, et la voie d'embranchement est conduite au-dessus de celle-ci.

Les lignes des chemins de fer badois ne présentent que des raccordements industriels, et l'établissement de ces raccordements n'est permis que sur les lignes à double voie.

En Bavière les bifurcations ne sont admises qu'à titre exceptionnel, comme raccordements de chemins de fer industriels; la concession en est révocable en tout temps.

En Allemagne, il n'existe pas de prescriptions législatives concernant les embranchements en pleine voie; ceux-ci sont soumis à des règlements administratifs.

Hollande. — La Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais admet les embranchements dont l'établissement est soumis à des dispositions législatives; les bifurcations sont ramenées autant que possible dans les gares.

Autriche. — La direction des chemins de fer « Impératrice Élisabeth » admet, sans restrictions, les embranchements en pleine voie, tant pour les raccordements d'établissements industriels que pour la jonction de lignes divergentes; ils sont protégés par des sémaphores manœuvrés automatiquement, en communication avec l'excentrique qui est pourvu de verroux d'enclanchement; les signaux sont, dans certains cas, complétés par un appareil électro-magnétique de Siemens et Halske.

Sur les lignes du chemin de fer « Empereur François-Joseph » il n'existe d'autres embranchements en pleine voie que ceux des chemins de fer industriels; l'excentrique desservant ces bifurcations est verrouillé dans la position normale des voies.

Les susdites Compagnies ne citent aucune prescription législative en vigueur en Autriche, quant aux embranchements dont il s'agit.

E. ACCIDENTS. — CONTRAVENTIONS. — PERSONNEL. - CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

I.

Accidents. — Contraventions.

§ 1er. ACCIDENTS.

LXXIV. L'annexe LXXIV donne le nombre de tous les accidents survenus aux trains de toute sorte, qu'il y ait eu ou non dommage causé aux personnes.

Elle indique, en outre, les causes principales d'accidents.

Les causes qui se sont présentées le plus fréquemment, sont la fausse position ou la manœuvre intempestive d'aiguilles, et l'absence de signaux réguliers pour protéger une voie principale occupée. La plupart des accidents dus à ces causes se sont produits en station, et pour un grand nombre d'entre eux, il n'y a eu aucune conséquence fâcheuse pour les personnes.

LXXV. L'annexe LXXV donne des renseignements analogues à ceux de l'annexe LXXIV, mais en les restreignant aux accidents survenus à des trains de voyageurs ou mixtes.

Ici encore, les causes indiquées plus haut sont les plus fréquentes.

La comparaison de ces deux relevés montre que la circulation des trains de voyageurs et mixtes se fait, au point de vue de ces causes, dans de meilleures conditions de sécurité que celles des trains de marchandises.

En effet, sur 123 accidents intéressant des trains de voyageurs ou mixtes, il a été constaté que la fausse position ou la manœuvre intempestive d'aiguilles s'est présentée 36 fois, et l'absence de signaux pour protéger la voie principale occupée, 15 fois.

Or, ces causes ont été reconnues respectivement 66 fois et 29 fois, sur 172 accidents survenus à des trains de marchandises.

Cette circonstance s'explique par ce fait que, dans un grand nombre de stations importantes où le service présente le plus de difficultés, les trains de voyageurs circulent sous la protection d'appareils Saxby depuis l'entrée en gare jusqu'à la sortie, ce qui n'est généralement pas le cas pour les trains de marchandises.

On se rendra compte de l'influence favorable exercée sur la sécurité du service, par les nombreux appareils Saxby installés pendant ces derniers temps, en faisant la comparaison du nombre d'accidents que ces appareils auraient empêchés pendant les années 1880 et 1881.

Il faut se rapporter, à cet effet, aux deux dernières colonnes des annexes susmentionnées et aux mêmes colonnes des annexes LXXXII et LXXXIII du compte rendu de l'année 1880.

En 1880, l'emploi d'appareils d'enclanchement pour la manœuvre d'excentriques et de signaux, eût évité 91 accidents de trains de toute nature, sur 358, soit 25.42 p. %, et 49 accidents de trains de voyageurs ou mixtes, sur 124, soit 39.52 p. %.

En 1881, l'emploi de ces appareils eût empêché 48 accidents de trains de toute nature, sur 295, soit 16.27 p. %, et 27 accidents de trains de voyageurs ou mixtes, sur 123, soit 21.95 p. %.

La différence est tout aussi marquante pour le nombre des accidents qui auraient été évités par l'emploi du mode d'exploitation connu sous le nom de « block-system ».

En effet, en tenant compte de ce que ce mode d'exploitation ne peut avoir d'influence que sur les accidents repris aux trois premières rubriques, on voit qu'en 1880, il y aurait eu 21 accidents de trains de toute sorte en moins, sur 156, soit 13.46 p. %, et 6 accidents de trains de voyageurs ou mixtes en moins, sur 54, soit 11.11 p. %.

En 1881, la diminution n'eût été que de 10 accidents de trains de toute sorte, sur 131, soit 7.63 p. %, et de 5 accidents de trains de voyageurs ou mixtes, sur 55, soit 9.09 p. %.

La différence en faveur de 1881, est donc considérable.

Pendant l'année 1881, il a été constaté que, dans les accidents survenus aux trains de toute sorte, 23 fois les signaux correctement donnés n'ont pas été respectés par le personnel des trains.

La production de cette cause d'accidents doit, le plus souvent, être attribuée aux circonstances atmosphériques et notamment au brouillard qui, fréquemment, ne permet pas, au personnel des trains, de voir les signaux à une distance suffisante pour qu'il lui soit encore possible d'obéir à leurs indications.

Divers systèmes ont déjà été imaginés pour éviter qu'en temps de brouillard les machinistes ne franchissent les signaux à l'arrêt; malheureusement, aucun d'entre eux, ainsi que le constate une brochure publiée récemment en Angleterre, sous le titre de : *A few remarks on railway accidents, their cause and prevention*, par Clément E. Stretton, n'a été reconnu réunir les conditions voulues pour pouvoir être appliqué.

Il serait d'ailleurs extrêmement utile que, dans tous les cas, les machinistes pussent se rendre compte, d'une manière certaine et à une distance plus ou moins grande, de la position des signaux qu'ils vont rencontrer.

Il serait également désirable que les signaleurs fussent renseignés à temps sur la situation, la nature et, éventuellement, la destination des trains auxquels ils doivent livrer passage.

De cette manière, les divers agents, dont la sécurité du service dépend immédiatement, pourraient toujours apprécier à loisir les mesures à prendre, le cas échéant, pour éviter toute chance d'accident et même toute irrégularité dans la marche des trains; ils ne se trouveraient presque jamais dans le cas de devoir prendre, en quelque sorte instantanément, une décision qui peut avoir les plus graves conséquences.

Il résulterait nécessairement de là, pour tous les agents en général, une

sécurité d'esprit qui ne peut qu'exercer une influence heureuse sur la manière dont ils s'acquittent de leurs obligations.

Ces conditions sont réalisées en grande partie déjà, d'une part, par le block-system, qui permet de maintenir entre les trains un écartement tel que, quand bien même un signal serait forcé d'une quantité notable, il ne peut en résulter aucun accident; d'autre part, par les appareils d'enclanchement des signaux et des excentriques, qui empêchent, d'une manière absolue, le signaleur de disposer ses signaux de manière à permettre à deux trains de se rencontrer et qui indiquent de loin, aux machinistes, si les excentriques sont tournés dans la direction voulue pour livrer passage au train.

Certains perfectionnements apportés au matériel roulant ne laissent pas non plus que de diminuer notablement les chances d'accident de toute espèce.

Parmi ces perfectionnements, il y a lieu de citer entre autres : la substitution de l'acier au fer pour la fabrication des bandages et des essieux, le renforcement des coulants des essieux, l'adoption d'un modèle de buttoirs plus solide que l'ancien, et surtout l'application du frein automatique à air comprimé, système Westinghouse.

Il est établi que, dans un grand nombre de cas, des collisions auraient pu être évitées ou du moins considérablement atténuées dans leurs conséquences, par l'emploi d'un frein pouvant, à un moment donné, agir instantanément sur les roues de tous les véhicules d'un train.

Il est donc hautement désirable que le matériel des trains, et surtout des trains de voyageurs, soit pourvu d'un pareil système de freins dans la plus large mesure possible.

Mais quelles que soient les améliorations apportées tant au système de signaux qu'au matériel roulant, le but désiré ne sera complètement atteint que pour autant que l'on parvienne à contrôler d'une manière efficace, les agissements des divers agents, aussi bien de ceux qui sont préposés immédiatement à l'exécution des différentes parties du service, que de ceux qui sont appelés à surveiller les premiers.

C'est afin d'arriver à ce résultat que tout accident, toute irrégularité fait l'objet d'une instruction minutieuse, même dans le cas où il n'y aurait eu aucune conséquence dommageable, soit pour les personnes, soit pour le matériel ou pour les marchandises.

Chaque fois, il est procédé à une vérification, aussi complète que possible, de la manière dont chacun des agents intéressés a rempli les diverses obligations qui lui sont imposées; on s'assure, en même temps, si le personnel a une connaissance suffisante des règlements qu'il doit observer, s'il s'y est conformé rigoureusement et si la surveillance des diverses parties du service est exercée d'une façon convenable et permanente.

On parvient ainsi à constater et, par conséquent, on est en mesure de réprimer toutes les infractions qui sont la cause plus ou moins directe des accidents qui se sont produits.

Ce contrôle est singulièrement facilité, non seulement par les appareils

d'enclanchement des signaux et des excentriques et par les appareils du block-system, mais encore par les sonneries d'avertissement qui annoncent l'approche des trains, par les appareils dits dromoscopes et dromopétards, lesquels permettent de mesurer la vitesse des trains à des endroits déterminés où la sécurité du service exige un certain ralentissement, et même par les améliorations apportées au mode d'éclairage des stations.

Il est à remarquer, en effet, que les divers appareils dits de sécurité permettent, dans un grand nombre de cas, de rétablir les faits exactement tels qu'ils se sont passés; par conséquent, malgré les dénégations et les déclarations souvent contradictoires des agents intéressés à divers titres, il est assez rare que les fautes commises puissent rester cachées.

Or, c'est là un point très important, car il est incontestable que la certitude de ne pouvoir échapper aux mesures de répression prévues par les règlements, oblige en quelque sorte matériellement le personnel à faire tous ses efforts pour exécuter ponctuellement son service.

LXXVI. L'annexe LXXVI établit une comparaison entre les années 1879, 1880 et 1881, quant aux diverses catégories d'accidents.

Il résulte de ce tableau que, pendant l'exercice écoulé, le nombre d'accidents est notablement moindre qu'en 1880. La diminution se remarque surtout pour les collisions aux stations, les déraillements dans une station où le train fait ou doit faire arrêt et les déraillements en pleine voie. (Rubriques 1, 7 et 8.)

Le nombre d'accidents de cette dernière catégorie, en 1881, est même sensiblement inférieur à celui de 1879, et, comparativement à ce dernier exercice, l'augmentation pour le nombre total d'accidents de trains de toute nature n'est que de 25.

D'ailleurs, il ne faut pas perdre de vue, que les résultats de 1879 ne sont pas entièrement comparables à ceux des exercices postérieurs, pour le motif déjà indiqué dans le compte rendu de l'exercice 1880 : les instructions relatives aux rapports à dresser, en cas d'accident, ont été revisées en juin 1879, et il a fallu un certain temps avant que tout le personnel fût habitué à les appliquer; par suite, certains accidents dont il est tenu compte aujourd'hui, n'étaient pas relevés autrefois.

Le tableau suivant compare le nombre d'accidents de trains au nombre moyen de kilomètres exploités, au nombre de trains et au nombre de trains-kilomètres pour les exercices 1879, 1880 et 1881.

ANNÉES.	NOMBRE d'accidents survenus à des trains de toute nature.	NOMBRE MOYEN de kilomètres exploités.	RAPPORT des colonnes 2 et 3 : Un accident par :	NOMBRE de trains de toute sorte.	RAPPORT des colonnes 2 et 5 : Un accident par :	NOMBRE de trains-kilomètres de toute sorte (1).	RAPPORT entre les colonnes 2 et 7 : Un accident de train par :	NOMBRE d'accidents survenus à des trains de voyageurs.	RAPPORT entre les colonnes 3 et 9 : Un accident de train de voyageurs par :	NOMBRE de trains de voyageurs ou mixtes.	RAPPORT entre les colonnes 9 et 11 : Un accident de train de voyageurs par :	NOMBRE de trains-kilomètres-voyageurs.	RAPPORT entre les colonnes 9 et 13 : Un accident de train de voyageurs par :
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Kilom.		Trains.		Tr.-kilom.		Kilom.		Tr.-voy.		Tr.-kil.-voy.
1879	270	2,477	9.174	654,900	2,426	26,495,165	98,130	99	25.020	309,643	3,734	12,658,792	127,867
1880	358	2,702	7.547	722,959	2,019	31,077,244	86,898	124	21.790	408,670	3.295	15.058,840	121,442
1881	295	2,841	9.631	799,974	2,712	34,724,751	117,711	123	23.479	471,311	3,832	16,453,853	133,771

Les voyageurs victimes d'accidents de trains sont :

En 1881, au nombre de 60, dont 2 tués, 19 blessés et 39 contusionnés.

En 1880, au nombre de 28, dont aucun n'a été tué, 15 ont été blessés et 13 contusionnés.

La comparaison n'est pas favorable à l'exercice 1881, en ce sens que le nombre des voyageurs victimes d'accidents de trains est plus que doublé. Il faut noter, cependant, que l'augmentation porte en majeure partie sur les contusionnés. De plus, un certain nombre de victimes n'ont été atteintes que très légèrement, à en juger par les indemnités pécuniaires que l'Administration a dû leur accorder.

Ainsi, parmi les 14 victimes de l'accident survenu, en janvier, entre les stations de Cuesmes-État et de Flénu-Central, où un train spécial bloqué par la neige a été tamponné par un train de voyageurs, il n'y en a que 6 à qui il a fallu payer des sommes supérieures à 300 francs.

A la suite d'une autre collision, survenue également en janvier, sur la section de Luttre à Viesville, entre un train de voyageurs et un train de marchandises, il y a eu 1 voyageur blessé et 7 contusionnés. Pour 5 de ceux-ci, les indemnités payées sont inférieures à 50 francs, et la plus forte s'élève à 500 francs seulement.

Quant au nombre d'agents de l'Administration victimes d'accidents de trains, il est de 60, dont 4 tués, 24 blessés et 32 contusionnés ; ce nombre est sensiblement le même qu'en 1880.

LXXVII. L'annexe LXXVII donne le relevé, par mois, des accidents de trains.

On remarque que, tant sous le rapport du nombre des accidents que sous le rapport du nombre des victimes, les mois d'hiver sont, comme cela a du reste été constaté les années précédentes, les moins favorables.

LXXVIII. L'annexe LXXVIII met en rapport, pour les diverses années depuis 1870, le nombre des voyageurs victimes d'accidents de trains, celui des voyageurs transportés, et celui des kilomètres parcourus par des trains de voyageurs.

(1) Y compris le parcours des machines à vide.

LXXIX. L'annexe LXXIX récapitule tous les accidents survenus en 1881, 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, le nombre des trains et le parcours des trains de toute sorte.

ANNÉES.	Kilomètres de ligne. UNE PERSONNE TUÉE par	BLESSÉE par	Contusionnée par	UNE VICTIME PAR	Trains. UNE PERSONNE TUÉE par	BLESSÉE par	Contusionnée par	UNE VICTIME PAR	Trains-kilomètres. UNE PERSONNE TUÉE par	BLESSÉE par	Contusionnée par	UNE VICTIME PAR
1879	15.7	14.2	26.1	5.801	4,145	3,761	6,894	1,534	167,691	152,271	278,896	62,049
1880	15.4	10.1	14.4	4.275	4,103	2,698	3,845	1,141	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	14.1	9.2	10.1	3.692	3,960	2,589	2,857	1,011	171,905	112,378	124,020	43,900

LXXX à LXXXII. Les annexes LXXX à LXXXII donnent des relevés plus détaillés des divers accidents survenus, en dehors de tout accident de trains, 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.

Il est certainement regrettable de constater l'augmentation considérable du nombre des victimes, augmentation qui se remarque surtout pour les agents de l'Administration.

Abstraction faite des victimes d'accidents de trains, dont il a déjà été question plus haut, on voit que 196 personnes ont été tuées, 266 blessées et 209 contusionnées, soit en tout 671 victimes.

Pour ce qui concerne les voyageurs, un grand nombre de victimes ont été blessées ou contusionnées par la fermeture des portières, et le cas de voyageurs tombant ou sautant d'un train en marche, en pleine voie, s'est présenté aussi très fréquemment.

Parmi les agents de l'Administration on remarque principalement : Les agents atteints par des véhicules en mouvement, tandis qu'ils circulaient ou se tenaient dans les voies ou à proximité pour l'exécution de leur service ; les gardes tombés ou blessés en passant d'une voiture à l'autre, en ouvrant ou en refermant une portière, ou en se heurtant à des obstacles fixes ; les agents atteints dans les stations lors des opérations de composition ou de décomposition des trains, et lors des opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises ; enfin, les agents atteints tandis qu'ils circulaient sans nécessité dans les voies.

Cette énumération suffit pour montrer que la plupart de ces accidents sont uniquement le résultat de l'imprudence de ceux à qui ils sont survenus.

Quelques-uns d'entre eux pourraient, peut-être, être évités, si l'on par-

venait à découvrir un moyen simple et pratique de faire l'accrochage et le décrochage des wagons, sans devoir s'engager entre les buttoirs.

Quant aux autres accidents, il ne paraît guère possible de prendre aucune mesure directe pour les prévenir. L'Administration ne peut qu'engager le personnel en général à ne pas s'exposer inutilement, à se conformer scrupuleusement, pour l'exécution de certaines opérations dangereuses, aux instructions qui les régissent et à réprimer sévèrement toutes les imprudences dûment constatées comme aussi tout défaut de surveillance.

LXXXIII et LXXXIV. Les annexes LXXXIII et LXXXIV renseignent les conséquences pécuniaires des accidents de toute nature survenus aux trains, aux personnes et au matériel roulant, ainsi que les dépenses résultant des pertes et avaries, pendant les années 1875 à 1881.

En 1881, les avaries au matériel roulant ont été sensiblement moindres que pendant l'une quelconque des autres années de la période considérée, sauf toutefois l'année 1875.

L'année écoulée est la plus favorable, pour ce qui concerne les indemnités payées aux personnes.

Enfin, au point de vue de l'ensemble des conséquences pécuniaires des accidents, pertes et avaries, les sommes payées pour les exercices 1878 et 1879 sont seules inférieures à celle qui se rapporte à l'exercice 1881.

Toutefois, la comparaison ne peut pas être établie d'une matière définitive, à cause des indemnités qui font encore l'objet de réclamations ou de procès actuellement en litige. Les résultats devront donc être modifiés selon les décisions qui seront rendues par les tribunaux ou selon les transactions qui interviendront avec les intéressés.

LXXXV. L'annexe LXXXV met en regard, pour les principales exploitations de l'Europe, le nombre de voyageurs victimes d'accidents de trains, celui des voyageurs transportés et celui des voyageurs-kilomètre.

Sauf les chemins de fer du Royaume-Uni, où le nombre de voyageurs victimes d'accidents de trains est de 1,949, pour les deux années 1880 et 1881, et les lignes prussiennes dépendant de la Direction de Magdebourg, où ce nombre est de 51, c'est le réseau de l'État belge qui a fait le plus grand nombre de vitimes.

Mais ce n'est pas d'après le nombre absolu de victimes que l'on peut juger du degré de sécurité d'une exploitation; il faut, nécessairement, tenir compte, non seulement du développement du réseau, mais encore de l'importance du trafic, c'est-à-dire du nombre de voyageurs transportés et du nombre de voyageurs-kilomètre.

Il serait même rationnel d'avoir égard aussi au mouvement des trains de marchandises ; mais on voit que, abstraction faite de ce dernier élément qui n'a pu être renseigné à ce tableau, les résultats obtenus sur les chemins de fer belges sont plus satisfaisants que sur bon nombre d'autres exploitations.

§ 2. CONTRAVENTIONS.

Pendant l'année 1881, il a été constaté, sur les chemins de fer exploités par l'Etat, 865 contraventions aux lois et règlements de police. Voici la répartition de ce nombre, par nature de contraventions :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	450
Bâtisses, constructions, dépôts de pierres, excavations diverses dans la zone asservie du chemin de fer et sans autorisation ; établissement de dépôts de matières combustibles dans la zone prohibée .	25
Voyageurs dépouvus de coupons ou munis de coupons irréguliers	292
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé au bâtiment de la station.	63
Voyageurs ayant pris place dans des voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant ouvert, malgré les protestations des autres voyageurs, des glaces de portières du côté d'où venait le vent . .	17
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées par le chemin de fer	18
Total égal . . .	865

Les contraventions constatées pendant 1880 étaient au nombre de 780. En 1881, il y a donc eu une augmentation de 85.

II.

Personnel. — Caisse de retraite et de secours des ouvriers.

§ 1er. PERSONNEL.

Le compte rendu de 1880 (1) a donné des renseignements détaillés sur le personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'Etat.

La situation numérique de ce personnel, au 31 décembre, peut se résumer comme il suit :

	En 1881.	En 1880	Augmentation en 1881.
Fonctionnaires, employés et agents nommés.	7,246	6,740	506
Agents subalternes et ouvriers	33,159	29,525	3,634
Totaux. . .	40,405	36,265	4,140

§ 2. CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

Le compte rendu de 1880 (2) renferme un exposé des bases de l'organisation de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers, ainsi qu'un résumé des opérations de cette institution depuis son origine, c'est-à-dire du 1er octobre 1838 jusques et y compris l'année 1880.

Depuis la publication dudit compte rendu, une modification importante a été apportée aux statuts de la Caisse (art. 51 et 52).

En exécution d'un arrêté royal en date du 28 novembre 1881, les ouvriers blessés en service ou qui ont contracté une maladie que les médecins agréés par l'Administration attribuent formellement au service, par suite d'un travail forcé ou exécuté dans des conditions exceptionnelles, conservent l'intégralité de leur salaire pendant toute la durée de l'incapacité de travail.

Les dispositions précédemment en vigueur attribuaient aux ouvriers éloignés du service par suite des mêmes circonstances :

a) Les $^3/_4$ ou, exceptionnellement, l'intégralité du salaire, si les besoins du service n'exigeaient pas leur remplacement par voie d'admissions nouvelles ;

b) Des secours à charge de la Caisse, fixés dans les limites de 55 à 82.5 p. °/o du salaire, selon le taux du salaire et les charges de famille, s'il était indispensable de pourvoir à leur remplacement.

La mesure consacrée par l'arrêté royal précité a donc fait disparaître l'inégalité du traitement appliquée à des agents également dignes de bienveillance.

---

(1) *Voir* pages 151 et 152 et annexes XCIV à XCVII de ce compte rendu.

(2) *Voir* pages 132 à 134 et annexes XCVIII à C de ce compte rendu.

Le tableau ci-après donne la récapitulation des recettes et des dépenses de la Caisse, pendant l'exercice 1881.

RECETTES.		DÉPENSES.	
NATURE.	MONTANT.	NATURE.	MONTANT.
Contributions des ouvriers . . .	1,135,384 71	Secours temporaires, frais de traitement et de funérailles . .	713,074 95
Salaires des agents absents ou en congé	297,653 73	Secours annuels.	24,076 91
Mesures disciplinaires	66,937 95	Pensions	450,504 51
Subside de l'État et dons des particuliers.	40,000 »	Fonds publics. — Bonification d'intérêts.	5,339 78
Intérêts des fonds publics . . .	274,698 »	Frais généraux	4.267 49
Produits divers	326 45		
Total . . fr.	1,815,000 84	Total . . fr.	1,197.263 64
Reliquat de l'exercice précédent.	6.511,109 45		
Total général . . fr.	8.326.110 29		
Valeur en caisse à la fin de l'exercice . . . . . fr.	7,128.846 65		
Excédent des recettes sur les dépenses . . . . . fr.	617,737 20		

Voici le détail des dépenses, avec indication du nombre d'affiliés, de pensionnaires, etc. :

			Nombre.	Dépense.
Ouvriers affiliés			34,235	»
Secours temporaires et frais de traitement pour maladies et blessures.	Secours		»	354.444 72
	Frais de traitement. — Médecins, pharmaciens et hôpitaux.		»	342,467 95
	Frais de funérailles		»	16,162 28
		Total . . fr	»	713.074 95
Secours annuels.	Ouvriers rendus impropres au service, par suite de maladies ou de blessures	ne provenant pas du service	6	713 33
		provenant du service . .	5	1,063 08
	Veuves d'ouvriers décédés, par suite de maladies ou de blessures	ne provenant pas du service	140	19,661 57
		provenant du service . . .	19	1,398 93
	Orphelins d'ouvriers décédés, par suite de maladies ou de blessures	ne provenant pas du service	10	686
		provenant du service . . .	9	553 41
		Total . fr.	»	24,076 91
Pensions.	Ouvriers rendus impropres au service, par suite de maladies ou de blessures	ne provenant pas du service.	656	148,288 17
		provenant du service . . .	36	15,049 43
	Veuves d'ouvriers décédés, par suite de maladies ou de blessures	ne provenant pas du service.	826	203,993 87
		provenant du service . . .	305	72,589 80
	Orphelins d'ouvriers décédés, par suite de maladies ou de blessures	ne provenant pas du service.	68	7,199 25
		provenant du service . .	26	3,383 99
		Total. . fr.		450,504 51
		Fonds publics. — Bonification d'intérêts. . .		5,339 78
		Frais généraux . . .		4,267 49
		Total général . .fr.		1,197,263 64

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1er. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1881.

XXXVII.

	Mètres.
Lignes construites par l'État belge (1)	10,220
— — — des Compagnies (2)	1,284,190 (3)
Longueur *effective* totale du réseau exploité par des Compagnies sur le territoire belge, fin 1881	1,294,410 (4)

Ce réseau comprend :

1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1.259,840m	ou 97.53 p. %
2° Parties affectées au transport des marchandises seulement.	34,570m	ou 2.67 p. %

Il se trouve établi :

1° A simple voie, sur une étendue de. . .	1,113,555m	ou 86.03 p. %
2° A double voie, — — de. . .	180,855m	ou 13.97 p. %

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées, en Belgique (5), par des Compagnies, a été, en 1881, de 1.294,410 mètres présentant sur celle de 1880,

---

(1) Section de Landen à Saint-Trond, exploitée 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 1880 . . . . . 1,320,592 mètres.

A déduire : 1° Ligne de Marbehan à Virton, rachetée par le Gouvernement belge, le 15 mars 1881. 25,739

2° Différence résultant d'une modification apportée à la longueur de la ligne de Gand à Terneuzen 243

25,982 —

Reste, chiffre égal . . . 1,294,410 mètres.

(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 139,230 mètres. En 1880, elle était de 141,076 mètres.

Les Compagnies concessionnaires exploitent encore, comme complément de leurs réseaux, 214,526 mètres de chemins de fer établis sur territoire étranger; la longueur *effective* totale de ces réseaux s'élève ainsi à 1,508,936 mètres. En 1880, cette longueur était de 1,554,987 mètres.

(5) En y comprenant les parties de lignes situées sur le territoire étranger, la longueur *moyenne* totale est de 1,508,936 mètres en 1881, et de 1,578,664 mètres en 1880.

qui était de 1,336,792 mètres, une diminution de 42,382 mètres ou de 3.17 p. °/₀.

XXXVII. L'annexe XXXVII 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 1880, sur les chemins de fer concédés, était de 358 (1)

Pendant l'année 1881, il en a été ouvert à l'exploitation 2 (2)

Ensemble . . . 360

Dans le cours de cette même année, il en a été cédé à l'État belge . 5 (3)

Reste au 31 décembre 1881 . . . 355 (1)

Ce nombre comprend 51 *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 1er janvier 1881, était de. . . 256

Dans le courant de cette année, il en a été livré à l'exploitation. . . 7

Ensemble, au 31 décembre 1881. . . 263

XL. L'annexe XL donne le détail des établissements raccordés, en 1881, aux lignes exploitées par des Compagnies.

§ 4. EXPLOITATION.

Dans le cours de 1881, la situation du réseau des chemins de fer exploités par des Compagnies, n'a subi que la modification suivante :

La ligne de Marbehan à la frontière française, par Virton, a été rachetée par l'État, le 15 mars. Le développement de ce chemin de fer est de 25,739 mètres (section ancienne) + 6,388 mètres (section nouvelle) = 32,127 mètres.

II.

Situation des voies (4).

Le développement des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait :

---

(1) Non compris sept haltes dépendant de bureaux voisins.

(2) Selzaete (Tydgadt) et Sluyskill (Pont) appartenant à la ligne de Gand à Terneuzen.

(3) Croix-Rouge, Ethe, Lamorteau, Poncelle et Virton, situées sur la ligne de Marbehan à la frontière française.

(4) Y compris le développement des voies établies sur territoire étranger.

	Longueur en mètres. Fin 1881.	Fin 1880.	Différences pour 1881 (1).
Voies principales.	1,726,292	1,753,424	— 27,132
— accessoires, de station, d'évitement, etc.	424,451	422,415	+ 2,036
Ensemble. . . .	2,150,743	2,175,839	— 25,096

Les voies principales représentent 80.26 p. %, et les voies accessoires 19.74 p. % du réseau total exploité en 1881. En 1880, ces rapports étaient de 80.59 p. % et de 19.41 p. %. La longueur des voies accessoires est de 24.59 p. % des voies principales en 1881. En 1880, cette proportion était de 24.09 p. %.

III.

Situation du matériel.

LXXXVI L'annexe LXXXVI donne, par Compagnie et par sorte de véhicules, le relevé général du matériel roulant des chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait :

		Fin 1881.	Fin 1880.	Différences pour 1881 (1).
Locomotives		521	500	+ 21
Tenders		576	550	+ 26
Voitures à vapeur, système Belpaire		5	3	+ 2
Véhicules	à voyageurs.	827	836	— 9
	à bagages	450	454	— 4
	à marchandises	12,991	12,955	+ 36
	pour services divers	38	38	»
	Ensemble . . .	14,506	14,283	+ 23

A cette date, il restait à fournir sur les commandes faites par les diverses Compagnies :

1 tender ;
7 voitures à voyageurs ;
1 fourgon à bagages ;
et 966 wagons à marchandises.

Relativement à la longueur *effective* exploitée à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de voie : En 1881.	En 1880.
Matériel de traction.	Locomotives	0.35	0.33
	Tenders.	0.25	0.23

(1) Dans ces différences, il a été tenu compte de la reprise, par le Gouvernement belge, de la ligne de Virton (section ancienne). Les voies de cette ligne avaient un développement total de 30,858 mètres, savoir : 26,820 mètres de voies principales et 4,018 mètres de voies accessoires. Le matériel roulant comprenait : 4 locomotives, 10 voitures à voyageurs, 4 fourgons à bagages et 48 wagons à marchandises.

		Par kilomètre de voie : En 1881.	En 1880.
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.54	0.54
	Fourgons à bagages	0.30	0.30
	Wagons à marchandises	8.61	8.44
	Véhicules divers	0.02	0.02
	Ensemble.	9.47	9.30

IV.

Parcours des trains.

LXXXVII. L'annexe LXXXVII montre, par Compagnie, le parcours effectué, en 1881, 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 de voyageurs . . . En 1881 . .	4,186,287	426	4,186,713
Trains de voyageurs . . . En 1880 . .	4.328,570	111,070	4,439,640
Différences pour 1881 . . .	— 142,283	— 110,644	— 252,927
Trains de marchandises. . En 1881 . .	4,706,066	»	4,706,066
Trains de marchandises. . En 1880 . .	3,913,348	1,404	3,914,752
Différences pour 1881 . . .	+ 792,718	— 1,404	+ 791,314
Trains mixtes . . . . . En 1881 . .	974,159	»	974,159
Trains mixtes . . . . . En 1880 . .	971,949	3,750	975,699
Différences pour 1881 . . .	+ 2,210	— 3,750	— 1,540
Totaux . . . . . En 1881 . .	9,866,512	426	9,866,938
Totaux . . . . . En 1880 . .	9,213,867	116,224	9,330,091
Différences pour 1881 . . .	+ 652,645	— 115,798	+ 536,847

V.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1er. VOYAGEURS.

LXXXVIII. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1881 et en 1880, 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 214,526 mètres établis sur territoire étranger. — Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être établies sur l'ensemble de l'exploitation.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différences pour 1881.
1re classe	569,180	610,259	— 41,079	1,318,090	1,456,216	— 138,126	2.32	2.39	— 0.07
2e —	2,041,175	2,183,392	— 142,217	2,617,848	2,791,103	— 176,255	1.28	1.28	»
3e — et prix réduits.	10,679,209	10,479,420	+ 199,789	6,772,708	6,730,709	+ 41,999	0.63	0.64	— 0.01
Ensemble. . .	13,289,564	13,273,071	+ 16,493	10,708,646	10,981,028	— 272,382	0.81	0.83	— 0.02

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par kilomètre de voie : Mouvement.	Recette.
En 1881	8,807	7,096 49
En 1880	8,406	6,954 42
Augmentation en 1881	401	142 07

La répartition proportionnelle, par classe de voitures, s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1881.	En 1880.	En 1881.	En 1880.
1re classe.	4.29 %	4.60 %	12.30 %	13.28 %
2e —	15.36 %	16.45 %	24.46 %	25.45 %
3e — et prix réduits .	80.35 %	78.95 %	63.24 %	61.29 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 27.78 p. % du produit total de l'exploitation en 1881, et 28.39 p. % en 1880.

§ 2. BAGAGES.

LXXXVIII. Le transport des bagages a donné les résultats ci-après :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différence pour 1881.
Transports	taxés au minimum (colis).	48,307	51,550	— 6,243	247,352	271,412	—24,060
	— au poids (quintaux).	142,599	154,196	— 11,597			

Eu égard à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on obtient :

		Par kilomètre de voie : Mouvement.	Recette.
En 1881	Transports taxés au minimum (colis) .	32.01	163 92
	— — au poids (quintaux) .	94.50	
En 1880	— — au minimum (colis) .	32.65	171 82
	— — au poids (quintaux) .	97.65	
Diminution en 1881 .	— — au minimum (colis) .	1.99	7 90
	— — au poids (quintaux) .	3.15	

Le produit de ces transports entre pour 0.64 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1881, et pour 0.70 p. % en 1880.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

LXXXVIII. Les résultats des transports de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différence pour 1881.
Transports	taxés au minimum (colis).	701,346	681,293	+ 20,053	1,452,782	1,542,099	—89,317
	— au poids (quintaux).	1,748,424	1,214,863	+533,561			

Proportionnellement à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, il y a :

		Par kilomètre de voie : Mouvement.	Recette.
En 1881	Transports taxés au minimum (colis).	464.77	962 74
	— — au poids (quintaux).	1,158.66	
En 1880	— — au minimum (colis).	431.47	976 53
	— — au poids (quintaux).	769.07	
Différences en 1881 .	— — au minimum (colis).	+ 33.30	— 13 79
	— — au poids (quintaux).	+ 389.59	

La recette produite par ce groupe de transports forme 3.77 p. % de la recette totale en 1881, et 3.99 p. % en 1880.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES

LXXXVIII. Le trafic des grosses marchandises a donné les résultats suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différence pour 1881.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	401,569	412,000	— 10,431	23,741,807	23,594,102	+ 147,705
	— au poids . . (tonnes).	14,214,289	13,957,568	+ 256,721			

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on compte :

		Par kilomètre de voie : Mouvement.	Recette.
En 1881	Transports taxés au minimum (expéditions) . . .	67.31	15,713 59
	— — au poids (tonnes)	9,449.67	
En 1880	— — au minimum (expéditions) . . .	70.91	14,942 43
	— — au poids (tonnes)	8,839.50	
Différences pour 1881 . .	— — au minimum (expéditions) . . .	— 3.60	+ 771 16
	— — au poids (tonnes)	+ 580.17	

Le produit de cette catégorie de transports correspond à 61.51 p. % de la recette totale en 1881, et à 60.99 p. % en 1880.

§ 5. FINANCES.

LXXXVIII. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par group.		
	1881.	1880.	Différence pour 1881.	1881.	1880.	Différence pour 1881.	1881.	1880.	Différence pour 1881.
Groups	174,237	182,185	— 7,948	38,977	40,430	— 1,453	0.22	0.22	»

Eu égard à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on obtient :

	Par kilomètre de voie :	
	Mouvement.	Recette.
En 1881	115.47	25 83
En 1880	115.38	25 60
Augmentation en 1881. . . .	0.09	0 23

La recette des articles de finances comporte 0.10 p. % du produit total de l'exploitation en 1881 et en 1880.

§ 6. ÉQUIPAGES.

LXXXVIII. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par équipage.		
		1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différences pour 1881.
Équipages.	Grande vitesse . .	143	93	+ 50	3,012	2,449	+ 563	21.06	26.33	— 5.27
	Petite — . . .	140	128	+ 12	2,620	2,659	— 39	18.71	20.77	— 2.06
Ensemble. . .		283	221	+ 62	5,632	5,108	+ 524	19.90	23.11	— 3.21

Proportionnellement à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

		Par kilomètre de voie :			
		Mouvement.		Recette.	
En 1881 . . .	Transports à grande vitesse	0.09	0.18	1.99	3.73
	— à petite —	0.09		1.74	
En 1880 . . .	— à grande —	0.06	0.14	1.55	3.24
	— à petite —	0.08		1.69	
Augmentation en 1881	— à grande —	0.03	0.04	0.44	0.49
	— à petite —	0.01		0.05	

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.02 p. °/₀ de la recette générale en 1881, et 0.01 p. °/₀ en 1880.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

LXXXVIII. Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

		MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par animal.		
		1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différences pour 1881.	1881.	1880.	Différences pour 1881.
Animaux.	Grande vitesse . .	10,965	18,396	— 8,431	61,831	80,806	— 18,975	5.65	4.17	+ 1.48
	Petite — . .	231,877	1,207,738	—975,861	340,317	501,371	—161,054	1.47	0.41	+ 1.06
	Ensemble. . .	242,842	1,227,134	—984,292	402,148	582,177	—180,029	1.62	0.47	+ 1.15

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on obtient :

		Par kilomètre de voie : Mouvement.		Recette.	
En 1881 . . .	Transports à grande vitesse . .	7.28	160.94	40 98	266 50
	— à petite — . . .	153.66		225 52	
En 1880 . . .	— à grande — . . .	12.28	777.64	51 18	369 70
	— à petite — . . .	765.36		318 52	
Différences pour 1881.	— à grande — . . .	— 5.00	—616.70	— 10 20	—103 20
	— à petite — . . .	— 611.70		— 93 00	

La recette afférente aux transports d'animaux, entre pour 1.04 p. °/₀ dans le produit total de l'exploitation en 1881. En 1880, elle y entrait pour 1.50 p. °/₀.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

LXXXVIII. Ces produits se sont élevés : en 1881, à . . . . . fr. 1,980,830
en 1880, à 1,669,613

Augmentation en 1881 . . . fr. 311,217

Le montant de ces produits, par kilomètre exploité, a été :

En 1881, de . . . . . fr. 1,312 67
Et en 1880, de 1,057 38

Augmentation en 1881. . . fr. 255 29

Les produits extraordinaires forment 5.14 p. °/₀ de la recette totale en 1881, et 4.32 p. °/₀ en 1880.

§ 9. RÉCAPITULATION.

Comparaison résumée des années 1881 et 1880.

Répartition des produits de toute nature.

LXXXVIII.

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Voyageurs . . . . . fr.	10,708,646	10,981,028	— 272,382
Bagages.	247,352	271,412	— 24,060
Marchandises { petites . . .	1,452,782	1,542,099	— 89,317
Marchandises { grosses . . .	23,711,807	25,594,102	+ 117,705
Finances	38,977	40,430	— 1,453
Équipages	5,632	5,108	+ 524
Chevaux et bestiaux. . . .	402,148	582,177	— 180,029
Ensemble . . fr.	36,567,344	37,016,356	— 449,012
Produits extraordinaires . .	1,980,830	1,669,613	+ 311,217
Totaux. . . fr.	38,548,174	38,685,969	— 137,795

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1881.		En 1880.	
Voyageurs	27.78	100 »	28.59	100 »
Bagages.	0.64		0.70	
Marchandises { petites	5.77		3.99	
Marchandises { grosses	61.51		60.99	
Finances	0.10		0.10	
Équipages	0.02		0.01	
Chevaux et bestiaux	1.04		1.50	
Produits extraordinaires.	5.14		4.52	

VI.

Dépenses d'exploitation (1).

LXXXVIII. L'annexe LXXXVIII donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1881.

Ces dépenses se sont élevées :

En 1881, à . . . . . fr.	21,173,529
En 1880, à	21,388,296
Diminution en 1881. . . fr.	214,767

Rapportées à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces dépenses comportent, par kilomètre de voie :

En 1881. . . . . fr.	14,031 43
En 1880.	13,545 46
Augmentation en 1881. . fr.	485 97

(1) *Voir* note de renvoi de la page 146.

VII.

Résultats de l'exploitation (1).

Les résultats de l'année 1881, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

		En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
	Longueur kilométrique *moyenne* exploitée. .	1,508k.936	1,578k.664	— 69k.728
LXXXVIII.	Recettes brutes . . . . . fr.	38,548,174	38,685,969	— 137,795
	Dépenses brutes	21,173,529	21,388,296	— 214,767
	Recettes nettes . . . fr.	17,374,645	17,297,673	+ 76,972
	Rapport de la dépense d'exploitation au total général des recettes	54.92 p. °/₀.	55.29 p. °/₀.	— 0.37 p. °/₀.

Ramenés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent :

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Recette . . . . . fr.	25,479 24	24,500 30	+ 996 78
Dépense.	14,031 43	13,545 46	+ 485 97
Bénéfice. . . . . fr.	11,447 81	10,954 84	+ 492 97

VIII.

Améliorations. — Innovations.

Certaines améliorations et extensions ont été réalisées, en 1881, dans les divers services des lignes concédées, notamment, savoir :

ANVERS-GAND.

Remplacement de 2,791 mètres de rails en fer, par des rails en acier de 30 kilogrammes par mètre courant.

Augmentation des voies de dépôt de 166 mètres courants.

Établissement d'un hangar aux bois à Saint-Nicolas.

Démolition de quelques maisons à Gand et agrandissement de la station de cette ville.

Déplacement de la station d'Anvers (Waes).

Reconstruction et agrandissement de 3 petits acqueducs établis sous la voie.

Emploi de 4 verins à manivelles de 8,000 kilogrammes chacun avec deux traverses pour le levage des locomotives.

Remplacement d'une voiture mixte (ancien modèle) par une voiture nouvelle de 1re classe, à coupés, et d'une ancienne voiture de 3e classe par une voiture nouvelle du grand modèle.

Extension de l'emploi des chaufferettes dans les trains de voyageurs.

---

(1) *Voir* note de renvoi de la page 146.

CHIMAY (ANOR A HASTIÈRE).

Remplacement de 3,896 mètres courants de voie en rails de fer, par des rails en acier fondu Bessemer (modèle Vignole).

Remplacement de 3 changements et de 2 croisements de voie en fer et en fonte, par des appareils en rails d'acier de 37 kilogrammes.

Reconstruction complète et remplacement des buttoirs durs par des tampons élastiques, à 5 wagons; remplacement des longerons en bois du châssis, par des longerons en fer, à un certain nombre d'autres wagons.

Substitution de menottes en fonte aux coussinets de ressorts de suspension modifiés, à divers wagons.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Renouvellement de 15,924 mètres courants de voie, en rails de fer Vignole, et de 259 mètres en rails d'acier, ainsi que de 6,724 traverses en chêne et de 5,404 traverses en sapin, créosotées.

Remplacement de 4 excentriques et de 8 croisements en fer, par des appareils en acier.

Allongement des voies d'évitement à Roulers et à Aerseele, et de la voie de croisement à Wervicq.

Agrandissement d'une salle d'attente à Ypres.

Remplacement de 9 barrières à pivot par des barrières à bascule mues à distance.

Établissement de 2 loges pour gardes-barrières.

Modification des appareils hydrauliques et substitution d'un pulsomètre aux pompes à la station d'Ypres.

Substitution de 15 wagons fermés de 10 tonnes, à 25 wagons ouverts sans emploi.

Transformation d'un wagon fermé avec frein à vis, en wagon à bagages lesté et complet.

Application de 2 appareils de chauffage à air (modèle suisse) à une voiture de 2e classe et à une voiture de 3e classe à couloir, et chauffage de 2 autres voitures de 2e classe, par calorifères.

Organisation de trains nouveaux à prix réduit pendant la saison des voyages.

Déclassement de plusieurs marchandises.

Application en services mixtes avec l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche-Hongrie du tarif postal universel pour le transport des colis de 3 kilogrammes et moins et d'un tarif Austro-Belge viâ Anvers-Harwich.

Adhésion au barême à distances réunies pour les relations mixtes avec l'État et ses correspondants.

GAND-EECLOO-BRUGES.

Renouvellement de 3.300 mètres courants de voie en rails Vignole en fer.

Renouvellement de 7,037 billes en chêne et en sapin créosotées.

Remplacement de divers croisements de voie de l'ancien modèle par des appareils perfectionnés.

Remplacement de plusieurs barrières simples par des barrières à bascule.

Construction de nouvelles loges pour les gardes-barrières.

Transformation de diverses voitures de l'ancien modèle.

Renouvellement complet d'une voiture de 1re classe et de 2 voitures mixtes (2e et 3e classe.)

Augmentation et perfectionnement de l'outillage de l'atelier de construction.

Organisation de plusieurs trains de nuit entre Gand et Eecloo, et de plusieurs trains de plaisir sur Ostende.

GAND-TERNEUZEN.

Remplacement d'un grand nombre de rails en fer par des rails en acier, et de traverses en sapin par des billes en chêne.

Construction, à Terdonck, d'une 2e rampe de chargement pour les pulpes de betteraves.

Transformation de wagons pour les rendre propres à l'usage des services mixtes.

GRAND-CENTRAL-BELGE.

Renouvellement de 9,764 rails en fer et de 8,218 rails en acier, ainsi que de 73,542 traverses en chêne.

Agrandissement du bâtiment des recettes de la station de Bouchout, pour l'établissement d'une salle d'attente de 1re et 2e classe.

Allongement du pavage de la voie de chargement à Gheel, et agrandissement de la voie de chargement à Héverlé.

Parachèvement des clôtures entre Wavre et Court-Saint-Etienne.

Détournement d'un sentier traversant la station de Court-Saint-Etienne.

Construction d'une rampe de chargement à la station de Court-Saint-Etienne.

Pavage du terre-plein du quai à la station de Tilly.

Pavage du quai de chargement à la station de Jumet.

Construction d'un pavillon pour latrines, à la station de Berzée.

Construction d'une nouvelle remise aux locomotives à Walcourt et d'un hangar aux marchandises à la station de Kermpt.

Agrandissement de la station de Saint-Trond. (Travaux en cours d'exécution.)

Etablissement d'un pont à bascule dans la station de Laroche.

Installations nouvelles et modifications au service hydraulique dans la station d'Aerschot.

Modifications au bâtiment des recettes et construction d'un magasin à marchandises, à la station de Cortenbosch.

Extension de l'application du frein Smitz-Hardy et des appareils de chauffage Belleroche aux trains des voyageurs.

Etablissement, dans différentes gares, d'appareils de chauffage des voitures de 1re et de 2e classe.

HASSELT-MAESEYCK.

Etablissement d'un palier de 300 mètres sur la rampe de Gelieren, pour

permettre aux trains mixtes de déposer ou d'enlever des wagons sur les voies des ballastières.

Construction d'une voie supplémentaire de 130 mètres à la rampe de chargement de la station de Maeseyck.

Placement, dans la voie principale à Hasselt, d'un spécimen de 36 mètres de voie.

Restauration complète de deux locomotives.

Mise en vigueur du tarif postal universel, et d'un tarif d'abonnement en faveur des enfants et des jeunes gens fréquentant les écoles.

LIÉGE-MAESTRICHT.

Agrandissement de deux loges de garde et du logement du chef de station à Cheratte.

Remplacement complet de la chaudière de la locomotive n° 3, et renouvellement de 2 essieux coudés de locomotives.

Renouvellement de 42 bandages de roues et remise à neuf de 2 voitures et de 2 wagons.

Substitution du velours au drap, pour la garniture des voitures de 1re classe.

Adoption du système des abonnements pour les voyageurs de 1re et de 2e classe.

Organisation de deux trains nouveaux dans chaque sens, entre Liége et Visé.

Suppression de l'escorte douanière.

LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.

Remplacement, des rails en fer par des rails en acier de 38 kilogrammes, sur une longueur de 13,290 mètres courants de voie, et renouvellement complet des billes sur une longueur de 11,589 mètres.

Renouvellement de 5 barrières ordinaires aux passages à niveau, et de 600 mètres courants de clôtures de stations.

Construction d'une voie de sûreté de 132 mètres et d'une voie en cul-de-sac de 68 mètres à Liers.

Placement de cloches électriques aux passages à niveau des sections de Liers-Tongres et d'Ans-Jemeppe.

Etablissement de 1,000 mètres courants de voies nouvelles à Tongres et à Liége-Vivegnis, et achèvement des pavages des quais.

Agrandissement du bureau télégraphique de Liége-Vivegnis et de Tongres.

Cimentage des murs exposés au mauvais vent à Neerpelt.

LIERRE-TURNHOUT.

Continuation de la réfection de la voie de la section de Hérenthals à Turnhout, en rails Vignole en acier.

MALINES-TERNEUZEN.

Continuation du renouvellement de la voie (remplacement des rails en fer par des rails en acier, 10 billes par rail de 8 mètres et tire-fonds).

Mise en service de 2 voitures à vapeur avec 2 voitures mixtes annexes.

Etablissement de relations directes avec tous les chemins de fer de l'Europe centrale.

NORD-BELGE.

Agrandissement de la halle aux marchandises à la station d'Andenne et à Hastière, et installation de nouveaux urinoirs avec écrans, à cette dernière gare.

Construction d'un bâtiment de voyageurs, d'un cabinet d'aisance, d'une lampisterie, d'une halle aux marchandises et d'un quai à bestiaux, à la station de Marchienne (Zône).

Construction d'un puits destiné au personnel de la gare de Seraing.

Construction d'une demi-rotonde pour 20 machines avec pont tournant, d'un bâtiment à étage pour bureaux, magasin, dortoir et réfectoire; de 2 tables à coke avec corps de garde et lampisterie à la gare de Frameries.

Construction d'un étage aux aubettes des passages à niveau du Petit Bourgage et du chemin de Lairesse à Liége.

Construction d'une halle à marchandises, amélioration des installations du service local et empierrement complémentaire à la station de Lustin.

Modification de voies et d'appareils à la gare de Longdoz, pour faciliter le raccordement avec les voies principales des anciens ateliers affectés au remisage des voitures.

Modification des voies nécessaires pour le service des marchandises à la gare de Frameries.

Construction d'une maison de garde au passage à niveau de Fontaine-Valmont.

Construction d'une demi-rotonde pour 20 machines avec pont tournant, de deux tables à coke et d'un magasin à bois ; agrandissement de l'atelier d'ajustage et construction d'un nouveau magasin pour l'épicerie. Construction de cabinets d'aisance pour les ateliers ; développement des voies de triage et de formation ; installation complète de l'éclairage au gaz ; installation de 60 armoires de conducteurs et établissement d'une grue hydraulique à la gare de Saint-Martin.

Remplacement de 3 machines à voyageurs à un essieu moteur, démolies, par 3 machines à voyageurs à 2 essieux couplés.

Augmentation d'une quatrième machine de l'espèce devant remplacer une machine à 1 essieu moteur à démolir ultérieurement.

Augmentation de 35 ridelles à coke de 10 tonnes et remplacement de :

16 voitures à voyageurs de 2e classe par des voitures à 4 compartiments;

22 wagons fermés de 6 tonnes par des wagons fermés de 10 tonnes;

11 petits wagons de 6 tonnes par des wagons de 10 tonnes à grande plateforme;

16 petits wagons de 6 tonnes par des tombereaux à houille de 10 tonnes;

9 petits wagons à charbon de 6 tonnes par des wagons de 10 tonnes à caisse fixe.

Remplacement de roues de 6 tonnes par des roues de 10 tonnes, à 8 wagons fermés.

Augmentation de l'effectif de 21 machines à marchandises (4 essieux couplés) et de 4 machines à marchandises (3 essieux couplés). Organisation du triage par la gravité, à la gare Saint-Martin.

Rechauffage à la vapeur des chaufferettes à la gare d'Erquelinnes.

Ouverture du bureau d'Hermalle à la télégraphie privée; mise en relation télégraphique du bureau de Jemeppe à Hollogne-aux-Pierres.

Installation de l'appareil Breguet, en outre de l'appareil Morse, dans chacun des bureaux de Jambes, Lustin et Yvoir sur un fil semi-direct.

Installation de fils spéciaux pour relier les postes de Huy (station) à Huy (écluse), Thuin (station) à Thuin (écluse). Hastière (station) à Hastière (écluse).

Érection en gare commune du raccordement de Liége (Meuse) et de ses dépendances.

Généralisation de la distribution des billets aller et retour entre toutes les stations.

Distribution de billets pour voyages circulaires à l'intérieur du pays

Création de trains d'étudiants et de trains de théâtre, les dimanches, entre Liége et sa banlieue.

Application aux voitures de 1re classe d'une lampe à huile nouveau modèle, à double courant.

Mise en exploitation du raccordement de M. Beer, à Tilleur.

Application en service mixte d'un nouveau tarif ayant le kilomètre pour unité de distance.

Mise en vigueur du tarif de l'Union postale universelle pour les colis de 3 kilogrammes et moins, sans déclaration de valeur.

Création d'un tarif réduit pour les combustibles expédiés vers la France, viâ Athus, Lamorteau et Givet, et pour les minerais provenant du Luxembourg (belge), du grand duché de Luxembourg et de l'Est-Français viâ Athus.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif général belge-austro-hongrois.

IX.

Accidents.

LXXXIX. L'annexe LXXXIX donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1881, sur les chemins de fer concédés en Belgique. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1880, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements).	Voyageurs (1)	2	3	1	6
	Agents des Compagnies	»	5	1	6
Ensemble.	En 1881	2	8	2	12
	En 1880	8	14	3	25
Différences pour 1881		— 6	— 6	— 1	— 13
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	»	3	»	3
	Agents des Compagnies	29	54	18	101
	Personnes étrangères au service	17	16	1	34
Ensemble.	En 1881	46	73	19	138
	En 1880	37	74	25	136
Différences pour 1881		+ 9	— 1	— 6	+ 2
Totaux	En 1881	48	81	21	150
	En 1880	45	88	28	161
Différences pour 1881		+ 3	— 7	— 7	— 11

X.

Contraventions.

Les contraventions aux lois et règlements de police, constatées, pendant l'année 1880, sur les chemins de fer concédés, étaient au nombre de 206. En 1881, il en a été constaté 248 : Augmentation 42.

---

(1) Tamponnage d'un train de compagnie par un train de l'État, dans la station de Louvain.

CHAPITRE III.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

PREMIÈRE PARTIE.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. RELATIONS INTERNATIONALES.

Le domaine de l'Union postale universelle s'est accru, en 1881, des pays dont l'accession à la Convention de Paris avait été notifiée en 1880 (États-Unis de Colombie, Chili, République de Haïti et colonies britanniques de Grenade, Sainte-Lucie, Tabago et Iles Turques) et, en outre, des républiques du Paraguay et de Guatemala et des colonies britanniques de la Barbade et de Saint-Vincent.

Le royaume de Hawaï et la république du Nicaragua ont adhéré à l'Union avant le 31 décembre 1881, mais leur participation ne sera effective que dans le courant de 1882.

En y comprenant ces deux derniers États, l'Union s'étend à un territoire de plus de 80,929,000 kilomètres carrés, renfermant une population d'au delà de 800,828,000 habitants.

Une taxe unique est applicable, en Belgique, à chaque catégorie de correspondances pour un point quelconque de ce territoire, depuis que l'arrêté royal du 19 mai 1881 a supprimé la surtaxe à laquelle étaient soumises les correspondances internationales dont le transport était grevé de frais de transit maritime spéciaux.

Des arrangements particuliers ont été conclus, en 1881, avec le grand-duché de Luxembourg et la Roumanie, pour le recouvrement par la Poste des effets de commerce et des quittances; et avec la France et le grand-duché de Luxembourg, pour l'extension des limites de poids et de dimensions des échantillons de marchandises.

§ 2. RELATIONS INTÉRIEURES.

Quelques améliorations ont été réalisées, en 1881, dans le régime postal intérieur : Une nouvelle catégorie de bureaux secondaires (dépôts-relais) a été

créée (arrêté royal du 12 janvier); le délai de présentation des effets de commerce à l'encaissement a été supprimé (arrêté royal du 9 février); de nouvelles facilités, ayant principalement pour but de favoriser l'épargne scolaire, ont été données aux déposants à la Caisse générale d'épargne et de retraite (arrêté royal du 16 mai), et le délai d'ouverture des lettres refusées a été abrégé (arrêté royal du 2 août).

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

XCI et XCV. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE EXTÉRIEUR.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories	En 1881	54,409,277	23,218,211	77,627,488
	En 1880	50,868,309	22,550,749	73,419,058
	Augmentation en 1881	3,540,968 ou 6.96 p. %	667,462 ou 2.96 p. %	4,208,430 ou 5.73 p. %
Cartes postales	En 1881	16,730,012	3,571,750	20,301,762
	En 1880	14,778,322	3,337,906	18,116,228
	Augmentation en 1881	1,951,690 ou 13.21 p. %	233,844 ou 7.01 p. %	2,185,534 ou 12.06 p. %
Totaux	En 1881	71,139,289	26,789,961	97,929,250
	En 1880	65,646,631	25,888,655	91,535,286
	Augmentation en 1881	5,492,658 ou 8.37 p. %	901,306 ou 3.48 p. %	6,393,964 ou 6.99 p. %

En 1881, la Poste a, en outre, transporté 12,891,656 *lettres de service*. C'est, sur 1880 (11,653,250), une augmentation de 1,238,406 ou de 10.63 p. %.

Une nouvelle catégorie de correspondances a été créée par la loi du 30 mai 1879 : Ce sont les *cartes de visite sous enveloppe ouverte*, affranchies à cinq centimes et pouvant recevoir des annotations manuscrites. Le dénombrement en a été fait pour la première fois en 1881; il accuse 1,476,696 cartes de l'espèce.

La circulation des *journaux* par la Poste, en 1881, se chiffre par 82,573,000 numéros. L'accroissement, qui était de 3.03 p. % en 1880, est de 14.96 p. % en 1881.

Le mouvement des *imprimés* accuse, en 1881, une augmentation marquée : 40,538,000 contre 36,673,000 en 1880, soit 10.54 p. %.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

XCV. Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges,* s'est accru de 50,229,400 en 1880, à 53,718,678 en 1881, soit de 3,489,278 lettres ou de 6.94 p. %.

Le nombre total des lettres ordinaires, *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger,* s'élève, pour 1881, à 65,904,696.

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 au 31 décembre 1879.	NOMBRE DE LETTRES par habitant.	NUMÉRO DE CLASSEMENT des provinces, d'après le degré d'instruction des miliciens.
Brabant.	18,996,120	993,596	19.12	5
Anvers	7,958,392	569,279	13.98	6
Namur	4,287,452	324,510	13.21	2
Liége.	8,552,888	659,085	12.95	4
Hainaut.	10,976,862	982,402	11.17	8
Luxembourg	2,104,154	210,555	9.99	1
Limbourg	1,614,750	211,694	7.63	3
Flandre occidentale	5,165,752	698,761	7.39	7
Flandre orientale	5,981,664	886,776	6.75	9
TOTAUX. . .	(1) 65,617,994	5,556,654	11.85	—

Dans les 65,904,696 lettres expédiées, il s'en est trouvé 455,110 dont la taxe a été, en tout ou en partie, perçue sur les destinataires, par suite du défaut ou de l'insuffisance d'affranchissement (6.91 pour mille).

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 21,922,680 en 1880 ; il est de 22,553,130 en 1881 ; augmentation : 632,450 ou 2.88 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

XCV Les lettres recommandées privées (413.912 en 1880) ont, en 1881, atteint le

(1) Non compris 286,702 lettres, déposées dans les bureaux ambulants en cours de voyage, et qui n'ont pu être classées par province.

XCV. chiffre de 459,200 dans le *service intérieur;* c'est 45,288 envois ou 10.94 p. °/₀ en plus.

Trois lettres recommandées ont été perdues dans le service belge.

Le *mouvement international* a, en 1881, donné lieu à un échange de 562,542 lettres recommandées. C'est, sur 1880 (532,726), un accroissement de 29,816 ou de 5.60 p. °/₀.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

XCII et XCV. En 1881, il a été expédié 231,399 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur globale de fr. 296,350,145-94. C'est, sur 1880, une augmentation de 6,402 en nombre et de fr. 14,075,633-17 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,280 francs pour 1881 ; il était de 1,081 francs en 1879, et de 1.250 francs en 1880.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1881, sur les valeurs à l'intérieur, atteint 100,120 francs. Il dépasse de 1,820 francs celui de 1880. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 39,158-30 en 1881, contre fr. 38,299-60 en 1880.

En *service international,* il a été échangé 100,539 lettres de l'espèce valant ensemble fr. 107,313,076-67. C'est, sur 1880, une augmentation de 5,196 pour le nombre de lettres et de fr. 6,744,304-50 pour leur valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1881, le nombre de 331,938 envois, représentant une valeur de fr. 403,663,222-61, avec un produit de fr. 202,376-40.

Quatre de ces lettres, assurées pour un montant global de 650 francs, ont été perdues en 1881.

Le Trésor n'est intervenu dans le remboursement des valeurs perdues que pour une somme de 175 francs. Le surplus (475 francs) a été supporté en partie par les agents en défaut, en partie par les administrations étrangères responsables.

Les pertes représentent 1 $^{61}/_{100}$ centime par 10,000 francs de valeurs transportées, et les indemnités payées à charge du Trésor, un peu moins que 13 centimes par 100 francs de primes encaissées.

XCV. En 1881, il est *tombé en rebut* 132,532 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 68,091 lettres (51.38 p. °/₀) ont été remises en distribution et placées, après ouverture ou vérification. En 1880, il y avait 129,310 lettres-rebut, dont 65,025 (50.29 p. °/₀) avaient pu être replacées. C'est, en faveur de 1881, une différence de 1.09 p. °/₀.

Le nombre des lettres ordinaires *réclamées,* en 1881, a été de 3,152, dont 165 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 12,847-47. Il en a

été retrouvé 700 ou 23.16 p. %. Les lettres ordinaires réclamées, en 1880, s'étaient élevées au chiffre de 2,968, dont 168 contenant des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 10,996-15. Sur ce nombre, 604 lettres (20.35 p. %) avaient pu être restituées aux réclamants.

§ 5. CARTES POSTALES.

XCI et XCV. Le nombre des cartes postales, dans le *service intérieur belge,* s'est élevé de 14,778,322 en 1880, à 16,730,012 en 1881, soit 1,951,690 ou 13.21 p. % d'augmentation.

Le nombre total des cartes *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur ou de l'étranger,* a atteint, en 1881, le chiffre de 19,317,506. C'est, sur 1880 (17,124,224), un accroissement de 2,193,282 ou de 12.81 p. %.

Le nombre des *cartes postales internationales* a monté de 3,337,906 en 1880, à 3,571,750 en 1881 : augmentation 233,844 ou 7.01 p. %.

§ 6. JOURNAUX.

XCV. Le mouvement des journaux *à l'intérieur* s'est élevé de 63,951,000 en 1880, à 74,869,000 en 1881, soit 10,918,000 ou 17.07 p. % en plus.

Quant aux journaux *échangés avec les offices étrangers,* le nombre en a été, en 1881, de 7,704,000, présentant, par rapport à 1880 (7,879,000), une diminution de 175,000 journaux, soit 2.22 p. %.

§ 7. IMPRIMÉS.

XCV. La progression du mouvement des imprimés *à l'intérieur* a continué en 1881. Leur nombre, qui était de 29,860,000 en 1880, a atteint 33,814,000 en 1881, soit 3,954,000 ou 13.70 p. % en plus.

Les *cartes de visite sous enveloppe ouverte,* affranchies à 5 centimes, sont comprises dans le nombre des imprimés pour 1880, tandis qu'elles ont été comptées à part en 1881. Pour ne point fausser la comparaison des deux exercices, il convient d'ajouter le nombre de ces cartes (1,476,696) à celui des imprimés proprement dits, ce qui donne, pour 1881, un total de 35,290,696 imprimés correspondant à une augmentation de 5,430,696 ou 18.19 p. % sur 1880.

Les imprimés transportés *en service international* se chiffrent, en 1881, par 6,724,000. C'est, comparativement au mouvement de 1880 (6,813,000), une diminution de 89,000 ou 1.31 p. %.

§ 8. ÉCHANTILLONS.

XCV. Le nombre des échantillons *à l'intérieur* a été, pour 1881, de 1,577,000, contre 1,082,000 en 1880 : augmentation 495,000 ou 45.75 p. %.

Le mouvement des échantillons échangés avec l'*étranger* est resté à peu près stationnaire : 1,595,000 envois en 1881, contre 1,592,000 en 1880. C'est une légère augmentation de 3,000 ou 0.19 p. %.

§ 9. PAPIERS D'AFFAIRES.

XCV. Les papiers d'affaires *transportés en service intérieur* ont, en 1881, donné lieu à 365,000 expéditions, soit un accroissement de 93,000 ou de 34.19 p. %, sur le mouvement de 1880 (272,000).

Quant au *mouvement international* de 1881, il a comporté 214,000 envois, soit 34,000 ou 18.88 p. % de plus que celui de 1880 (180,000).

III.

Mandats de poste.

§ 1er. SERVICE INTÉRIEUR (1).

XCII et XCV. 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.	
		p. %		p. %	
1877	1,204,822	10.68	69,108,118 65	6.73	57
1878	1,295,358	7.35	72,410,958 79	4.78	56
1879	1,407,081	8.79	78,566,568 56	8.50	56
1880	1,647,162	17.06	100,720,362 50	28.20	61
1881	1,872,302	13.66	118,193,378 10	17.34	63

Le montant des taxes perçues en 1881 (fr. 292,522-40), excède de fr. 17,964-60 ou de 6.54 p. %, le produit réalisé en 1880 (fr. 274,557-80).

§ 2. SERVICE INTERNATIONAL.

XCII, XCIII et XCV. L'échange des mandats de poste internationaux progresse également. De 1880 à 1881, le nombre s'en est accru de 18,908 (12.44 p. %) et la valeur de fr. 1,035,735-18 (12.98 p. %).

Les taxes *perçues en Belgique* se sont élevées de fr. 97,138-97 en 1880, à fr. 108,807-97 en 1881 : augmentation 11,669 francs ou 12.01 p. %.

Les *décomptes faits avec les offices étrangers* ont produit fr. 95,591-37 ½ en 1880, et fr. 108,303-15 ½ en 1881 : accroissement fr. 12,711-78 ou 13.29 p. %.

(1) Y compris les mandats émis d'office pour le service des abonnements et des encaissements.

XCIII. L'annexe XCIII 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.

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.
		p. °/o		p. °/o		p. °/o		p. °/o
1877	104,842	14.62	4,510,257 89	10.49	98,923	16.10	4,725,630 13	12.82
1878	114,358	9.14	4,915,187 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	14.14
1880	150,672	17.48	7,902,508 40	28.75	152,584	15.90	7,729,861 20	20.83
1881	169,565	12.53	8,934,195 91	13.05	173,710	13.85	8,893,594 81	15.05

IV.

Effets de commerce.

§ 1er. ACCEPTATION.

XCII et XCV. Depuis le 1er novembre 1879, les Postes se chargent de la présentation des effets à l'acceptation.

En 1881, l'Administration a reçu 9,685 effets, dont 144 ont été protestés par huissiers et 160 par ses propres agents.

La taxe qui est de 50 centimes par effet, a produit, pendant cet exercice, une somme de fr. 4,842-50.

Pendant l'année précédente, il avait été remis 6,351 effets, dont 125 ont été protestés par huissiers et 137 par agents des Postes. — La taxe perçue de ce chef s'était élevée à fr. 3,165-50.

§ 2. ENCAISSEMENT.

XCII et XCV. Le service d'encaissement des effets de commerce, par les Postes, organisé depuis le 1er octobre 1876 pour les effets remis par la Banque nationale, en destination de certaines localités seulement, est effectué, depuis le 10 décembre 1879, pour compte de toute personne et dans toutes les localités du Royaume.

A partir du 15 février 1881, l'Administration a supprimé le délai imposé pour le dépôt des effets de commerce à faire encaisser, et elle se charge également du recouvrement des chèques et autres titres payables à vue, périmés.

Les agents des Postes protestent aussi, depuis cette dernière date, ou font protester par huissier, après l'expiration du délai légal, les effets échus et les chèques périmés, ainsi que ceux qui auraient été remis trop tard pour que le protêt pût être fait en temps utile.

La taxe d'encaissement primitivement fixée à 20 centimes par 100 francs, a été réduite à 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, en 1881, s'est élevé à 1,074,508, d'un import total de fr. 276,404,427-68. — En 1880, il avait été déposé 933,755 effets d'un montant total de fr. 242,178,552-74.

La perception du droit qui était de fr. 340,217-95 en 1880, a atteint, en 1881, la somme de fr. 387,292-10. L'Administration a fait protester 70,726 effets, dont 15,830 par les huissiers et 54,896 par ses propres agents. — Pendant l'exercice précédent, il avait été protesté 64,348 effets, dont 14,242 par huissiers et 50,106 par agents des Postes.

V.

Quittances.

XCII et XCV. L'encaissement des quittances a été établi en 1843.

Ce service a fonctionné, en 1881, sur les mêmes bases qu'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 1877 à 1881.

ANNÉES.	NOMBRE.		TAXES PERÇUES.	
	TOTAL.	AUGMENTATION sur l'année précédente.	MONTANT.	DIFFÉRENCE sur l'année précédente.
		p. %.		p. %.
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	— 3.64
1880.	1,124,270	57.75	201,898 75	+19.05
1881.	1,416,152	25.96	229,709 05	+13.28

VI.

Recouvrements de valeurs avec l'étranger.

Le service des recouvrements de valeurs avec l'étranger, établi à partir des 1er mai, 1er novembre et 1er décembre 1880, avec la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, a été étendu, les 15 septembre et 1er octobre 1881, à la Roumanie et au grand-duché de Luxembourg.

Le système en vigueur avec ces deux derniers pays est le même que celui qui fonctionne avec la France, sauf toutefois, que dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, les envois de valeurs peuvent atteindre 5,000 francs et que la taxe proportionnelle est perçue à raison de fr. 0-25 par 50 francs ou fraction de 50 francs.

Le tableau suivant indique le mouvement des opérations en 1881.

Il n'est guère possible d'établir de comparaison avec l'exercice précédent, pour lequel nous ne possédons que des données partielles.

	VALEURS A RECOUVRER.		VALEURS RECOUVRÉES.		
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.	Taxe.
Originaires de la France	15,522	280,712 55	7,566	203,995 18	1,178 90
A destination de la France.	4,899	331,717 85	3,465	250,822 60	877 10
Originaires de l'Allemagne	3,475	417,714 22	2,614	360,738 50	—
A destination de l'Allemagne	929	72,786 69	717	53,827 34	—
Originaires des Pays-Bas	602	8,911 59	408	6,466 13	52 50
A destination des Pays-Bas.	1,723	131,457 77	1,351	99,226 86	394 59
Originaires de la Roumanie.	—	—	—	—	—
A destination de la Roumanie . . .	1	123 »	—	—	—
Originaires du G.-D. de Luxembourg.	35	3,024 81	28	2,168 96	9 50
A destination du G.-D. de Luxemb.	443	13,905 52	403	10,166 31	35 »

Nombre de valeurs originaires de l'Allemagne, protestées par { huissiers . . . . . 23 ; agents des postes. 15

VII.

Abonnement aux journaux.

XCII et XCV. L'abonnement aux journaux fonctionne depuis le 1er janvier 1843.

En 1881, il n'a été introduit aucun changement dans cette partie du service.

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.
		p. %.		p. %.
1877.	225,700	8.16	103,990 19	4.05
1878.	227,015	0.58	104,438 12	0.43
1879.	263,008	15.85	115,892 43	10.97
1880.	267,812	1.85	111,519 47	— 3.77
1881.	255,112 (1)	— 4.74	105,457 48	— 5.44

(1) Non compris 1,559 souscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas) dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

VIII.

Caisse d'épargne.

XCIV. Le concours que les Postes prêtent à la Caisse d'épargne, date du 1er janvier 1870. Voici quelle en a été l'importance pendant les cinq dernières années :

ANNÉES.	RECETTES.	NOMBRE de VERSEMENTS.	NOMBRE DE LIVRETS nouveaux.
1877	9,487,000	54,565	10,664
1878	10,928,000	65,240	12,141
1879	12,541,000	72,922	15,745
1880	15,590,009	82,781	16,451
1881	19,487,000	142,905 (1)	57,090

Les transferts opérés, en 1881, des bureaux de Poste, ont excédé de fr. 308,118-23 les transferts de la Caisse générale et des succursales aux bureaux de Poste.

		En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
La Caisse a payé	pour remboursements . . . fr.	11,698,455 25	8,836,674 54	+ 2,861,780 91
	pour intérêts sur comptes soldés fr.	39,815 88	24,195 85	+ 15,620 03
	Ensemble . . fr.	11,738,271 15	8,860,870 19	+ 2,877,400 94

Les achats de fonds publics, pour compte des déposants, se sont, en 1881, élevés à fr. 2,047,342-77, contre fr. 960,896-71 en 1880.

La situation générale se résume comme il suit :

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Nombre de livrets existant au 31 décembre. .	82,311	54,464	+ 27,847
Soldes, à la même date, des comptes des déposants, y compris les intérêts capitalisés . . fr.	36,731,951 44	30,176,984 25	+6,554,967 19

IX.

Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés.

Depuis le 20 mars 1879, 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 chargés de faire timbrer à l'extraordinaire, à

(1) Y compris 615 versements effectués sur des livrets créés au nom de miliciens ou d'établissements publics, et transférés à la Caisse centrale d'épargne, à Bruxelles.

la demande du public, les papiers à vignettes pour effets de commerce.

Les sommes perçues de ce chef pendant l'année 1881, se sont élevées à fr. 16.892-30.

Les bureaux de perception et de sous-perception des Postes débitent, depuis le 1er mai 1879, certaines catégories de timbres de dimension, de formules timbrées pour effets de commerce et de timbres adhésifs.

Le produit de la vente, en 1881, a été de fr. 150,162-78.

X.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

XC. Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux ; au 31 décembre 1881, ce nombre s'élevait à 848 bureaux répartis entre 803 localités. — 83 de ces bureaux ont été créés dans le cours de l'année 1881.

Parmi ces 848 bureaux se trouvent 201 sous-perceptions, 76 bureaux de dépôt de poste et 21 dépôts-relais.

160 boîtes nouvelles ont été établies ; le nombre en est ainsi porté à 5,616 (1).

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881.
Boîtes attachées à des voitures. .	140	146	— 6
Lettres recueillies	525,600	531,330	— 5,730

XI.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1er. SERVICES DE DISTRIBUTION.

XC. Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1880, de 2,603. Il s'est, en 1881, élevé à 2,643 : augmentation 40.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 429 localités, de 4 ou 5 dans 134 localités, de 6 ou 7 dans 9 localités et de 10 dans 1 localité.

Des 2,015 communes rurales non pourvues de bureau, ou ayant un bureau sans service de distribution (201), il en est 8 qui sont desservies dix fois par jour, (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 12 sont desservies quatre fois, 30 trois fois, 482 deux fois, et 1,479 une fois.

§ 2. SERVICES DE TRANSMISSION.

XC. *Bureaux ambulants* (wagons-poste). — Ces bureaux étaient, en 1881 comme en 1880, au nombre de 13, faisant ensemble 49 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1880, de 4,564 kilomètres ; en 1881 il a été porté à 4,640 kilomètres.

---

(1) A la fin de 1875, ce nombre s'élevait seulement à 4,863.

XC. *Services affluents* (malles-poste). — Ces services étaient, en 1881, au nombre de 149, soit 7 de moins qu'en 1880 (156).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1880, de 6,796 kilomètres; en 1881 il a été réduit à 6,599 kilomètres : diminution 197 kilomètres.

En 1881, les services affluents ont transporté 433,620 voyageurs, soit 3,650 voyageurs de moins qu'en 1880 (437,270).

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.

XC. *Services des messageries* (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1880, au nombre de 208. En 1881 on en compte 211, savoir : 73 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,312 kilomètres par jour, soit 108 kilomètres de moins qu'en 1880; et 138 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 7,309 kilomètres par semaine, soit 22 kilomètres de moins qu'en 1880.

XII.

Paquebots-poste.

Voir chapitre IV (*Marine*).

XIII.

Personnel.

L'effectif comprenait, à la fin de l'année :

	En 1881	En 1880.	Augmentation en 1881.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt.	1,656	1,529	127
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	2,741	2,685	56
Totaux. . .	4,397	4,214	183

Les *femmes* sont admissibles en qualité d'agent de dépôt, de sous-perceptrice et d'auxiliaire, et elles peuvent arriver, dans les mêmes conditions que le personnel masculin, aux emplois de percepteur de 4e et de 5e classe.

L'extrême limite d'âge pour l'admission est fixée à 50 ans pour les fonctions d'agent de dépôt, et à 40 ans pour celles de sous-perceptrice, mais des dispenses d'âge sont accordées au besoin.

Les titulaires des dépôts sont rétribuées sur le pied de 200 à 500 francs par an et reçoivent, lors de leur entrée en fonctions, une indemnité de 25 francs à titre de frais de première installation.

Les sous-perceptrices touchent un salaire annuel de 600 à 800 francs et une indemnité de 50 francs pour frais de première installation. Un supplément de traitement de 200 à 400 francs par an leur est alloué, lorsqu'elles sont chargées de l'exécution du service télégraphique.

Un cautionnement est exigé des titulaires des dépôts et des sous-perceptions. Il est fixé à 200 francs pour les premières et à 1,000 francs pour les secondes.

Les agents de dépôt et les sous-perceptrices sont tenus de pourvoir, à leurs frais, à leur logement et à l'installation du bureau.

C. L'annexe C indique les conditions d'admissibilité des femmes à l'emploi d'auxiliaire, ainsi que les matières de l'examen à subir par les postulantes.

Au 31 décembre 1881, le personnel féminin comprenait 103 agents, savoir :

24 agents de dépôt ;
47 sous-perceptrices ;
1 perceptrice de 5e classe ;
et 31 auxiliaires.

Une sous-perceptrice et deux auxiliaires sont chargées, à titre provisoire, des fonctions de perceptrice.

L'Administration a lieu d'être satisfaite, jusqu'ici, de l'emploi du personnel féminin aux fonctions d'agent de dépôt et de sous-perceptrice. Ces fonctions, faciles et peu assujettissantes, semblent convenir particulièrement aux femmes : elles y apportent généralement plus d'assiduité et elles n'y montrent pas moins d'aptitude que les hommes.

L'aptitude relative des femmes aux fonctions d'auxiliaire ne peut encore être exactement déterminée, leur emploi dans ces fonctions ne datant que du mois d'août 1879 et n'ayant pas reçu une extension suffisante. Les résultats obtenus aux bureaux de Mons (centre) et de Namur (centre), où le personnel féminin a été complètement substitué au personnel masculin, ainsi qu'au bureau de Gand (centre), où une section est exclusivement composée de femmes, sont assez satisfaisants, mais ils ne permettent pas de formuler un jugement définitif.

XIV.

Résultats financiers.

§ 1er. RECETTE.

XCVI et XCVII. La recette faite en 1881, s'élève à fr. 12,301,320-91, soit une augmentation de fr. 744,248-31 ou de 6.44 p. % sur celle de 1880, qui était de fr. 11,557,072-60.

§ 2. DÉPENSE.

XCVIII. La dépense s'est élevée, en 1881, à la somme de fr. 7,317,990-97. En outre, le budget a eu à supporter une dépense de fr. 691,693-46 pour primes de vitesse payées à la Compagnie Lamport et Holt, pour complément de produit

postal liquidé au profit de l'*International navigation Company* et pour remboursement de droits de pilotage étrangers.

A la somme ci-dessus de fr. 7,317,990-97, il convient d'ajouter la quote-part des Postes dans les frais généraux d'administration, soit fr. 107,692-50

La dépense s'élève ainsi à fr. 7,425,683-47, soit à 60.36 p. °/₀ de la recette brute. La recette nette est de fr. 4,875,637-44.

En 1880, le rapport de la dépense à la recette était de 61.19 p. °/₀.

XCIX. L'annexe XCIX donne la valeur des objets des Postes, en magasin à l'expiration de chacune des années 1880 et 1881.

DEUXIÈME PARTIE.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		EXTENSION EN 1881.
		1881.	1880.	
		kilometres.	kilometres.	kilometres.
CI.	Longueur des lignes	5,693	5,537	156
	Développement total des fils conducteurs	25,404	24,394	1,010

Ces chiffres ne comprennent ni 247 kilomètres de lignes comportant 1.269 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, ni 91 kilomètres de fils établis pour le compte de l'Observatoire royal de Bruxelles.

Ces fils et les appareils qui les desservent, sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1er janvier 1882, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 27,922 kilomètres de fils conducteurs (1).

§ 2. APPAREILS.

CI. La situation peut se résumer comme il suit :

En service au 31 décembre 1881.	1,410(2)
— — 1880.	1,344
Augmentation en 1881. . .	66

L'annexe CI donne le détail par systèmes.

---

(1) Les lignes télégraphiques ont donné lieu, dans le courant de 1881, à une contravention, savoir :

Une personne a été condamnée à 15 francs d'amende pour avoir involontairement et par défaut de précaution, dégradé une ligne télégraphique (article 563 du Code pénal).

(2) Non compris 150 appareils Morse établis le long des cours d'eau pour le service de la navigation et l'annonce des crues d'eau.

§ 3. BUREAUX.

CI. Le nombre des bureaux ouverts au public s'est, en 1881, augmenté de 55 . il est actuellement de 827 (1).

567 localités seulement ont eu plus d'un télégramme par jour, au départ.

58 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 1881, les embranchements télégraphiques, établis dans les conditions définies par l'arrêté royal du 6 décembre 1878, étaient au nombre de 7.

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 d'après les informations reçues, en Belgique, à la fin de l'année :

Empire Germanique.	10,011
France.	5,728
Grande-Bretagne et Irlande	5,515
Autriche-Hongrie	3,670
Russie.	2,526
Italie.	2,463
Suisse.	1,138
Belgique.	924
Suède.	772
Pays-Bas.	411
Espagne	387
Danemark	277
Norvège	275
Roumanie et Bulgarie	267
Portugal.	179
Turquie d'Europe	176
Grèce.	102
Serbie.	72
Luxembourg.	58
Montenegro.	10

§ 4. PERSONNEL.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1881, de 4,766 agents, répartis comme il suit :

---

(1) Non compris 97 bureaux pourvus d'un appareil accessible à la correspondance privée, au 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° Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les surveillantes, les élèves, les facteurs et les chefs-facteurs	1,080
2° Gens de service, ouvriers et porteurs (1)	1,374
Ensemble . .	2,454
3° Agents des chemins de fer et des postes, qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques.	2,312
Total. . . .	4,766
Au 31 décembre 1880, ce total était de	4,383
Augmentation en 1881. . .	383

On continue à être satisfait des services rendus par les *femmes* dans les bureaux télégraphiques. De 37 auquel il s'élevait au 31 décembre 1880, le nombre des agents féminins a été porté à la fin de l'exercice écoulé à 106, dont trois « surveillantes ».

Afin d'améliorer l'instruction privée du personnel inférieur et notamment des porteurs de télégrammes, l'Administration a organisé de nouveaux *cours spéciaux* dans les localités où les nécessités du service ne permettent pas la fréquentation régulière des écoles publiques.

L'*étude des langues* est spécialement encouragée.

Le Département de l'Instruction publique a facilité l'admission des employés de tous grades aux cours fonctionnant dans les établissements officiels d'instruction.

L'Administration a également obtenu le concours de l'administration communale de Bruxelles qui a ouvert, au mois d'octobre dernier, des cours particuliers de flamand, d'anglais et d'allemand, à l'usage des agents des Postes et des Télégraphes.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

CII et CIII. Les résultats, en 1881 et en 1880, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

		CORRESPONDANCES			
		Intérieures.	Internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1881. . .	2,097,456	1,199,155	494,791	3,791,402
	1880. . .	2,031,426	1,033,665	356,724	3,423,815
Différences pour 1881.		+ 66,030	+ 165,490	+ 138,067	+ 367,587
		+ 3.25 p. %	+ 15.79 p. %	+ 38.70 p. %	+ 10.74 p. %
Recette. . .	1881. . .	1,299,072 80	1,036,956 35	322,039 85	2,658,069 »
	1880. . .	1,262,204 55	940,538 57½	271,896 66½	2,474,639 59
Différences pour 1881.		+ 36,868 25	+ 96,417 97½	+ 50,143 18½	+ 183,429 41
		+ 2.92 p. %	+ 10.25 p. %	+ 18.44 p. %	+ 7.41 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,097,456 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

65,943 d'urgents ou 3,144 sur 100,000 ;

114 de collationnés ou 5 ½ sur 100,000 ;

102 accusés de réception ou 5 sur 100,000 ;

et 8,927 enregistrements ou 425 ½ sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 15,525.

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 143,853. En 1880, ce nombre était de 140,636 cartes ou lettres ; l'augmentation est donc de 3,217, soit 2.29 p. %.

---

(1) On sait qu'à Bruxelles, Anvers, Gand et Liége, 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 1er mai 1874 à Bruxelles, du 25 février, du 1er mars et du 25 mars 1875, respectivement à Anvers, à Gand et à Liége.

Le mouvement se répartit comme il suit, entre les quatre grandes villes :

	Cartes postales.	Lettres.	Ensemble.
Bruxelles	71,166	61,969	133,135
Anvers.	3,775	2,623	6,398
Gand	765	521	1,286
Liége.	1,812	1,222	3,034
Totaux. . . .	77,518	66,335	143,853

Dix-sept réclamations ont été formulées du chef de ce service : cinq seulement étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1880 à 1881, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 15.79 p. %.

Les télégrammes urgents (1) ont augmenté de 32,397 à 75,026, c'est-à-dire de 131 ½ p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

CIV. Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 1,882,261 en 1879, à 2,753,227 en 1880 et à 3,070.583 en 1881.

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

		1881. P. %.		1880. P. %.
Service télégraphique		2.70		2.85
Chemins de fer de l'État.	Matériel, circulation des trains. 72.46	83.30	75.07	84.68
	Transports égarés, dévoyés, etc. 10.84		11.61	
Poste, Marine, Administration centrale		14.00		12.49

III.

Résultats financiers.

§ 1er. RECETTES.

CII. Les recettes ont, en 1881, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . . fr.	1,299,072 80	2,658,069	»
— international	1,036,956 35		
— de transit	322,039 85		

(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-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, 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, la Sardaigne et la Turquie.

	D'autre part . . . fr.		2,658,069 »
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales . . . . fr.	35,963 25		
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue . . . . . fr.	3,000 »		
Produit des télégrammes de raccordements . . . . . fr.	98 80		43,375 53
Somme due par les Compagnies, pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires.	4,313 48		
	Total. . . . fr.		2,701,444 53(1)

§ 2. DÉPENSES.

CI. Les dépenses de l'année 1881, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	Traitements fixes fr. 1,827,284 60	2,743,598 72	
	Salaires 916,314 12		
Matériel, objets de consommation	377,800 »		
	Total. . . . fr.		3,121,398 72(2)
Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes, de . . . . . fr.			419,954 19

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 coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1881, à . . . . . fr. 4,372,000 »

répartis de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains) . . . . . fr.	2,866,273 45	
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier. . . . . fr.	1,400,532 23	
Ensemble. . . . fr.	4,266,805 68	
CV. Approvisionnements	105,194 32	
Total égal. . . . fr.		4,372,000 »

Répartie sur les 25,404 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 4,372,000 francs revient à fr. 172-10 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. 14-60, produit des télégrammes reçus en 1880, transmis et bonifiés aux offices étrangers en 1881. — Non compris fr. 0-40, produit des télégrammes reçus en 1881, transmis et bonifiés aux offices étrangers en 1882.

(2) Chiffre approximatif.

CV. L'annexe CV indique, pour chacune des années 1879 à 1881, 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.		55,412 »
Locaux fournis par le chemin de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers . . . . . fr.	91,092 »	
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État . . . . . fr.	11,216 »	
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer. . . . . fr.	219,439 »	
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État, à la transmission des correspondances privées. . . . . fr.	87,600 »	
Même coopération pour les télégrammes de service (1). . . . . fr.	369,410 »	
Total des prestations des chemins de fer . . . . . fr.		778,777 »
Ensemble. . . fr.		834,189 »

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 1881, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 135,592 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 1881, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe . . . . . fr.	3,121,398 72
— — d'autres services	834,189 »
Ensemble. . . . fr.	3,955,587 72
A déduire : produits accessoires (2).	43,375 53
Reste, dépense. . . . fr.	3,912,212 19

(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 coëfficients aux correspondances de 1881, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	internes	2,097,456 × 14 =	29,364,384
	internationaux . .	1,199,155 × 8 =	9,593,240
	en transit	494,791 × 4 =	1,979,164
Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.			40,936,788
Télégrammes de service (1)		3,123,292 × 11 =	34,356,212
Total général . . .			75,293,000

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 3,912,212-19) équivaut à fr. 0.05196 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.	RECETTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT de la RECETTE sur la DÉPENSE.	EXCÉDENT de la DÉPENSE sur la RECETTE.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Télégrammes privés — internes . . .	14	0.7274	0.6194	1,525,631	1,299,073	»	226,558
Télégrammes privés — internationaux.	8	0.4157	0.8647	498,489	1,036,956	538,467	»
Télégrammes privés — en transit. . .	4	0.2078	0.6502	102,818	322,040	219,222	»
						757,689	226,558
Totaux. . . .	—	—	—	2,126,938	2,658,069	+ 531,131	
Télégrammes de service . .	11	0.5716	»	1,785,274	»	»	1,785,274
						757,689	2,011,832
Télégrammes en général. .	—	—	—	3,912,212	2,657,736	— 1,254,143	

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1881, 1,254,143 francs de plus qu'il n'a produit. Mais plus des deux cinquièmes du

(1) Ce total ne comprend pas 82,883 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 834,189 francs, détaillée plus haut.

Le compte du Télégraphe avec ces services, serait établi comme il suit :

	Télégrammes : Nombre.	Télégrammes : Dépense.	Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit. en plus.	Le télégraphe reçoit. en moins.
	—	—	—	—	—
Chemins de fer de l'État.	2,904,576	fr. 1,660,256	fr. 778,777	»	fr. 881,479
— — concédés.	135,592	77,504	»	»	77,504
Autres services . . .	83,124	47,514	55,412	fr. 7,898	»
Totaux . . .	3,123,292	fr. 1,785,274	fr. 834,189	fr. 7,898	fr. 958,983

En somme, le Télégraphe reçoit en moins	fr.	951,085
En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés (dépêches d'État et télégraphie privée)	fr.	531,131
on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1881	fr.	419,954
On obtiendrait le même chiffre, en retranchant du total des dépenses imputées sur le budget spécial du Télégraphe	fr.	3,121,599
les recettes des télégrammes . . . . . fr. 2,658,069		
augmentées des recettes diverses 43,376		
Ensemble.	fr.	2,701,445
Reste, chiffre égal	fr.	419,954

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 881,479 francs de plus qu'il ne reçoit. Il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association lui soit défavorable. Les moyens d'exploitation que les chemins de fer lui fournissent et qui, d'après nos calculs, leur coûtent 778,777 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 1,660,256 francs que coûtent, au Télégraphe, les 2,904,576 télégrammes de service, coûteraient bien plus aux chemins de fer, si ceux-ci 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 31,950,336 unités sur 75,293,000 ou 42.44 p. %, et ils ne contribuent à la dépense totale qu'à raison de 778,777 francs sur 3,912,212 francs ou 19.91 p. %.

On peut faire la même observation en ce qui concerne les 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 77,504 francs. Mais, d'après toutes les probabilités, le Télégraphe dépenserait plus, s'il devait organiser, sur ces lignes, un réseau spécial pour les correspondances du public.

Ces évaluations se rapportent à la dépense annuelle seulement, et ne tiennent pas compte des capitaux engagés.

Annexes à consulter.

CHAPITRE IV.

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. MATÉRIEL.

La situation du matériel flottant se résume comme il suit :

	Fin 1881.	Fin 1880.	DIFFÉRENCES POUR 1881.
Bateaux à vapeur	15	15	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	22	21	+ 1
Garde-pêche et navire-école	2	1	+ 1
Embarcations à vapeur	2	2	»
Totaux	39	37	+ 2
Canots	161	132	+ 29

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1881.	Fin 1880.	Différences pour 1881.
Fonctionnaires et employés	786	789	— 3
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	11	18	— 7
Ouvriers	135	122	+ 13
Totaux	932	929	+ 3

§ 3. MOUVEMENT DE LA NAVIGATION. — SIGNAUX. — CARTES DE L'ESCAUT.

Port d'Anvers. — Le compte rendu de 1880 a publié le tableau du mouvement de la navigation du port d'Anvers, pour les années 1841 à 1880, avec les résultats par périodes décennales.

CVI. Ces renseignements ont été complétés en ce qui concerne l'exercice 1881. Ils constituent l'annexe CVI.

Port d'Ostende. — Une somme de 20,000 francs a été allouée, par la loi du 14 août 1881, pour l'acquisition d'une « sirène » destinée au port d'Ostende. Cet appareil phonique servira à guider, en temps de brume, le navigateur pour faire sûrement le port. Actuellement, l'avertissement est donné au moyen du canon.

L'amélioration à réaliser ne pourra s'accomplir que lorsqu'on aura concentré, à l'extrémité de la jetée Est, les divers signaux qui facilitent l'entrée du port.

Cartes de l'Escaut. — On a poursuivi les recherches entreprises, en 1880, pour réunir une collection aussi complète que possible des cartes de l'Escaut anciennes et modernes. Déjà des résultats satisfaisants sont acquis, et l'on espère que les investigations en cours apporteront de nouvelles découvertes.

II.

Missions à l'étranger.

Un ingénieur de la marine a été chargé de se rendre à New-York et à Philadelphie. Il avait à contrôler la manière dont s'effectue, à tous égards, notre service postal sur ces deux ports. A cette occasion, le délégué du Gouvernement a recueilli d'utiles indications, notamment sur les installations maritimes de New-York et de Philadelphie.

Une étude se fait, par les administrations compétentes, des données contenues dans son rapport.

Un autre ingénieur de la marine a fait une campagne de trois mois dans la mer du Nord, à bord du nouveau garde-pêche. L'administration a reconnu la nécessité de familiariser les jeunes ingénieurs avec la navigation. Il convient qu'ils complètent leurs connaissances par des embarquements successifs qui leur permettent d'apprécier les défauts ou les qualités des bâtiments à la mer.

Un second sous-ingénieur, sorti de l'école des Ponts et chaussées, a été envoyé en France, pour y suivre le cours d'hydrographie et participer aux travaux des hydrographes français. Des notions d'hydrographie sont indispensables aux ingénieurs des Ponts et chaussées appelés à s'occuper de nos voies navigables et de l'amélioration de nos ports.

III.

Services d'exploitation.

§ 1er. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

CVII. Le mouvement et la recette de 1881, comparés aux données correspondantes de 1880, sont renseignés à l'annexe CVII.

Il résulte de ce rapprochement que le nombre de passagers en 1881 (23,951) a été inférieur de 2,639, à celui de 1880 (26,590), et que la recette totale qui était de fr. 773,553-61 en 1880, est descendue, en 1881, à fr. 641,053-18 : diminution fr. 132,500-43 ou 17.13 p. %.

Cette diminution est due, à la fois, à la concurrence étrangère et aux réductions de taxes consenties dans le but de soutenir cette concurrence.

Il est à remarquer, que l'exercice 1880 avait été exceptionnellement favorable, puisque, depuis 1872, il est le seul qui ait présenté une augmentation sur l'année précédente.

En effet, tandis qu'en 1880, il s'est produit un accroissement de 1,808 voyageurs et de fr. 19,354-17 de produit, la moyenne de la diminution du trafic, pendant la période de 1872 à 1880 inclusivement, se traduit par 2,892 déplacements et fr. 53,468-37 de recette.

La diminution de mouvement constatée en 1881, est donc inférieure à la moyenne des neuf années antérieures, mais l'abaissement des recettes est à peu près double de la moyenne de la même période.

Depuis le 1er août 1881, les prix pour le parcours de mer des coupons de voyageurs entre l'Angleterre et la Belgique, ont été réduits d'environ 50 p. %.

Cette mesure a eu pour effet de ralentir notablement la décroissance du mouvement : de janvier à juillet 1881, nous avions perdu 760 voyageurs ou 7.56 p. %; d'août à décembre nous n'en perdons plus que 249 ou 2.59 p. %.

Les relations établies en transit par la Belgique, et pour lesquelles la part de la marine n'a pas été abaissée, présentent en 1881 des résultats considérablement inférieurs à ceux de 1880 : Le mouvement des voyageurs de et vers l'Allemagne et au delà, par les voies de Bleyberg et d'Herbestal, a fléchi de 1,116 déplacements ou de 20.77 p. %; celui de et vers l'Alsace-Lorraine et la Suisse a décru de 514 déplacements ou de 32.70 p. %.

Les modifications suivantes ont été apportées aux tarifs, en 1881.

Indépendamment de la réduction prémentionnée des prix des coupons en service anglo-belge, la taxe au poids des petits colis du service anglo-belge-allemand a été réduite, à dater du 1er avril, dans une proportion variant de 23.30 p. % environ à 40 p. %, suivant le poids des colis, et le tarif à la valeur, pour le transport des finances du même service, a été remplacé, le 1er octobre, par un tarif au poids avec majoration de primes d'assurances.

Les changements de service qui ont été introduits dans le courant de l'année écoulée, sont les suivants :

1° Le transfert à Ostende (quai) du travail qui était dévolu précédemment dans cette localité à un agent comptable ;

2° La distribution des billets qui se faisait exclusivement à bord des malles, a été étendue à Ostende (quai). Il en a été de même de l'enregistrement des bagages ;

3° La création d'un emploi de vérificateur chargé de la surveillance du trafic et de l'étude des perfectionnements du service ;

4° L'introduction de billets « aller-retour » entre Verviers, Bruges, Liége, Louvain et Malines, d'une part, et Londres, d'autre part ;

5° L'introduction de billets simples et de billets « aller-retour » entre Charleroi, Mons, Namur, Roulers, Saint-Nicolas et Tournai, d'une part, et Londres, d'autre part.

Un petit steamer a été commandé en Angleterre, pour assurer, dans de meilleures conditions, le débarquement ou l'embarquement des voyageurs en rade d'Ostende lorsque, à raison de la marée, les paquebots ne peuvent exceptionnellement entrer immédiatement au port ou lorsqu'ils doivent se mettre en rade pour pouvoir partir à l'heure réglementaire.

Le nombre des traversées entre Ostende et Douvres et en sens inverse, a été de 1,456 ; la durée moyenne de chacune d'elles a été de 4 heures 29 minutes.

CVIII. La dépense d'exploitation qui avait été, en 1880, de fr. 1,164,555-20 est montée, en 1881, à fr. 1,188,462-41. L'augmentation (fr. 23,907-21) provient d'une indemnité payée au propriétaire d'un vapeur qui avait reçu des avaries graves, à la suite d'un abordage par l'une des malles belges. Sans cet accident, l'exploitation en 1881 eût été moins coûteuse qu'en 1880.

En résumé, l'exploitation de 1881 présente, sur celle de 1880, un écart défavorable de fr. 156,407-64.

En 1881, chaque traversée a, en moyenne, coûté fr. 816-25 et produit fr. 440-27. En 1880, le coût moyen avait été de fr. 791-60 et le produit de fr. 525-85.

Par kilomètre d'Ostende à Douvres (115 kilomètres en ligne directe) ces résultats se chiffrent comme il suit :

	En 1881.	En 1880.	Différences pour 1881
	—	—	—
Coût . . . fr.	7.09	6.88	+ 0.21
Produit . . .	3.83	4.57	— 0.74

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

CVIII. La recette, qui était de fr. 50,179-76 en 1880, a fléchi, en 1881, à fr. 46,677-34 : différence en moins fr. 3,502-42 ou 6.98 p. °/₀.

Par contre, la dépense qui s'était élevée, en 1880, à fr. 78,767-13 a pu être réduite, en 1881, à fr. 68,533-45 : diminution fr. 10,233-68 ou 12.99 p. °/₀.

Les tarifs de ces transports ont été unifiés et considérablement réduits, en vue d'étendre les rapports et les transactions entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut (arrêté royal du 7 décembre 1881 et arrêté ministériel du 8 du même mois).

A partir du 1er janvier 1882, les agents chargés de la perception des recettes du passage, ont été transférés de l'administration des Domaines à l'administration de la Marine. La mesure a eu pour objet de donner de l'unité à la direction du service.

§ 3. PILOTAGE.

CIX. Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires soumis à l'obligation de prendre un pilote, avait été, en 1880, de 9,030 bâtiments. En 1881 il est descendu au chiffre de 7,890 : diminution 1,140 bâtiments ou 12.62 p. °/₀.

CIX. Le tonnage général s'exprimait, en 1880, par 5,913,260 tonneaux ; il n'a été, en 1881, que de 5,668,139 tonneaux (approximativement) : différence en moins 245,121 tonneaux ou 4.15 p. %.

L'arrêt constaté, pendant le dernier exercice, dans la prospérité croissante de notre principal port, s'explique par un mécompte dans certains arrivages : les importations de bois, de laines et de grains, notamment, n'ont pas répondu à l'attente.

CVIII. Ainsi s'explique une diminution de fr. 175,062-77 ou de 9.15 p. % dans le produit du pilotage de 1881 (fr. 1,737,079-29), comparé à celui de 1880 (fr. 1,912,142-06); ce dernier avait d'ailleurs bénéficié de la suspension momentanée de la navigation de l'Escaut, en décembre 1879, par suite du charriage de glaces.

La dépense d'exploitation du pilotage en 1881 (fr. 1,688,261-98) présente, sur celle de 1880 (fr. 1,807,047-64), une diminution de fr. 118,785-66 ou de 6.57 p. %. Cette diminution est la conséquence de l'abaissement de la recette, les pilotes recevant des appointements calculés d'après le produit de leurs prestations.

Deux nouveaux bateaux-pilotes, gréés en goélettes, ont été adjugés en 1880 et sont entrés en service dans le courant de 1881.

Un bateau-pilote, gréé en cutter pour la station d'Ostende, a été mis en adjudication; il sera livré au commencement de 1882. Ce bateau remplacera un cutter qui doit être mis hors d'usage à raison de sa vétusté.

Vers la fin de décembre 1881, on avait achevé toutes les installations ayant pour objet de compléter le balisage du fleuve (grandes balises, bouées d'hiver et échelles de marée), en vue de permettre le maintien de la navigation pendant les brumes qui accompagnent ordinairement le charriage de glaces, aussi longtemps que celles-ci ne constitueront pas par elles-mêmes un danger réel pour les navires. Un crédit de 186,200 francs avait été alloué, en vue de ces installations, par la loi du 2 janvier 1881.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

CVIII. La recette qui avait été, en 1880, de fr. 664,367-53, n'a été, en 1881, que de fr. 624,198-76, soit en moins fr. 40,168-77 ou 6.05 p. %.

Le tonnage formant la base des taxes, cette diminution s'explique de la même manière que celle qui a été constatée dans le produit du pilotage.

La dépense s'est élevée de fr. 99,631-74 en 1880, à fr. 106,468-96 en 1881 : augmentation fr. 6,837-22 ou 6.86 p. %.

L'éclairage de l'Escaut a été complété par l'érection de deux nouveaux feux sur la pointe du « Draaiende Sluis » et sur la digue du fort « La Perle ». Quant aux bateaux-phares, prévus dans la loi du 2 janvier 1881, et qui sont destinés à faciliter l'accès de la passe principale des embouchures du fleuve, ils ont été mis en adjudication publique et ils doivent être fournis en 1882. Ces bateaux-

phares sont munis de vireveaux du système Hartfield, mus par l'air comprimé et qui remplacent avantageusement les vireveaux manœuvrés à bras d'homme. Ils seront aussi pourvus de sirènes acoustiques, qui, en temps de brume, feront entendre un son puissant destiné à avertir le navigateur du voisinage du banc à éviter. De plus, pour suivre le système adopté dans d'autres pays, l'émission du son se fera à des intervalles déterminés, ce qui permettra, à la simple audition, de se rendre compte des parages où l'on se trouve.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

CVIII. Le produit de ce service s'est élevé de 9,337 francs en 1880, à 9,844 francs en 1881, ce qui donne une augmentation de 507 francs ou de 5.43 p. %.

Quant à la dépense, elle a été en 1881 (fr. 23,127-97) inférieure de fr. 547-63 ou de 2.31 p. % à celle de 1880 (fr. 23,675-60).

L'Administration a réduit, dans de notables proportions, le tarif des droits à payer par les bateaux de pêche, sans distinction de pavillon, qui réclament l'assistance du grand remorqueur de l'État pour faire l'entrée ou la sortie du port d'Ostende. Cette réduction a été accordée en vue d'aider au développement de l'industrie de la pêche à Ostende.

Une somme de 150,000 francs a été allouée, par la loi du 14 août 1881, pour l'acquisition de deux petits remorqueurs.

Ils sont destinés au port d'Ostende et permettront, notamment aux chaloupes de pêche, d'entrer dans le port et d'en sortir, quel que soit le vent. Ils dégageront le chenal où il se produit aujourd'hui de fréquents encombrements par les lenteurs du halage à bras. Ces remorqueurs seront fournis dans le courant de l'année 1882, et leur mise en activité pourvoira à une lacune.

§ 6. POLICE MARITIME.

CVIII. La recette de 1881 (fr. 95,049-83) a été inférieure de fr. 8,151-10 ou de 7.90 p. % à celle de l'exercice précédent (fr. 103,200-93), et ce à raison du ralentissement momentané dans le mouvement de la navigation sur Anvers.

La dépense s'est accrue de fr. 80,119-84 en 1880, à fr. 82,831-47 en 1881, ce qui donne une augmentation de fr. 2,711-63 ou 3.38 p. %, due à quelques améliorations de position accordées au personnel.

IV.

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1er. HYDROGRAPHIE.

Le service hydrographique a publié, en 1881, la carte à l'échelle de 1/20,000e de la partie de l'Escaut comprise entre Waarde et Terneuzen.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

En 1881 les cours d'Anvers ont été suivis par 24 élèves; en 1880 il y en avait eu 27.

L'école d'Ostende a compté 41 élèves; en 1880 elle en avait 24.

Onze bourses d'études (400 francs par an) ont été allouées. En 1880 il en avait été accordé neuf.

Le nombre de diplômes conférés pour des emplois d'officier dans la marine marchande, a été :

	En 1881	En 1880.
Pour le long cours, de	4	10
Pour le cabotage, de.	5	2

§ 3. COURS DE NAVIGATION A NIEUPORT.

Ce cours, spécialement institué pour les pêcheurs, a été suivi, en 1881, par 22 élèves, soit un de moins qu'en 1880 (23).

§ 4. ÉCOLE DES MOUSSES.

Un bateau garde-pêche, pour la construction duquel la Législature a voté une somme de 160,000 francs (loi du 4 août 1879), a été lancé en 1881 et a fait, de juin à septembre, la campagne de surveillance dans la mer du Nord.

Ce bâtiment, gréé en trois-mâts-goélette, est parfaitement réussi; il a fait bonne impression dans les ports anglais. Outre les officiers et l'équipage, il peut embarquer 70 mousses.

§ 5. SAUVETAGE.

Les équipages de deux bateaux de pêche, d'une goélette anglaise et d'une goélette norwégienne, ont été secourus par le personnel des stations de sauvetage établies sur la côte de Flandre.

Avec l'assistance du remorqueur de l'État, quatre chaloupes de pêche et deux steamers anglais ont été renfloués.

Le matériel de sauvetage a été renforcé par l'acquisition 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.

§ 1er. RECETTES.

CVIII. Les recettes qui avaient été, en 1880, de fr. 3,512,760-89, ne se sont élevées, en 1881, qu'à fr. 3,153,882-40 : diminution fr. 358,878-49 ou 10-22 p. %.

§ 2. DÉPENSES.

CVIII. Les dépenses de la Marine ont baissé de fr. 3,383,527-10 en 1880, à fr. 3,296,070-64 en 1881 : diminution fr. 87.456-46 ou 2.58 p. %.

Cette diminution, combinée avec le décroissement des recettes, donne, comme résultat général de l'exploitation, un écart de fr. 271,422-03 en faveur de 1880.

VI.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1er. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Les deux lignes subventionnées ont, en 1881, effectué 185 traversées, soit 19 de plus qu'en 1880 (166).

CX et CXIII. Voici le résumé du mouvement général des transports :

	En 1881.	En 1880.	Augmentation en 1881.
Passagers (nombre) . .	35,602	21,651	13,951 ou 64.43 p. %
Marchandises(tonneaux)	319,022	235,316	83,706 ou 35.57 p. %

§ 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET SUR LES ÉTATS DE LA PLATA.

Ainsi qu'il a été dit dans le compte rendu de l'exercice précédent, le Gouvernement s'est préoccupé de remédier 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.

Les négociations entamées avec les concessionnaires du service, ont abouti à un arrangement ayant pour objet, à la fois, d'assurer en tout temps nos relations avec l'empire du Brésil, et de substituer, aux primes de vitesse actuellement allouées, une subvention fixe sous forme de minimum de produit postal.

Une convention devra régler l'accord établi et elle aura besoin, avant d'être mise à exécution, de l'approbation législative.

CX. L'annexe CX résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés en 1880 et en 1881, et reproduit le taux moyen du fret depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et La Plata (1869).

En 1880, il a été transporté, dans les deux sens, 70.623 tonneaux de marchandises, et 704 passagers. En 1881, les marchandises ont représenté 96,365 tonneaux, mais le nombre des passagers est descendu à 667.

Le taux moyen du fret, à l'exportation d'Anvers, en 1881, a excédé celui de l'exercice précédent.

A l'importation, le taux moyen du fret de La Plata n'a pas subi d'augmentation marquée, mais celui du Brésil a haussé assez notablement.

CXI. L'annexe CXI renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires, en 1880 et en 1881

Ces avantages se sont chiffrés par fr. 433,555-62 en 1881, et fr. 392,464-15 en 1880, ce qui donne par traversée respectivement fr. 6,193-65 et fr. 5,857-67.

CXII. L'annexe CXII indique le nombre et la nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages, en 1880 et en 1881.

§ 3. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK ET SUR PHILADELPHIE.

Une nouvelle convention a été négociée avec les concessionnaires, en vue d'augmenter le nombre des communications avec New-York, tout en maintenant des voyages périodiques sur Philadelphie. L'extension du service ne doit pas

avoir pour effet d'imposer des sacrifices nouveaux au Trésor. Le commerce aura tout lieu, il faut l'espérer, d'être satisfait de ces modifications de service qui obligeront les concessionnaires à augmenter leur flotte.

L'état des négociations, au 31 décembre 1881, ne laissait aucun doute sur une solution conforme aux vues du Gouvernement.

CXIII. L'annexe CXIII montre l'importance des transports effectués en 1880 et en 1881, 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 1880, exercice où l'on avait constaté un accroissement considérable, ce mouvement était représenté par 164,693 tonneaux de marchandises et 20,947 passagers. Ces chiffres sont, en 1881, montés à 222,657 tonneaux et à 34,935 passagers, résultats qui ont été obtenus par 115 traversées (16 de plus qu'en 1880).

CXIV. Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires pendant les deux exercices, sont détaillés à l'annexe CXIV. Le montant s'en est élevé à fr. 484,538-94 en 1881, et à fr. 514,614-23 en 1880, ce qui revient respectivement à fr. 4,213-38 et à fr. 5,198-12 par traversée.

CXV. L'annexe CXV donne le nombre et la nationalité des marins engagés pour la composition des équipages, en 1880 et en 1881.

§ 4. SERVICES SUR L'AUSTRALIE ET SUR L'AFRIQUE.

L'appui du Gouvernement a été sollicité, en janvier 1881, pour l'établissement de services réguliers d'Anvers sur Adelaïde, Melbourne et Sydney, et d'Anvers sur le Cap et la côte orientale d'Afrique.

Moyennant simplement la ristourne, pendant une période de cinq ans, des droits de pilotage et de fanaux acquittés dans l'Escaut, les demandeurs en concession s'offraient à organiser, à titre d'essai, des départs réguliers pour le transport des dépêches, des voyageurs et des marchandises. Ils se réservaient, en l'absence de cargaisons suffisantes à Anvers, de charger d'abord ou ensuite dans un port étranger.

Le Gouvernement, après avoir fait examiner mûrement ces propositions, y a adhéré en principe, en 1881, sauf à consacrer l'arrangement par une convention.

CHAPITRE V.

ADJUDICATIONS PUBLIQUES, MARCHÉS DIRECTS, ETC.; RENSEIGNEMENTS DONNÉS AU PUBLIC SUR LES ADJUDICATIONS ET LES TRAVAUX DU PAYS ET DE L'ÉTRANGER.

Le tableau ci-dessous fournit, pour chacun des mois de 1881 et pour l'année entière, des indications détaillées sur les opérations du bureau de renseignements relatifs aux adjudications publiques des différents services et administrations du Département (Ponts et Chaussées et Mines, Chemins de fer, Postes et Télégraphes, Marine) :

	Adjudications. — Nombre.	EXEMPLAIRES de cahiers des charges délivrés			PERSONNES AYANT				
					examiné les		pris copie	acheté des plans autographiés ou photographiés.	demandé divers renseignements.
		sur demandes verbales.	sur demandes écrites.	ENSEMBLE.	plans.	modèles et échantillons.	des plans.		
Janvier	53	878	1,447	2,325	228	128	37	334	117
Février	57	724	1,798	2,522	205	65	28	213	55
Mars	74	856	2,146	3,002	223	139	46	248	121
Avril	54	866	1,093	1,959	489	103	32	233	60
Mai	62	774	1,314	2,088	330	98	33	236	121
Juin	63	747	1,188	1,935	384	162	41	299	147
Juillet	73	902	1,303	2,205	381	379	25	369	104
Août	78	1,047	1,513	2,560	502	378	33	492	198
Septembre	102	1,237	1,642	2,879	594	425	61	504	207
Octobre	117	1,314	1,834	3,145	328	459	35	502	234
Novembre	98	695	1,258	1,953	130	320	47	336	222
Décembre	104	894	1,194	2,088	241	345	62	371	179
Totaux en 1881.	935	10,934	17,730	28,664	4,035	2,971	480	4,104	1,765
Totaux en 1880.	850	11,874	20,267	32,141	3,166	2,826	1,129	2,130	1,829
Différences pr 1881	+ 85	— 943	—2,537	—3,480	+ 869	+ 145	— 649	+1,974	— 64
Moyennes par mois en 1881.	78	911	1,478	2,388	336	248	40	342	147
Moyennes par mois en 1880.	71	990	1,689	2,678	264	235	94	177	152
Différences pr 1881	+ 7	— 79	— 211	— 290	+ 72	+ 13	— 54	+ 165	— 5

Par rapport à 1880, on remarque notamment, à ce tableau, une diminution considérable dans le nombre des personnes qui ont pris copie des plans. De 1,129 en 1880, ce nombre est descendu à 480 en 1881. Cette diminution est la conséquence naturelle de la faculté de plus en plus connue et appréciée du public, de se procurer les plans d'entreprises à un prix minime. Aussi constate-t-on que, comparativement à 1880, le nombre de personnes ayant acheté des plans a presque doublé en 1881 : De 2,130 en 1880, ce nombre est, en effet, monté à 4,104 en 1881.

CXVI a CXVIII. Les annexes CXVI à CXVIII donnent des détails sur les adjudications des différents services et administrations du Département des Travaux Publics.

L'annexe CXVI 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 1881.

Les adjudications publiques (775) ont comporté un rabais de fr. 2,574,655-14 ou de 4.10 p. %, tandis que les adjudications sur appel restreint à la concurrence (41) ont donné lieu à une augmentation de dépense de fr. 95,976-88 ou de 1.51 p. %.

Les ventes de vieux matériaux (28) ont produit fr. 53,133-33 ou 1.62 p. % de plus que le prix d'estimation.

L'annexe CXVII montre le nombre et le montant des lots ou soumissions approuvées en 1881. Elles se sont élevées à 3,341, représentant une somme totale de fr. 76,852,906-43.

L'importance moyenne a été de fr. 23,002-96 par lot ou soumission approuvée, et de fr 72,094-66 par adjudication ou marché contracté.

L'annexe CXVIII compare le nombre et le montant des lots ou soumissions dont se composaient les adjudications faites pendant les années 1878 à 1881.

En voici le résumé :

	Nombre de lots.	Montant total	Montant moyen par lot.
1878. . . .	1,204	fr. 26,583,403 95	22,079 24
1879. . . .	1,839	29,333,064 93	15,950 55
1880. . . .	2,638	54,925,842 32	20,821 77
1881. . . .	2,911	60,233,398 33	20,691 65

Annexes
à consulter

CHAPITRE VI.

NOTE SUR L'EMPLOI DES FEMMES DANS LES ADMINISTRATIONS DES CHEMINS DE FER, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES, EN BELGIQUE ET A L'ÉTRANGER.

Le présent compte rendu publie, aux pages 170 et 171, des renseignements concernant le personnel féminin de l'administration des Postes, et, à la page 175, l'importance du cadre des agents féminins ressortissant à l'administration des Télégraphes en Belgique.

L'expérience faite jusqu'ici permet d'attendre des résultats satisfaisants de l'emploi des femmes, notamment dans le service des Télégraphes.

CXIX. En vue de se rendre compte des dispositions admises dans les pays étrangers, quant à l'emploi des femmes dans les administrations des Chemins de fer, des Postes et des Télégraphes, le Département des Travaux Publics s'est adressé aux principales Compagnies et Administrations étrangères, et a obtenu, sur cette question, les renseignements résumés ci-après et complétés par les indications de l'annexe CXIX.

A l'exception du « London, Chatham and Dover Railway », du « Great Eastern Railway », de l'Union des chemins de fer Suisses et du Nord-Belge, toutes les administrations consultées admettent les femmes comme employées.

Les fonctions qui leur sont le plus généralement confiées, sont celles de télégraphistes, notamment en France, en Italie, en Hollande, en Angleterre et en Suisse, ou de préposées à la réception et à la distribution des billets, comme dans quelques Compagnies françaises et en Autriche. Dans certains pays on les emploie dans différentes branches de la comptabilité. La Compagnie des Chemins de fer du Nord-Français et le « Post Office » de Londres les occupent au service des titres, à la statistique centrale et à la caisse d'épargne. Dans d'autres pays encore, comme dans le grand-duché de Bade, on les utilise dans les bureaux de l'Administration centrale, à des travaux de comptabilité et de statistique.

Dans la plupart des pays, les femmes ont des fonctions qui sont généralement peu importantes. Elles remplissent les emplois secondaires. Toutefois, la France, l'Italie et la Hollande leur confient la direction de bureaux de classe inférieure. La Suisse est même allée plus avant dans cette voie : elle leur permet d'aspirer à certaines des fonctions libérales, et les autorise, dans la mesure la plus large, à coopérer à toutes les branches du service des postes et des télégraphes, au même titre que les hommes ; il n'est fait d'exception que pour les places supérieures.

Les conditions requises pour l'obtention des emplois auxquels ces administrations admettent les femmes, sont à peu près uniformes : On exige une instruction primaire telle que celle qui est donnée dans nos écoles communales, un certificat de bonne conduite, un certificat de santé. Dans certaines administrations, il faut avoir au moins seize ans, dans d'autres dix-huit; la limite d'âge pour l'admission varie de vingt à quarante ans.

Quelques administrations admettent de préférence les femmes dont le mari, le frère ou le père est mort au service de l'État ; d'autres réservent ces emplois exclusivement aux femmes, aux filles ou aux veuves d'employés.

Un point sur lequel l'attention doit être attirée, c'est qu'au « General Post Office » de la Grande-Bretagne, les femmes employées sont obligées de donner leur démission, lorsqu'elles se marient : le « Post Office » n'a pas voulu leur permettre de conserver des fonctions qu'il juge incompatibles avec les devoirs de la maternité.

Comme il a été dit plus haut, dans presque toutes les administrations les femmes n'occupent, en général, que des emplois secondaires et ne reçoivent qu'une rétribution peu élevée, encore ce traitement est-il inférieur à celui qui est attribué aux hommes occupant des emplois similaires. Les Administrations se félicitent de l'économie obtenue, grâce à la modicité des appointements accordés aux femmes. La Suisse, cependant, se montre plus large à leur égard : elle les admet à des fonctions importantes et leur donne un traitement en rapport avec les services qu'elles rendent.

Le nombre des femmes qui ont répondu aux offres faites par les administrations, est généralement peu élevé, peut-être parce que cette innovation toute récente n'est pas encore entrée dans les mœurs, peut-être aussi faut-il en chercher la raison dans la circonstance que presque tous les pays accordent aux femmes des avantages trop minimes et qu'il n'y a, pour elles, aucun espoir de se faire une position mieux rétribuée.

Toutes les administrations sont unanimes à se déclarer satisfaites de l'emploi des femmes ; elles spécifient comme il suit les avantages qu'elles en retirent : D'abord, elles réalisent une économie notable, le traitement des femmes étant presque toujours inférieur à celui des hommes; ensuite, les femmes remplissent mieux leurs fonctions, elles y apportent plus de soins et

y montrent plus d'assiduité et d'exactitude ; enfin, certaines administrations réservent les emplois aux femmes, aux filles ou aux veuves de leurs agents, et il en résulte un avantage sérieux pour les familles de ceux-ci. Les seuls désavantages que l'on signale, c'est que l'occupation sédentaire exerce souvent assez vite une mauvaise influence sur la santé des femmes, et qu'il est impossible de les charger du service de nuit ou de missions au dehors.

ANNEXES.

N° I. — *Plantations des routes de l'État.* — *Situation au 31 décembre 1881.*

| DÉSIGNATION DES PROVINCES. | LONGUEURS. | | | NOMBRE ET ESSENCE DES ARBRES PLANTÉS. | | |

N° II. — *Tableau des immeubles appartenant à l'État ou à des particuliers, et entretenus par le service spécial des bâtiments civils du Brabant.*

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES IMMEUBLES.	SURFACE		*Observations.*
		BATIE.	NON BATIE.	
		Mètres carrés.	Mètres carrés.	
	A. IMMEUBLES APPARTENANT A L'ÉTAT.			
	1° *Ministère de la Guerre.*			
1-2	Hôtel rue de la Loi, n° 2, et rue Royale, n° 4.	878. »	170. »	
3	Bureaux rue Royale, n° 3.	918. »	72. »	
4	— rue de Louvain, n° 1.	810. »	310. »	
	2° *Ministère de l'Intérieur.*			
5	Bâtiment des bureaux, rue de la Loi, n° 4 . .	180. »	72. »	
6	Hôtel rue de la Loi, n° 6	900. »	518. »	
7	Bâtiment des bureaux, rue de Louvain, n° 3.	1,102. »	285. »	
8	Bâtiment des bureaux, rue Latérale, (ancien hôtel Trazegnies).	424. »	360. »	
9	École de médecine vétérinaire de l'État, à Cureghem.	3,900. »	28,400. »	
10	Tir national, à Schaerbeek.	1,440. »	3,280. »	
11	Palais des Académies.	4,219. »	12,260. »	
12	Musées royaux de peinture, de sculpture et d'histoire naturelle.	4,040. »	2,630. »	
13	Palais de l'Industrie, École industrielle et Bibliothèque royale.	2,800. »	3,525. »	
14	Palais des Beaux-Arts.	6,340. »	1,850. »	
15	Musée royal d'armures, d'antiquités et d'artillerie.	580. »	1,100. »	
16	Musée Wiertz	899. »	5,055. »	
17	Conservatoire royal de Musique, à Bruxelles.	1,641. »	1,013.60	
18	Habitations du directeur et du secrétaire dudit Conservatoire.	382. »	364. »	
19	Bâtiments et dépendances de l'Observatoire royal.	868. »	6,214. »	
20	Bâtiments du Parc Léopold, destinés au transfert du Musée d'histoire naturelle.	3,218.25	26,781.75	
21	Bâtiment n° 38 de la rue de l'Évêque, servant de dépôt de modèles en plâtre.	990. »	»	Acquis en vue de l'érection du nouvel hôtel des postes.
22	Bâtiment n° 44 de la rue de l'Évêque, servant de magasin d'armement pour la garde civique et en partie loué aux sieurs Ternaerts et Bernheim.	497. »	»	
	3° *Ministère des Affaires Étrangères.*			
23	Hôtel rue de la Loi, n° 8.	1,515. »	460. »	
24	Bâtiment des bureaux rue de Louvain, n° 5 .	746. »	357. »	
	4° *Ministère de l'Instruction publique.*			
25	Hôtel et bureaux rue de la Loi, n° 10*a*. . . .	1,450. »	706. »	
	A reporter . . .	40,737.25	98,780.35	

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES IMMEUBLES.	SURFACE		Observations.
		BATIE.	NON BATIE.	
		Mètres carrés.	Mètres carrés.	
	Report. . .	40,737.25	98,780.35	
26	Bâtiment des bureaux rue de l'Orangerie, n° 3.	448. »	»	
27	Musée scolaire de l'État rue Ducale, n[os] 22 et 22a.	623. »	30. »	
	5° *Ministère des Finances.*			
28	Hôtel rue de la Loi, n° 12	1,052. »	420. »	
29	— — n° 14	653. »	»	
30	— rue de l'Orangerie, n° 11.	1,040. »	260. »	
31	Hôtel rue Ducale, n° 55 (en voie d'appropriation).	427.50	175.50	
32	Maison rue Ducale, n° 12 (bureaux)	74. »	78. »	
33	— — n° 14 (—)	63. »	27. »	
34	— — n° 26 (—)	75. »	27. »	
35	Nouvel hôtel des Monnaies, à Saint-Gilles. .	3,135. »	4,380. »	
36	Bâtiments rue de Louvain, n° 32, occupés par les bureaux et les ateliers du timbre.	278. »	122. »	
	6° *Ministère de la Justice.*			
37	Hôtel rue de la Loi, n° 16.	561. »	542. »	
38	— rue Ducale, n° 2.	881. »	»	
39	Bâtiments rue de Louvain, occupés par les services du *Moniteur Belge*.	878. »	168. »	
	7° *Ministère des Travaux Publics.*			
40	a. *Hôtel place Royale*	1,257. »	1,509. »	
	b. *Bâtiments des chemins de fer, postes et télégraphes :*			
41	Maison rue de l'Orangerie, n° 6 (direction des postes).	53. »	42. »	
42	Maison rue de l'Orangerie, n° 8 (direction des postes).	59. »	88. »	
43	Maison rue de l'Orangerie, n° 10 (direction des postes).	53. »	100. »	
44	Maison rue de l'Orangerie, n° 20 (direction des postes).	200. »	24. »	
45	Maison rue de l'Orangerie, n° 22 (direction des postes).	412. »	45. »	
46	Temple des Augustins (bureau central des postes).	1,262. »	»	
47	Bâtiment rue d'Idalie, n° 36 (chemin de fer) .	736. »	1,634. »	
48	Ancien hôtel Meeus, rue Latérale, n° 2 (chemin de fer).	1,076. »	324. »	
49	Bâtiment rue Ducale, n° 6 (chemin de fer) .	219. »	154. »	
50	— — n° 8 (—) .	350. »	150. »	
51	— — n° 10 (—) .	466. »	397. »	
52	— — n° 12 (—) .	258. »	230. »	
53	— — n[os] 14 et 16 (—) .	568. »	190. »	
	A reporter. . .	57,893.75	107,946.85	

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES IMMEUBLES.	SURFACE BATIE.	SURFACE NON BATIE.	Observations.
		Mètres carrés.	Mètres carrés.	
	Reports . . .	57,893.75	107,946.85	
54	Bâtiment rue Ducale, n° 26 (chemin de fer) .	190. »	19. »	
55	Bâtiment rue de l'Orangerie, n° 16 (chemin de fer).	463. »	492. »	
56	Bâtiment rue de l'Orangerie, n° 32 (chemin de fer).	445. »	275. »	
57	Bâtiment rue de l'Orangerie, n° 30 (chemin de fer).	249. »	35. »	
58	Bâtiment rue de l'Orangerie, n° 28 (chemin de fer).	60. »	40. »	
59	Bâtiment rue de Louvain, n° 83 (chemin de fer).	54. »	22. »	
60	Bâtiment rue de Louvain, n°s 93 et 95 (chemin de fer).	157. »	60. »	
61	Bâtiment rue de Louvain, n° 107 (chemin de fer)	154. »	46. »	
62	Bâtiment rue de l'Orangerie, n° 18 (chemins de fer concédés).	154. »	127. »	
	c. *Ponts et chaussées et mines :*			
63	Hôtel de la direction générale, rue de Louvain (en construction).	789. »	141. »	
64	Bâtiment rue de l'Orangerie, n° 24.	50. »	20. »	Acquis en vue du transfert du Ministère des Travaux Publics.
65	Bâtiment rue de la Régence, n° 5 (bâtiments civils).	155. »	3. »	Acquis en vue de l'élargissement de la rue de la Régence.
66	Bâtiment rue de la Régence, n° 13 (routes et bâtiments civils).	168. »	69. »	
	d. *Bâtiments divers :*			
67	Maison rue de Louvain, n° 63	81. »	»	
68	— — n° 69 (en location) .	80. »	47. »	Acquis en vue de l'agrandissement des Ministères (Travaux Publics).
69	— — n° 71 (—) .	69. »	45. »	
70	— — n° 109 (—) .	37. »	22. »	
71-72	Maisons rue de l'Évêque, n°s 34 et 36 (en location).	203. »	40. »	
73	Maison rue de l'Évêque, n° 46 (en location) .	47. »	6. »	Acquis en vue de l'érection de l'hôtel des Postes.
74	— rue du Fossé-aux-Loups, n° 9 (en location).	204. »	60. »	
75	Hôtel des Monnaies (place de la Monnaie) et bâtiment rue de l'Évêque, n° 42.	1,867. »	620. »	Ancien hôtel des Monnaies.
76	Bâtiment rue de l'Évêque, n° 40	96. »	36. »	Ancienne habitation du directeur des Monnaies.
	8° *Palais, Hôtels, Monuments, Jardins et Squares.*			
77	Sénat et Chambre des Représentants	2,710. »	»	
78	Nouveaux locaux rue de Louvain (Sénat) . .	545. »	»	
79	— (Chambres des Représentants)	545. »	155. »	
80	Domaine royal de Tervueren	7,827. »	260,711. »	
81	Hôtel du Gouvernement provincial, à Bruxelles	1,137. »	2,135. »	
82	Hôtel de la Cour des comptes	973. »	820. »	
83	Magasin, rue de la Tulipe.	684. »	245. »	
	A reporter . . .	78,056.75	376,237.85	

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES IMMEUBLES.	SURFACE BATIE.	SURFACE NON BATIE.	Observations.
		Mètres carrés.	Mètres carrés.	
	Reports. . .	78,056.75	376,237.85	
84	Monument et square de la place des Martyrs	1,024. »	1,152. »	
85	— élevé à la mémoire de Léopold Ier, à Laeken.	»	»	
86	Colonne du Congrès et square.	297. »	2,098. »	
87	Jardin botanique.	5,301. »	39,699. »	
88	Square de la place du Petit Sablon.	»	2,364. »	
89	Squares de la place du Trône	»	3,550. »	
90	— de l'avenue de la Reine, à Schaerbeek.	»	2,525. »	
91	Monument de Waterloo.	»	»	
	Totaux. . .	84,679.75	427,625.85	
	B. Immeubles appartenant à des particuliers et loués par l'État, dans l'intérêt de divers services.			
	1° *Ministère des Travaux Publics.*			
	a. *Bâtiments des chemins de fer, postes et téléyraphes :*			
1	Bâtiments rue Ducale, nos 57 et 59 (chemin de fer)	341. »	205. »	
2	Bâtiment — n° 83 (chemin de fer). .	82. »	87. »	
3	— — n° 85 (—). .	76. »	104. »	
4	— — n° 87 (—). .	432. »	156. »	
5	— — n° 95 (—). .	227. »	60. »	
6	— rue de Louvain, n° 98 (chemin de fer)	115. »	44. »	
7	Bâtiments rue du Gouvernement provisoire, nos 28 et 30 (chemin de fer).	155. »	25. »	
8	Bâtiment boulevard de l'Observatoire, n° 33 (chemin de fer).	70. »	78. »	
9	Bâtiment rue de Brabant, n° 49 (chemin de fer)	182. »	148. »	
10	— rue d'Isabelle, n° 77 (—)	229. »	55. »	
11	— rue Villa-Hermosa, n° 18a (chemin de fer).	168.24	71.65	
12	Bâtiments place de Louvain, n° 5 (postes et télégraphes).	227. »	82. »	
13	Maison montagne de l'Oratoire, n° 5 (postes et télégraphes).	59. »	8. »	
14	Maison montagne de l'Oratoire, n° 7 (postes et télégraphes).	225. »	113. »	
15	Maison montagne de l'Oratoire, n° 12 (postes et télégraphes).	100. »	29. »	
16	Maison rue de Ligne, n° 29 (postes et télégraphes).	94. »	24. »	
17	Maison place de Louvain, n° 11 (postes et télégraphes).	149. »	90. »	
	A reporter. . .	2,631.24	1,379.65	

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES IMMEUBLES.	SURFACE BATIE.	SURFACE NON BATIE.	Observations.
		Mètres carrés.	Mètres carrés.	
	Reports . . .	2,631.24	1,379 65	
	b. *Bâtiments des Ponts et chaussées et des mines:*			
18	Bâtiment rue de Ruysbroeck, n° 43 (bâtiments civils).	181. »	154. »	
19	Hôtel rue Bodenbroek, n°s 2 et 4 (ponts et chaussées et mines).	866. »	645. »	
20	Bâtiment rue du Pepin, n° 31 (conseil des mines).	72. »	19. »	
21	Bâtiment rue des Petits Carmes, n° 7 (service des expropriations).	203. »	103. »	
	2° *Ministère de la Guerre.*			
22	Bâtiment rue des Cultes, n° 3	277. »	78. »	
23	— rue de l'Association, n° 40	166. »	66. »	
	3° *Ministère de l'Intérieur.*			
24	Bâtiment rue Royale, n° 29*a*.	160. »	43. »	
25	— rue du Trône, n° 116.	126. »	143. »	
26	— rue de Ruysbroeck, n° 40.	300. »	270. »	
27	— — n° 44.	207. »	122. »	
28	— rue Haute, n° 340*b*	80. »	16. »	
29	— boulevard de Waterloo, n°s 117 et 118	90. »	16. »	
30	— rue aux Laines, n° 41	313.52	170.19	
	TOTAUX. . .	5,672.76	3,224.84	
	TOTAUX GÉNÉRAUX (*A* ET *B*). . .	90,352.51	430,850.69	

N° III. — *Tableau des immeubles appartenant à l'État, situés en province et entretenus par le Département des Travaux Publics.*

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES IMMEUBLES.	SURFACE			Observations.
		BATIE.	NON BATIE.	Totale.	
		Mètres carrés.	Mètres carrés.	Mètres carrés.	
	A. *Province d'Anvers.*				
1	Hôtel du Gouvernement provincial. . . .	2,356.40	1,743.34	4,099.74	
2	Maison hanséatique, à Anvers	3,561.92	1,550. »	5,111.92	
	B. *Flandre occidentale.*				
3	Hôtel du Gouvernement provincial. . . .	2,290. »	2,624. »	4,914. »	
4	— de la Direction des contributions directes, douanes et accises, à Bruges. . .	824. »	1,333. »	2,157. »	
5	Aubette de la douane, à Heyst.	24. »	»	24. »	
6	Bureau de douane, à Nieuport	263. »	»	263. »	
7	id. id. à Leyse.	165. »	625. »	790. »	
8	id. id. à Comines.	131. »	29. »	160. »	
9	id. id. à Beveren.	126. »	134. »	260. »	
	C. *Flandre orientale.*				
10	Hôtel du Gouvernement provincial. . . .	2,576. »	1,357. »	3,933. »	
11	— de la Direction des contributions directes, douanes, accises et cadastre, à Gand.	885. »	397. »	1,282. »	
12	Dépôt des archives provinciales et de l'État, à Gand	894. »	202. »	1,096. »	
	D. *Province de Hainaut.*				
13	Hôtel du Gouvernement provincial. . . .	3,189. »	4,864. »	8,053. »	
14	Dépendances : rue des Passages, n° 9. . .	304. »	151. »	455. »	
15	id. rue Verte, n° 9.	286. »	117. »	403. »	
16	Hôtel de la Direction de l'enregistrement, rue de la Raquette, à Mons	439. »	673. »	1,112. »	
17	Hôtel de la Direction des contributions et de la conservation du cadastre.	764. »	478. »	1,242. »	
18	Dépôt des archives provinciales et de l'État, a Mons	2,485. »	3,130. »	5,615. »	
19	Bureau de douane, a Hertain	160. »	1,420. »	1,580. »	
	A reporter. . . .	21,723.32	20,827.34	42,550.66	

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES IMMEUBLES.	SURFACE			Observations.
		BATIE.	NON BATIE.	Totale.	
		Mètres carrés.	Mètres carrés.	Mètres carrés.	
	Reports	21,723.32	20,827.34	42,550.66	
	E. *Province de Liége.*				
20	Hôtel du Gouvernement provincial. . . .	2,200. »	1,050. »	3,250. »	
21	Palais des Princes-Évêques de Liége. . .	5,468. »	4,521. »	9,989. »	
22	Hôtel de la Direction des contributions directes, douanes, accises et cadastre. . .	337.50	1,769. »	2,106.50	
23	École normale des humanités, à Liége . .	514. »	2,386. »	2,900. »	
24	id. primaire de l'État, à Liége .	4,700. »	10,700. »	15,400. »	
	F. *Limbourg.*				
25	Hôtel du Gouvernement provincial. . . .	1,962. »	2,802. »	4,764. »	
26	Bâtiment de la douane, à la grande barrière de Lommel	240. »	1,510. »	1,750. »	
	G. *Luxembourg.*				
27	Hôtel du Gouvernement provincial. . . .	1,576. »	7,783. »	9,359. »	
28	— de la Direction des contributions directes, douanes et accises, à Arlon. . .	514. »	2,186. »	2,700. »	
29	Bureau de douane, à Guirsch	140. »	2,330. »	2,470. »	
30	id. à Saint-Mard.	450. »	460. »	910. »	
31	id. à Florenville.	170. »	1,280. »	1,450. »	
32	id. à Villers-devant-Orval.	160. »	340. »	500. »	
33	id. à Deyfelt (Beho). . . .	156. »	956. »	1,112. »	
34	Caserne de la douane aux quatre chemins .	140. »	4,304. »	4,444. »	6 douaniers.
35	Château de Bouillon	4,662. »	15,555. »	20,217. »	
36	— de Laroche	734. »	5,406. »	6,140. »	
	H. *Province de Namur.*				
37	Hôtel du Gouvernement provincial, avec annexes.	1,584. »	2,361. »	3,945. »	
38	Hôtel des contributions.	533. »	492. »	1,025. »	
39	Bâtiment de douane, à Mazée	102.76	1,662.24	1,765. »	
	Totaux.	48,066.58	90,680.58	138,747.16	

N° IV. — *Dépendances des voies navigables. — Situation au 31 décembre 1881.*

DÉSIGNATION DES DÉPENDANCES.		QUANTITÉS : NOMBRE.	QUANTITÉS : Longueur, superficie ou capacité.
Ouvrages d'art	Écluses	189	»
	Barrages	174	»
	Souterrain	1	»
	Pont-canal	1	»
	Ponts sous le chemin de fer	140	»
	Ponts sous la voirie	537	»
	Passerelles	21	»
Chemins de halage	Ponts, passerelles et aqueducs	416	»
	Pavage	»	542,000m²
	Empierrement	»	807,000m²
Ports et rivages	publics et privés	812	74,640m.cts
	Pavage	»	137,000m²
	Empierrement	»	200,000m²
Bassins de commerce et gares d'eau		126	1,646,000m²
Murs de quai (publics et privés)		217	43,570m.cts
Plantations	Arbres d'essences diverses	195,088	»
	Sapinières (canaux du Limbourg)	»	164h40a
Surface de terrain occupée par l'ensemble des voies navigables de l'Etat, excepté l'Ourthe, en amont de Comblain, et la Semois		»	12,073h
Maisons	éclusières	230	»
	pontonnières et de passeurs d'eau	122	»
	de gardes-déversoirs	54	»
	de gardes-rivières et de gardes-canaux	30	»
	de receveurs ou de conservateurs	13	»
Bâtiments divers pour magasins, machines, aubettes		45	»

N° V. — *Relevé des subsides alloués à divers par l'État, pour travaux hydrauliques exécutés pendant l'exercice* 1881 (1).

BASSINS.	VOIES NAVIGABLES.	TRAVAUX EXÉCUTÉS.	VILLES ou communes intéressées.	MONTANT des subsides alloués.
				Fr c.
Meuse. . .	Meuse limbourgeoise.	Réparation et consolidation des digues qui protègent les terrains riverains contre les inondations	Eelen. . .	10,215 38
	Id.	Id.	Dilsen. . .	7,137 08
	Id.	Id.	Ophoven .	8,731 58
	Id.	Id.	Leuth. . .	9,420 81
	Id.	Id.	Kessenich .	7,927 10
	Id.	Id.	Borsheim .	7,218 05
	Ourthe	Élargissement du chemin de halage.	Esneux . .	1,293 64
Escaut . .	Bas-Escaut. . . .	Construction de perrés aux abords du pont établi sur le Bas-Escaut . . .	Gand . . .	1,600 »
	Canal de Gand à Terneuzen.	Prolongement de l'aqueduc établi sous l'avenue	Gand . . .	788 75
			Total . . fr.	54,341 37 (2)

(1) Ces subsides ont été liquidés en exécution d'arrêtés royaux intervenus.

(2) D'autres subsides ont été promis jusqu'à concurrence de fr. 21,485-53, mais ils n'ont pas été liquidés jusqu'à ce jour.

N° VI. — *Relevé des subventions payées à l'État par les provinces, les communes et les particuliers, pour des travaux hydrauliques exécutés pendant l'année* 1881.

COMMUNES, PROVINCES ET PARTICULIERS QUI ONT ACCORDÉ DES SUBSIDES.	NATURE DES TRAVAUX.	MONTANT des versements effectués.	DATE à laquelle les sommes versées ont été mises à la disposition du Départemt des Travaux Publics.
		Francs.	1881.
Communes et propriétaires riverains de l'Yser.	Amélioration du régime de l'Yser. . .	2,440 82	18 mai.
Id.	Id.	9,450 71	30 mai.
Commune de Tilleur. . . .	Construction d'un port le long de la Meuse, dans la commune de Tilleur.	2,000 »	9 avril.
Province de la Flandre occidentale.	Amélioration du régime de l'Yser. . .	6,666 66	18 juin.
Le directeur de la Compagnie du chemin de fer d'Anvers.	Bâtiment aux recettes de la nouvelle station du quai Saint-Michel, à Anvers.	10,030 55	9 juillet.
Ville d'Anvers.	Travaux de construction d'un pont roulant sur l'écluse maritime du Kattendyk. Travaux supplémentaires exécutés pour la construction des fondations du pont roulant en voie d'établissement sur l'écluse maritime du Kattendyk.	100,199 50	15-16 juillet.
Commune de Seraing . . .	Construction du port de Seraing. . .	2,166 66	20 août.
Ville d'Anvers	Portes d'ebbe de l'écluse maritime du Kattendyk.	425 »	7 octobre.
Communes et propriétaires riverains de l'Yser.	Amélioration du régime de l'Yser. . .	8,575 55	5 novembre.
Ville de Liége.	Travaux du chemin de fer de ceinture, à Liége.	1,221 50	1882. 20 février.
	TOTAL . . FR.	143,176 95	

N° VII. — *Crédits spéciaux alloués pour travaux*

LIBELLÉ DES LOIS.	LOIS DE CRÉDIT.		
	DATES.	ARTICLES.	MONTANT.
			France.
Canal à grande section, formant jonction de la Lys à l'Yperlée. — Intervention de l'État dans les dépenses de construction	14 août 1862. . .	Art. 2	2,800,000
Intersection du canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord et de celui de Gand à Bruges. — Construction d'ouvrages destinés à isoler les eaux de la Lys de celles de ce dernier canal.	14 septembre 1864.	Art. 1er, § 3. .	350,000
Digue du comte Jean. — Exhaussement et renforcement.	8 juillet 1865 . .	— § 8. .	450,000
Assainissement de la Senne. — Part d'intervention de l'État dans les travaux.	14 juin 1866. . .	— § 9. .	3,000,000
Meuse. — Agrandissement des écluses établies en aval de Namur jusqu'à Liége.	3 juin 1870. . .	— § 9. .	350,000
Senne. — Travaux d'amélioration de l'écoulement des eaux de l'amont vers l'aval de la ville de Bruxelles .	— . . .	— § 16. .	40,000
Blankenberghe et Heyst. — Établissement de nouveaux phares	— . . .	— § 23. .	175,000
Travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863, avec les Pays-Bas	16 août 1873 . .	— § 11. .	400,000
Canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor . .	— . .	— § 12. .	1,000,000
Dyle. — Travaux d'amélioration	— . .	— § 16. .	40,000
Ostende. — Nouvelles installations pour le service de la marine.	27 mai 1876 . . .	— § 18. .	400,000
Grande-Nèthe. — Travaux d'amélioration	— . . .	— § 20. .	24,000
	17 juillet 1877 . .	— § 8. .	436,000
Lys. — Travaux d'amélioration.	— . .	— § 10. .	450,000
Canal de Bruges à Ostende. — Travaux d'amélioration. .	— . .	— § 12. .	500,000
Canal de Lisseweghe. — Subsides pour les travaux d'amélioration	— . .	— § 14. .	10,000
Lys. — Travaux d'amélioration.	5 juin 1878 . . .	— § 9. .	450,000
Ostende. — Installations pour le service de la marine. .	— . . .	— § 13. .	300,000
Canaux houillers du Hainaut	4 août 1879 . . .	— § 20. .	6,000,000
Grande-Nèthe. — Travaux d'amélioration	— . . .	— § 27. .	100,000
Canal de Roulers à la Lys	— . . .	— § 29. .	500,000
— de la Lys à l'Yperlée.	— . . .	— § 30. .	2,000,000
— de Bruges à Ostende et port d'Ostende. — Travaux d'amélioration.	— . . .	— § 31. .	3,000,000
Ostende. — Installations maritimes	— . . .	— § 32. .	350,000
Nieuport. — Bassin à flot.	— . . .	— § 33. .	1,000,000
Blankenberghe. — Plage des bains et dépendances du port.	— . . .	— § 34. .	250,000
Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863, avec les Pays-Bas	— . . .	— § 37. .	80,000
A reporter . . .	. . . . .	. . . . .	23,555,000

hydrauliques. — Situation au 31 décembre 1881.

Sommes engagées à la date du 31 décembre 1881.	*Observations.*
Fr. c.	
2,600,000 »	
229,452 63	
429,552 17	
2,916,666 67	
539 06	
19,931 04	
159,780 52	
392,148 22	
991,886 60	
95 88	
390,000 33	
5,940 72	
129,544 52	
37,343 »	
23,759 16	
10,000 »	
»	Ce crédit ne tardera pas à être engagé par l'exécution de travaux projetés.
60,000 »	
5,662,000 »	
85,000 »	
450,000 »	
1,123 »	
200,000 »	
»	Les projets des travaux à exécuter sur ce crédit sont dressés.
150,000 »	
50,000 »	
30,000 »	
15,074,723 52	

[N° 259.] (VII *suite*.)

LIBELLÉ DES LOIS.	LOIS DE CRÉDIT.		
	DATES.	ARTICLES.	MONTANT.
Reports . . .	. . . . .	. . . . .	23,555,000
Canaux houillers du Hainaut	26 août 1880. . .	Art. 1er, § 3. .	500,000
Canal de Gand à Terneuzen.	— . . .	— § 5. .	1,500,000
Meuse. — Dragages ; ports ; amélioration ; expropriations et travaux.	14 août 1881. . .	— § 9. .	2,000,000
Ourthe canalisée. — Canalisation et prolongement du port de Chênée.	— . . .	— § 10. .	220,000
Sambre canalisée. — Expropriation et travaux	— . . .	— § 12. .	150,000
Canaux houillers du Hainaut. — Expropriations et travaux.	— . . .	— § 13. .	3,500,000
Escaut. — Dragages, travaux d'amélioration et expropriations	— . . .	— § 14. .	3,000,000
Ruisseau de l'Espierres. — Travaux d'amélioration et expropriations	— . . .	— § 15. .	100,000
Canal de Mons à Condé. — Établissement d'un mur de quai et expropriations	— . . .	— § 17. .	100,000
Canal de Selzaete à la mer du Nord. — Expropriations et travaux.	— . . .	— § 19. .	150,000
Dendre. — Expropriations et travaux	— . . .	— § 20 .	560,000
Rupel. — Expropriations et travaux divers	— . . .	— § 21. .	250,000
Démer. — — —	— . . .	— § 22. .	225,000
Grande-Nèthe. — Travaux de rectification et expropriations.	— . . .	— § 23. .	75,000
Dyle. — Expropriations et travaux	— . . .	— § 24. .	300,000
Senne. — Améliorations, expropriations et travaux . . .	— . . .	— § 25. .	500,000
Port d'Ostende et canal de Bruges à Ostende. — Expropriations et travaux.	— . . .	— § 28. .	500,000
Port de Nieuport. — Expropriations et travaux	— . . .	— § 29. .	250,000
Travaux de défense de la côte	— . . .	— § 30. .	300,000
Polders et wateringues. — Intervention de l'État dans l'exécution de travaux d'amélioration.	— . . .	— § 31. .	200,000
Établissement de lignes télégraphiques sur les rives des voies navigables et de leurs affluents	— . . .	— § 32. .	100,000
Totaux . . .	. . . . .	. . . . .	38,035,000

Sommes engagées à la date du 31 décembre 1881.	*Observations.*
15,074,723 52	
»	Des travaux importants sont commencés et leur coût sera, en partie, prélevé sur ce crédit.
1,500,000 »	
600,000 »	
»	Les projets sont à l'étude.
»	Ce crédit sera très prochainement engagé.
»	— — —
500,000 »	
»	Ce crédit sera très prochainement engagé.
»	Des projets sont à l'étude.
»	— —
430,000 »	
100,000 »	
»	Des projets sont à l'étude.
»	— —
»	— —
»	— —
»	— —
»	Un projet est à l'étude.
400,000 »	
»	
»	Des projets sont arrêtés et seront bientôt mis à exécution.
18,304,723 52	

N° VIII. — *Relevé des travaux les plus importants*

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		MONTANT des DÉPENSES.
	DATES.	ARTICLES.	
I. Bassin de			
			Francs.
A. *Meuse.*			
Port de Statte	4 août 1879	Art. 1er, § 17	87,000 »
— de Seraing	—	—	50,900 »
— de Visé	—	—	10,991 »
Amélioration des ports de Rieudotte, Ahin, Huy, Ampsin-Amay et Engis	—	—	33,333 »
Dragage de la dérivation, à Liége	—	—	217,000 »
Reconstruction du mur de quai de la dérivation en amont du pont de Longdoz	Budget de 1881	Art. 11	24,800 »
Réparation des dégâts causés par les crues de l'hiver 1880-1881	Budget de 1880	—	43,920 »
	— de 1881	—	13,847 »
B. *Canal de Liége à Maestricht.*			
Reconstruction en fer des ponts tournants de Tongerloo et de Bocholt, et du pont-levis de Loozen	Budget de 1880	Art. 11	29,749 »
Établissement de trois gares d'évitement à Neer-Haeren, Opitter et Beeck	14 août 1881	Art. 1er, § 11	19,160 »
C. *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.*			
Renouvellement des trois paires de portes busquées, à l'écluse à double sas de la Pierre-Bleue	Budget de 1880	Art. 11	11,970 »
Établissement de huit gares d'évitement	14 août 1881	Art. 1er, § 11	29,890 »
— de deux gares d'évitement	—	Art. 1er, § 16	9,900 »
Construction des murs en aile des têtes amont et aval du siphon établi sur le ruisseau le « Tappelbeek », à Oelegem	Budget de 1881	Art. 16	12,243 »
Dramage pour détourner les sources existant derrière un bajoyer de l'écluse n° 2, sous Moll	—	Art. 11	15,099 »
Construction d'un pont roulant sur le chenal d'accès du bassin du Kattendyk, à Anvers	4 août 1879	Art. 1er, § 19	143,149 »

exécutés par l'État, en 1881, *aux voies navigables.*

Observations.
la Meuse.
Achevé aux 3/10.
Terminé aux 3/4.
Achevé.
Effectuée aux 3/4.
Ces travaux avaient été adjugés une première fois et effectués aux 3/5, lorsque survint la grande crue de décembre 1880 qui remit le lit de la dérivation à peu près dans son état primitif. Le contrat avec l'entrepreneur fut résilié, et un nouvel entrepreneur fut chargé des dragages. Les travaux préliminaires à effectuer aux berges sont seuls exécutés en ce moment; les dragages vont être commencés incessamment.
Commencée. Elle a été interrompue pendant l'hiver.
Terminée.
En voie d'exécution.
Presque terminé
Entamé.
La somme de 143,149 francs représente la part d'intervention de l'État, la construction du pont ayant été faite à frais communs avec la ville d'Anvers. Le pont est entièrement construit; il ne reste qu'à le soumettre aux épreuves réglementaires. Cet ouvrage est mû par la force hydraulique; c'est le premier pont de ce genre établi en Belgique. Aucun pont roulant de dimensions aussi fortes n'a, du reste, été établi ailleurs jusqu'à ce jour. Le tablier pèse près de 400,000 kilogrammes, et sa manœuvre faite par l'eau sous pression, exige une force motrice de 50 atmosphères fournie par l'établissement hydraulique de la ville d'Anvers. Ses divers appuis sont fondés sur le bon terrain à 2 mètres sous la marée basse, soit directement, soit par l'intermédiaire de pieux de support. Le tablier métallique a été construit dans les ateliers de la Société de la Meuse, à Liége, et les appareils de manœuvre ont été fournis par la maison Armstrong et C^ie^ de Newcastle-sur-Tyne, qui avait entrepris l'ensemble des travaux. Dans le total de 287,500 francs (environ) du coût de l'ouvrage, le tablier et ses mécanismes figurent pour 196,326 francs.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		MONTANT des DÉPENSES.
	DATES.	ARTICLES.	
II. Bassin			
A. *Escaut.*			
Construction d'un pont en maçonnerie à l'entrée de Tournai.	4 août 1879. . .	Art. 1er, § 21 . .	Francs. 160,000 »
Amélioration de la canalisation de l'Escaut dans le Hainaut, en aval de Tournai	— . . .	— . .	447,800 » 82,664 »
Redressement d'un coude en amont d'Antoing	— . . .	— . .	187,500 » 33,545 »
Dragages entre le barrage de Constantin et la Flandre orientale.	— . . .	— . .	366,300 »
Construction d'un barrage avec écluse à sas et pont tournant à Synghem, et rectification d'un coude à l'amont	27 mai 1876. . .	Art. 1er, § 14 . .	464,994 » 12,928 »
Travaux effectués dans la vallée du Bas-Escaut, au pont de Melle et à ses abords.	4 août 1879 . .	— § 21 . .	113,875 »
Redressement du fleuve en amont du passage d'eau d'Appels.	— . .	— . .	293,000 »
Reconstruction de brise-glace au pont de Termonde	» . .	» . .	19,338 »
Extraction des bateaux la « Grâce de Dieu » et le « Bilander », coulés à Tamise.	Budget de 1881. .	Art. 11	38,000 »
Entretien des ouvrages de l'État, sur la rive droite, dans la province d'Anvers.	— . .	—	24,492 »
Relèvement du bateau sombré « Meirweestroom »	— . .	—	14,000 »
Construction, dans la partie de l'Escaut maritime comprise entre Anvers et la frontière néerlandaise, de trois grandes balises et de deux cabanons pour feux	2 janvier 1881 .	Art. 1er.	36,649 »
Entretien des passages d'eau et renouvellement du brise-glace qui protège l'embarcadère de la « Tête-de-Flandre ».	Budget de 1881.	Art. 37	12,495 »
B. *Lys.*			
Première partie des travaux de reconstruction de l'écluse et du pont tournant de Menin (creusement d'une dérivation de la Morte-Lys; démolition des anciens remparts; comblement d'une partie du bassin de navigation; construction d'une maison éclusière et appropriation d'une maison pour aide-éclusier).	4 août 1879. . .	Art. 1er, § 23 . .	286,800 »
Construction d'un chemin de halage empierré entre Deynze et la limite des deux Flandres.	— . . .	— . .	36,465 »
C. *Dendre.*			
Reconstruction du pont-rail abandonné, à Audegem. . . .	4 août 1879. . .	Art 1er, § 26 . .	105,875 »
Empierrement partiel du chemin de halage dans la Flandre orientale	— . . .	— . .	16,400 »
D. *Canal de Mons à Condé.*			
Travaux exécutés pendant le chômage du 1er au 16 juillet 1881 :			
a) Construction d'un mur de quai de 100 mètres, à Jemappes.	Budget de 1881. .	Art. 23	13,649 »

Observations.

de l'Escaut.

Construit par la ville de Tournai avec un subside de l'État de 200,000 francs, dont fr. 160,000 à charge du Département des Travaux Publics, et fr. 40,000 à charge du Département des Finances. — La voûte a été terminée en septembre 1881.

Deux redressements du fleuve ont été creusés et vont être livrés à la navigation.

Terminés en 1881.

A la fin de l'année 1881, 130,000^{m3} sur 215,000 étaient enlevés. Les crues des premiers mois de cette même année ont ralenti considérablement les travaux.

Ces travaux, déjà avancés aux 9/10 à la fin de 1880, ont été terminés en 1881.

Commencés en 1880 et terminés en 1881.

En voie d'exécution.

Travail fait pour compte de l'administration des Chemins de fer de l'État

Cette opération, qui n'a pu être adjugée que tardivement, faute de soumissionnaires, est remise à la saison favorable.

Cette construction sur le point d'être terminée aujourd'hui, a été retardée par les avaries causées au matériel de l'entreprise par la tempête d'octobre 1881.

En cours d'exécution.

Cette construction a été exécutée en 1881.

Il reste à achever le montage du tablier mobile.

Exécuté

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		MONTANT des DÉPENSES.
	DATES.	ARTICLES.	
b) Démolition et reconstruction d'un tiers des parements de l'écluse de Jemappes et autres réfections	Budget de 1881. .	Art. 23.	13,649 »
c) Construction d'un perré à fond sur 120 mètres de longueur			
d) Reconstruction des culées du pont-levis d'Hautrages . .	— . .	Art. 11	14,852 »
e) Pose de cinq paires de portes d'écluses.			
Reconstruction du pont de Mons sur la dérivation de la Haine, à la traverse de la route de Quaregnon à Baudour.	— . .	—	13,883 »
E. *Canal de Gand à Ostende.*			
Reconstruction, à double voie, du pont Saint-Agnès, à Gand.	Loi du 27 août 1880	Art. 11	44,253 »
Dévasements pour donner au « canal de raccordement » le tirant d'eau de 4m.40	Budget de 1881 .	—	27,771 »
Consolidation, par revêtements en briques, des talus dégradés entre Bruges et Ostende	Loi du 3 juin 1870.	Art. 1er, § 8. . .	21,148 »
Renouvellement des pavages entre Bruges et Scheepsdaele .	Budget de 1881 .	Art. 11	10,000 »
F. *Canal de Gand à Terneuzen.*			
Continuation des dragages à Meulestede	Budget de 1880 .	Art. 11	33,192 »
G. *Nèthes.*			
Construction d'un barrage au confluent des bras des Nèthes qui traversent la ville de Lierre, et de divers ouvrages au grand et petit Spuy, en vue d'isoler cette ville des grandes eaux.	Loi du 4 août 1879	Art. 1er, § 27 . .	75,000 »
H. *Canal de Turnhout à Anvers.*			
Consolidation des digues entre les écluses 4 et 3 (2e section).	Loi du 16 août 1873	Art. 1er, § 12 . .	21,000 »
I. *Canal de Roulers à la Lys.*			
Agrandissement du bassin de Roulers et amélioration de ses abords. — Construction d'un mur de quai	Loi du 4 août 1879	Art. 1er, § 29 . .	177,500 »
Construction d'un sas en maçonnerie à l'écluse de Cachtem, et pose d'appareils de manœuvre des portes.	— . . .	— . .	28,440 »
Travaux d'amélioration à Iseghem, comprenant notamment la reconstruction du pont sur la Mandel; la rectification et l'élargissement d'une partie de ce cours d'eau; l'extension et l'amélioration des quais de la rive gauche du canal; le creusement d'une gare de virement, et le déplacement d'une maison pontonnière	— . . .	— . .	43,121 »
J. *Canal de Selzaete à la mer du Nord.*			
Substitution des ponts métalliques aux ponts suspendus de Ramscapelle, Dudzeele et Oostkerke	Budget de 1880 .	Art. 11	71,800 »

Observations.
Achevée.
Ces travaux sont terminés. — La cunette n'est cependant pas à la profondeur normale, à cause des dépôts formés par les crues de l'hiver 1880-1881.
Achevée.
Terminée. — Les autres travaux faisant avec ceux-ci l'objet du crédit d'un million alloué par la loi du 16 août 1873, étaient achevés le 1er janvier 1881.
Ces travaux sont presque achevés.
Id. id.
Id. id.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS DE CRÉDIT.		MONTANT des DÉPENSES.
	DATES.	ARTICLES.	
			Bassin
A. *Yser.*			
Consolidation, par revêtements en briques, des talus entre Dixmude et Nieuport.	Budgets de 1880 et de 1881. . . .	Art. 32 et 33 . .	33,039 »
B. *Canal de Nieuport à Dunkerque, par Furnes.*			
Recreusement de la partie comprise entre l'écluse, à Furnes, et le siphon du Kruisvaart	Loi du 4 août 1879	Art. 1er, § 28 . .	245,160 »
Consolidation, au moyen de revêtements en briques, des talus en aval du siphon du Kruisvaart.	— . . .	— . .	17,626 »
C. *Canal de Plasschendaele à Nieuport.*			
Reconstruction des siphons de Snaeskerke, d'Oudenbourg et de Slype.	Budget de 1881 .	Art. 11	83,800 »
D. *Canal de Loo.*			
Travaux confortatifs.	Loi du 14 août 1881	Art. 1er, § 78 . .	47,740 »

Observations.
de l'Yser.
Achevée.
Terminée.
Exécutés.

N° IX. — *Résumé du mouvement des transports*

VOIES NAVIGABLES.	LONGUEUR.	TONNAGES KILOMÉ		
		CHARBON et COKES.	MÉTALLURGIE, minéraux, minerai, matériaux de construction, céramiques, verreries.	PRODUITS AGRICOLES (Céréales, etc.) BOIS de toute espèce.
	Kilometres.	Tonnes-kilom.	Tonnes-kilom.	Tonnes-kilom.
Canal de Blaton à Ath	21.5	1,133,871	4,848,248	1,719,472
— de Bossuyt à Courtrai	15.5	699,846	120,456	96,979
— de Bruges a l'Écluse	13.5	49,995	23,613	109,044
— de Bruxelles au Rupel	28.»	8,914,505	7,743,618	6,780,295
— de Charleroi à Bruxelles (1)	74.»	25,144,425	5,309,961	3,524,612
— de raccordement à Gand	4.5	359,188	786,191	388,732
Démer et Dyle	33.5	»	21,225	32,533
Dendre	65.»	3,482,285	9,297,317	5,861,633
Canal de dérivation de la Lys	28.»	860,606	743,174	744,540
— de Desschel à Anvers, par Turnhout	63.»	671,233	1,521,389	466,368
— d'embranchement vers le camp de Béverloo	15.»	4,203	43,401	22,174
— — vers Hasselt	39.»	35,731	1,119,979	747,912
Durme	26.5	123,094	251,601	176,229
Bas-Escaut { Gand à Anvers	94.5	9,942,065	24,339,260	15,490,315
Bas-Escaut { Aval d'Anvers	22.8	(2)	(2)	(2)
Haut-Escaut	115.»	18,405,206	26,417,766	537,906
Canal de Furnes à Bergues	8.5	2,830	5,329	6,234
— de Gand à Ostende	70.»	4,819,001	3,996,059	2,762,745
— de Gand à Terneuzen (jusqu'à la frontière)	17.»	274,240	2,550,887	995,192
— de jonction de la Meuse à l'Escaut	86.5	4,776,743	22,556,248	7,107,703
— de Liége à Maestricht (Liége a la frontière)	20.5	2,072,220	4,840,974	1,742,322
— « la Langeleede » (4)	5.5	»	113,832	16,443
— de Loo	14.5	52,065	158,102	99,467
— de Louvain au Rupel	30.»	165,509	675,158	2,144,165
Lys	113.»	4,809,676	3,030,398	2,936,150
Canal de Maestricht à Bois-le-Duc (entre les frontières néerlandaises)	44.5	5,814,804	16,082,803	4,101,424
Meuse canalisée	113.5	40,769,550	11,135,697	1,359,599
Meuse non canalisée	68.» (3)	495,718	1,049,164	104,391
Canal « le Moervaert »	21.»	67,893	363,953	285,991
— de Mons à Condé	20.»	8,062,721	1,065,153	567,402
Petite Nèthe canalisée	18.»	55,600	303,106	92,923
Canal de Nieuport à Dunkerque, par Furnes	15.»	101,966	56,670	260,725
Ourthe	29.»	28,045	883,745	18,198
Canal de Plasschendaele a Nieuport	21.»	561,501	249,521	188,691
— de Pommerœul à Antoing	25.»	7,746,001	2,831,603	777,051
— provincial « la Lièvre »	7.5	11,597	17,696	4,780
— de Roulers a la Lys	16.5	20,497	80,447	63,695
Rupel	12.»	2,721,966	4,701,853	3,532,664
Sambre	94.»	22,779,046	5,194,940	1,683,312
Canal de Stekene	5.»	15,482	31,766	34,838
— d'Ypres à l'Yser	15.»	11,141	18,478	16,979
Yser	42.»	348,797	537,368	194,227
Zuidleede	12.5	»	»	»
TOTAUX	1,604.3	—	—	—

sur les voies navigables. — Année 1881.

TRIQUES.		TOTAUX des MARCHANDISES qui ont été en circulation.	PARCOURS MOYEN D'UNE TONNE.	COMMERCE EXTÉRIEUR. MARCHANDISES entrées à la frontière.		*Observations.*
PRODUITS INDUSTRIELS DIVERS.	TOTAUX.			entrées	sorties	
Tonnes-kilom.	Tonnes-kilom.	Tonnes.	Kilom.	Tonnes.	Tonnes.	
505,784	8,207,375	431,612	19.»	»	»	
104,533	1,021,814	74,252	14.»	»	»	
15,451	198,003	24,184	8.»	»	»	
7,904,335	30,439,753	1,155,747	26.5	5,642	4,094	
2,394,262	36,370,260	927,276	39.»	»	»	(1) Ligne principale. Les embranchements du centre, où il n'a pas été effectué de relevés statistiques, ne sont pas compris dans les données ci-contre.
123,368	1,657,479	486,256	3.5	»	»	
6,999	60,757	5,654	11.»	»	»	
1,750,887	20,392,122	639,747	32.»	»	»	
728,594	3,076,914	259,270	12.»	»	»	
741,744	3,400,734	201,207	16.5	»	»	
13,111	82,889	11,628	7.»	»	»	
46,957	1,950,579	164,165	12.»	»	»	
233,205	784,129	33,521	23.»	»	»	
12,676,636	62,668,276	1,914,264	32.7	»	»	
(2)	271,572,000(3)	11,885,000(3)	22.8	6,038,137	5,845,113	(2) La subdivision en groupes n'a pu se faire; elle n'est connue qu'en ce qui concerne la navigation maritime.
781,322	46,142,200	918,704	50.»	91,478	71,355	
3,236	17,629	2,166	8.»	46	948	(3) Tonnes d'un mètre cube.
2,071,227	13,649,032	679,067	20.»	»	»	
6,113,013	9,963,362	730,851	11.»	331,552	252,691	
1,287,831	35,728,528	812,089	12.5	»	»	
111,188	9,069,701	578,312	16.»	211,768	298,007	
37,318	167,623	32,518	5.»	»	»	(4) Ce canal finit à la frontière.
15,909	325,513	31,850	10.»	»	»	
1,576,175	1,561,007	161,813	28.»	»	»	
3,501,961	11,278,185	918,389	15.5	176,701	15,572	
3,707,175	29,703,206	767,162	39.»	198,781	106,798	
781,657	21,019,503	1,126,639	21.5	11,917	86,210	
23,636	1,672,909	67,013	25.»	871	16,856	(5) Non compris la traversée du territoire néerlandais. Le commerce extérieur ne comprend que les entrées et les sorties à Kessenich.
290,138	1,007,975	128,015	8.»	»	»	
192,821	9,388,097	1,158,026	8.5	62,666	111,986	
18,251	169,380	13,508	11.»	»	»	
108,996	528,357	72,609	7.»	23,199	21,871	
25,772	955,730	108,611	9.»	»	»	
119,918	1,119,631	76,736	15.»	»	»	
160,228	11,781,883	783,592	15.»	»	»	
12,327	16,100	9,019	5.»	»	»	
156,166	320,805	36,765	9.»	»	»	
2,267,912	13,221,125	1,731,597	8.»	»	»	
1,138,013	30,795,311	1,220,938	25.»	11,507	396,311	
30,819	112,905	22,815	5.»	»	»	
82,065	158,663	12,611	13.»	»	»	
116,138	1,226,530	71,317	17.»	»	»	
»	»	12,562(5)	»	»	»	(6) Chargements aux extrémités pour l'extérieur.
—	702,852,007	30,562,103	23.»	7,230,301	7,861,115	

N° X. — *Carte figurative du mouvement des transports sur les voies navigables de la Belgique. — Année* 1881.

Cette carte sera distribuée ultérieurement.

N° XI. — *Lignes télégraphiques établies par l'État, le long des voies navigables. — Situation au* 31 *décembre* 1881.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	LONGUEUR DE LA LIGNE. — Mètres.	POSTES OU BUREAUX. — Nombre.	*Observations.*
1	Démer	27,224.40	3	Il reste à établir les communications télégraphiques le long du Haut-Escaut, du Bas-Escaut, de la Durme et du Rupel. Elles seront exécutées dans un bref délai, ainsi que le réseau destiné à desservir les quinze postes de marégraphes du Bas-Escaut et de ses affluents à marée.
2	Dendre canalisée	65,581. »	15	
3	Dyle	30,142.50	2	
4	Canal de Gand à Ostende, par Bruges (entre Bruges et Ostende).	28,405. »	3	
5	Canal de Haccourt	960. »	1	
6	— de jonction de la Meuse à l'Escaut	86,354. »	27	
7	— de Liége à Maestricht	20,450. »	7	
8	— de Loo	14,575. »	2	
9	Lys (de la frontière française jusqu'à Deynze)	98,729.60	7	
10	Canal de dérivation de la Lys	27,408. »	3	
11	— de Maestricht à Bois-le-Duc	44,647. »	17	
12	Meuse	164,833. »	30	
13	Canal de Moerdyck	12,050. »	1	
14	— de Nieuport à Dunkerque, par Furnes	18,801. »	2	
15	— de Plasschendaele à Nieuport	28,050. »	3	
16	— de Roulers à la Lys	16,585. »	3	
17	Sambre canalisée	95,638. »	45	
18	Canal d'embranchement vers Turnhout	25,825. »	2	
19	— de Turnhout à Anvers	37,332. »	9	
20	— d'Ypres à l'Yser	15,241. »	3	
21	Yser	56,632. »	4	
	TOTAUX	915,065.50	187	

N° XII. — *Relevé des principaux travaux exécutés par l'État,*

DÉSIGNATION DES PORTS ou des POINTS DE LA CÔTE.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS.	DATES des lois de crédits.	MONTANT des soumissions approuvées.
	A. *Ports.*		
Ostende	Travaux d'agrandissement du bassin de retenue de l'écluse de chasse Léopold et d'établissement de revêtements en briques sur les talus du bassin agrandi	Budget de 1880 (art. 38)	134,500 »
	Travaux d'amélioration de la plage des bains d'Est	id.	145,248 »
	Dragages pour améliorer la passe d'entrée du port	— de 1881 (art. 39)	270,000 »
	Établissement de chantiers pour le service des paquebots-poste	Loi du 27 mai 1876 (art. 1er, § 18)	439,820 20
	Appropriation du chantier de la marine	Loi du 5 juin 1878 (art. 1er, § 13)	58,835 »
Nieuport	Construction d'une digue de jonction entre les dunes d'Oostduinkerke et la jetée basse ouest du chenal du port	Budget de 1880 (art. 39)	58,300 » 16,700 »
	Dragages dans le chenal du port	— de 1881 (art. 38)	46,390 »
	Travaux de pavage neuf le long du quai du port	— — (art. 40)	10,000 »
	Renouvellement des portes d'ebbe amont de l'écluse du Comte, au port	— — (art. 38)	4,180 »
Blankenberghe	Reconstruction, en maçonnerie de briques, d'une partie de la jetée basse en arrière de l'estacade ouest du port	— de 1880 (art. 36)	48,300 » 11,170 26
	Reconstruction de différentes parties des talus du bassin d'échouage et du canal d'accession du port	— de 1881 (art. 38)	24,200 »
	B. *Côte.*		
Blankenberghe	Reconstruction, en maçonnerie de briques, de la partie supérieure des jetées nos 17, 18, 19 et 20 de la côte	— de 1880 (art. 36)	173,400 »
	Reconstruction de la partie supérieure des jetées nos 14, 15 et 21	— de 1881 (art. 38)	121,000 »
Wenduyne	Reconstruction, en maçonnerie de briques, de la partie supérieure des jetées nos 6, 7, et 8	— de 1880 (art. 36)	147,300 »
	Construction d'un perré de 300 mètres de longueur, pour la défense de la dune au droit du village de Wenduyne	— de 1881 (art. 41)	61,340 »
Ostende	Pavement des terre-pleins des digues de mer aux abords d'Ostende	id.	75,000 »
	C. *Phares et fanaux.*		
Ostende	Installation d'un réservoir supérieur, au phare d'Ostende	— — (art. 42)	2,344 »
Nieuport	Construction de deux charpentes de support en fer, pour les feux de port à établir sur les musoirs des estacades du port de Nieuport	Budget de 1880	12,000 »

en 1881, *aux ports, à la côte, et aux phares et fanaux.*

Observations.
Terminés.
Idem.
En voie d'exécution.
Idem.
Achevée.
Idem.
Idem.
Idem.
Idem.
En cours d'exécution.
Terminée.
En voie d'exécution.
Achevée.
En cours d'exécution.
Idem.
Terminée.
Idem.

N° XIII. — *Carte des wateringues.*

Cette carte sera distribuée ultérieurement.

(X III 9)

N° XIV. — *Récapitulation des appareils à vapeur existant au 31 décembre* 1881.

N° XIV. — *Récapitulation des appareils*

NATURE DES INDUSTRIES.		Anvers.			Brabant.			Flandre occidentale.			Flandre orientale.		
		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.	
			Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.
Charbonnages		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mines métalliques		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Carrières et scieries de pierres		»	»	»	32	25	731	1	1	12	»	»	»
Métallurgie et travail des métaux		42	37	243	144	147	2,032	26	24	108	47	45	200
Fabrication de machines et d'outils		45	36	346	80	57	461	18	15	85	40	38	414
Fabriques d'armes		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Verreries		»	»	»	7	5	25	»	»	»	»	»	»
Fabriques de porcelaines et de faïences		»	»	»	5	4	51	»	»	»	1	1	10
Fabriques de produits chimiques		32	26	246	36	24	392	7	7	67	43	29	409
Préparation et travail des bois		33	31	513	80	56	795	20	17	87	64	61	735
Industrie de la laine		20	15	448	48	36	732	16	13	346	12	11	239
— du coton et de la soie		»	»	»	49	38	1,031	12	11	162	160	104	8,142
— du lin		7	5	235	15	7	180	162	158	2,199	182	107	8,088
Blanchisseries et teintureries		23	10	143	74	54	308	27	20	250	71	46	577
Mouture des grains		82	68	1,307	131	101	1,449	65	59	795	193	193	2,245
Brasseries et distilleries		102	89	1,199	202	141	1,140	96	89	604	172	138	891
Fabriques de sucre		51	53	563	52	40	834	30	17	391	66	70	739
— d'huiles		20	17	215	35	19	167	91	91	1,222	86	82	1,467
Papeteries		42	17	134	116	59	1,330	4	4	71	10	10	236
Imprimeries typographiques		32	24	216	37	34	177	7	7	25	8	3	25
Usines diverses		220	202	3,011	660	170	1,650	308	291	1,829	280	372	2,828
Navigation. Service de l'État.	Machines fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Bateaux à vapeur	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Navigation. Service des particuliers.	Machines fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Bateaux à vapeur	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chemins de fer. Service de l'État.	Machines fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Locomotives	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chemins de fer. Service des particuliers.	Machines fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Locomotives	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux		751	630	9,089	1,803	1,317	16,785	890	827	8,253	1,135	1,310	27,245

à vapeur existant au 31 décembre 1881.

Hainaut.			Liége.			Limbourg.			Luxembourg.			Namur.			LE ROYAUME.		
GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.		GÉNÉRATEURS. NOMBRE.	Moteurs.	
	Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.		Nombre.	Force en chevaux.
1,635	1,386	84,011	595	491	26,024	»	»	»	»	»	»	75	60	3,449	2,305	1,937	113,484
8	7	139	95	67	4,567	»	»	»	6	6	125	73	75	2,009	182	155	6,840
355	378	5,741	40	10	127	»	»	»	14	15	212	63	67	891	475	496	7,714
745	633	18,235	568	565	15,653	3	3	9	26	14	689	78	70	1,396	1,679	1,538	38,535
329	352	3,769	159	200	2,122	2	2	40	3	3	7	25	26	116	701	729	7,360
»	»	»	73	70	736	»	»	»	»	»	»	»	»	»	73	70	736
72	73	2,907	20	14	231	»	»	»	»	»	»	21	15	981	120	107	4,144
48	41	617	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20	18	266	74	64	944
32	19	351	4	3	10	»	»	»	»	»	»	44	26	214	198	134	1,686
64	62	785	66	61	444	6	6	69	20	20	258	24	22	245	377	336	3,931
28	23	599	325	268	8,806	»	»	»	»	»	»	16	9	301	465	375	11,471
30	20	1,190	1	1	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	252	174	10,531
17	12	898	8	6	207	»	»	»	»	»	»	»	»	»	391	295	11,807
27	9	38	70	60	1,577	»	»	»	»	»	»	»	»	»	292	199	2,893
229	215	2,389	80	76	1,265	14	14	114	9	9	100	44	40	468	847	775	10,632
277	261	1,914	72	63	447	55	38	421	12	10	55	42	40	307	1,030	869	7,245
379	458	4,719	104	129	1,386	27	30	283	6	2	10	26	42	422	741	844	9,347
13	13	213	1	1	4	2	2	7	»	»	»	1	1	8	249	226	3,303
6	6	126	63	60	1,207	»	»	»	2	3	176	44	27	490	287	186	4,070
23	22	85	13	12	28	»	»	»	1	1	3	5	5	14	126	108	573
588	584	5,902	373	421	3,765	10	10	51	10	10	49	98	89	654	2,547	2,452	22,739
												Ensemble. . .			13,411	12,066	279,985
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	4	70
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	30	17	2,196
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	7	341
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	116	107	4,236
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	190	181	1,634
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,471	1,470	246,869
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	37	35	543
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	855	855	145,949
4,905	4,574	135,125	2,700	2,578	68,582	149	105	994	109	93	1,684	699	632	12,228	16,123	14,742	681,823

N° XV. — *Mines de houille.*

NATURE DES ACCIDENTS.				HAINAUT. (a) NOMBRE DES Accidents.	Tués.	Blessés.
Accidents à l'intérieur des travaux.	Accidents dans les puits et tourets et à leurs abords immédiats (1)	à l'occasion de la translation des ouvriers	par les cordes	11	10	1
			par les échelles	4	4	»
			par les fahrkunst	1	1	»
		par éboulements, chutes de pierres ou de corps durs		2	1	1
		dans d'autres circonstances (2)		12	13	»
	Éboulements, chutes de pierres, de blocs de houille, etc. (3)			50	47	5
	Accidents causés par le grisou.	Dégagement normal.	Inflammations dues aux coups de mines	5	11	30
			Inflammations dues aux appareils d'éclairage	»	»	»
			Inflammations dues à des causes diverses ou inconnues	»	»	»
			Asphyxies (sans inflammation)	2	3	»
		Irruptions subites, suivies	d'inflammations	1 (5)	19	4
			d'asphyxies, de projections de charbon ou de pierres, etc.	3	4	»
	Asphyxies par les gaz (6)			»	»	»
	Coups d'eau			»	»	»
	Emploi des explosifs		Explosions de mines	11	5	7
			Autres causes	»	»	»
	Transport souterrain		sur voies de niveau ou peu inclinées	8	8	»
			par hommes sur voies inclinées	6	5	1
			sur les plans automoteurs et les vallées	29	25	4
	Causes diverses			8	7	1
			Totaux pour l'intérieur	153	163	54
Accidents à la surface.	Chutes dans les puits			1	1	»
	Manœuvres de wagons			8	8	»
	Machines et appareils mécaniques (8)			6	5	4
	Causes diverses			7	6	1
			Totaux pour la surface	22	20	5
			TOTAUX GÉNÉRAUX	175	183	59

(a) Nombre d'ouvriers occupés : 75,214.
(b) — — — 2,568.
(c) — — — 23,569.
(d) — — — 101.351.

— *Accidents survenus en* 1881.

NAMUR. (b)			LIÉGE. (c)			LE ROYAUME. (d)			*Observations.*
NOMBRE DES			NOMBRE DES			NOMBRE DES			
Accidents.	Tués.	Blessés.	Accidents.	Tués.	Blessés.	Accidents.	Tués.	Blessés.	
1	1	»	5	3	2	17	14	3	(1) Les accidents survenus aux ouvriers du jour occupés à la recette, sont rangés parmi les accidents à la surface.
»	»	»	1	1	»	5	5	»	
»	»	»	»	»	»	1	1	»	(2) On a exclu de cette subdivision, les accidents dus au grisou, aux asphyxies, coups d'eau, etc., qui sont tous compris sous leurs rubriques spéciales.
»	»	»	»	»	»	2	1	1	
»	»	»	7	5	2	19	18	2	
2	2	»	17	15	3	69	64	8	(3) Sauf les accidents de cette espèce arrivés dans les puits.
»	»	»	1 (4)	68	»	6	79	30	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	(4) Coup de grisou du 8 décembre 1881 au puits Marie du charbonnage Cockerill, à Seraing.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	2	3	»	
»	»	»	»	»	»	1	19	4	(5) Inflammation de grisou du 5 avril 1881 au puits n° 6 du charbonnage de Marcinelle-Nord, à Marcinelle.
»	»	»	1	1	»	4	5	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	(6) Autres que celles causées directement ou indirectement par le grisou.
»	»	»	1	2	»	1	2	»	
»	»	»	1	»	1	12	5	8	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1	1	»	3	2	1	12	11	1	
»	»	»	1	»	1	7	5	2	
»	»	»	3	1	2	32	26	6	
1	1	»	3	2	1	12 (7)	10	2	(7) On a écarté 6 décès (5 dans le Hainaut, 1 dans la province de Liége) survenus dans les travaux miniers et dus à des causes étrangères à l'exploitation (morts subites).
5	5	»	44	100	13	202	268	67	
»	»	»	2	2	»	3	3	»	
»	»	»	3	1	2	11	9	2	
»	»	»	4	3	1	10	8	5	(8) Moteurs, appareils mécaniques de transport, de triage, de lavage, etc.
»	»	»	4	2	2	11	8	3	
»	»	»	43	8	5	35	28	10	
5	5	»	57	108	18	237	296	77	

N° XVI. — *État général du mouvement*

NATURE DES TRANSPORTS.				TRAFIC GÉNÉRAL de l'exploitation par l'État (1).		LIGNES CON			
						Tournai à Jurbise.		Hal à Ath et Tournai à la frontière française.	
				Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
1				2	3	4	5	6	7
					Fr. c		Fr. c		Fr. c.
Voyageurs.	Trains express.	Billets simples.	1re classe	301,806	2,346,538 90	19,394	15,451 50	18,782	20,618 32
			2e —	447,330	2,013,671 81	28,364	16,863 42	26,229	21,439 62
			3e —	603,692	1,189,782 14	27,051	11,054 69	24,539	13,321 55
		Billets aller-retour.	1re classe	(2) 246,872	990,053 79	21,486	13,449 76	21,134	18,109 29
			2e —	(2) 436,134	1,089,293 48	21,920	10,332 79	21,640	13,031 68
			3e —	(2) 853,398	1,073,088 88	19,564	6,182 44	18,630	9,164 37
	Trains ordinaires.	Billets simples.	1re classe	438,756	1,214,366 76	13,069	8,218 33	14,293	12,429 61
			2e —	1,556,969	2,465,956 14	44,002	20,872 14	41,980	29,273 68
			3e —	11,100,424	8,987,596 60	329,233	104,497 11	275,265	120,573 80
		Billets aller-retour.	1re classe	(2) 730,116	1,175,049 16	15,468	7,790 16	14,014	9,743 58
			2e —	(2) 2,587,830	2,314,389 31	55,216	20,904 50	47,316	24,622 21
			3e —	(2)16,628,648	8,392,815 82	413,538	104,480 85	301,600	104,621 03
		Transports d'enfants et de militaires (réduction de 50 p. c.)		691,239	980,896 08	41,225	8,349 75	30,599	8,769 52
		— extraordinaires.	Coupons de sociétaires	(2) 268,200	396,301 63	»	»	»	»
			— d'abonnements	(2) 6,990,764	1,510,748 76	475,608	8,586 10	443,130	8,748 36
			Billets circulaires	(2) 11,344	89,116 07	»	»	»	»
			Ensemble.	43,950,022	36,183,888 33	1,526,041	357,063 54	1,302,151	415,418 64
Bagages.	Expéditions.		taxées au *minimum*	187 633	93,545 49	6,168	800 71	5,151	863 63
			— au poids	186,930	807,263 07	11,769	9,253 94	9,549	11,391 30
			Ensemble.	»	900,808 56	»	10,054 65	»	12,254 93
Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	Affranchissement obligatoire.	Services intérieur et mixtes. (Colis 5 kil. et moins avec timbres.)	Express (nomb. 317,674).	(1) 317,674	234,105 16	15,978	2,029 22	13,600	1,650 33
			Grande vitesse (— 608,661).	(1) 1,825,983	271,721 51	82,206	1,697 74	77,781	1,486 68
		Services internationaux.	Colis de 5 kil. et moins (conv. postale). (nomb. 41,949).	(1) 125,757	17,574 90	3	0 04	141	4 23
	Affranchissement facultatif.	Services des petits colis et finances entre l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, la France et le grand-duché de Luxembourg.	Jusqu'à 2 kil. (— 85,803).	(1) 85,803	26,072 20	2,246	108 72	4,219	381 32
			De 2 à 5 (— 343,385).	(5) 1,373,540	124,466 27	18,687	287 62	17,660	355 83
			De 6 à 10 k. et plus (— 118,230).	(6) 827,611	90,420 21	80,059	1,396 95	79,604	1,452 80
			Au poids.	1,422,757	101,893 67	55,413	602 03	58,937	388 74
		Services intérieur et mixtes. (Colis par express.)	De 6 à 10 kil. (nomb. 302,686).	(6) 2,118,802	287,696 55	108,262	2,157 46	85,113	1,766 67
			De plus de 10 kil. (— 65,904).	(7) 1,318,084	73,178 16	39,160	331 24	34,900	281 61
			Au poids.	6,251,934	360,139 76	317,401	1,584 01	230,192	1,226 15
		Services intérieur, mixtes et internationaux. (Grande vitesse et articles de messageries.)	De 5 kil. et moins (nomb. 250,154).	(8) 750,462	59,673 06	63,021	1,155 35	51,540	930 44
			De 6 à 10 k. et plus (— 2,393,146).	(6) 16,755,022	1,394,653 »	808,209	9,780 35	637,546	8,630 72
			Au poids.	242,247,058	4,166,312 26	10,613,767	27,021 23	9,497,183	31,683 44
			Ensemble. Kilogr.	265,419,483	7,207,909 74	12,204,388	48,153 98	10,788,386	50,418 26
Grosses marchandises.	Tarif n° 3. (Petite vitesse.) Articles de roulage.		Expéditions taxées au *minimum*. Tonnes.	(9) 79,427	771,844 18	3,997	6,071 94	3,268	6,409 63
			— à la 1re classe	825,913	6,009,159 71	41,382	46,883 46	30,074	46,366 70
			— à la 2e —	499,466	3,018,153 55	20,221	18,366 72	20,797	21,845 71
			— à la 3e —	2,737,570	11,456,535 81	145,197	92,036 11	130,284	101,995 78
			— à la 4e —	8,581,558	22,216,991 40	442,884	128,267 44	172,297	78,780 81
			— aux tarifs spéciaux	6,723,625	18,992,548 47	113,264	46,079 95	112,488	45,232 96
			— à prix réduits (9)	381,69.	776,285 46	115,167	72,925 68	131,827	52,781 81
			— par abonnement	27,542	112,543 19	310	159 38	»	»
	Frais accessoires		Chargement, déchargement, camionnage, bulletins, provisions et avis d'arrivée (10)	»	2,241,611 11	»	12,036 46	»	6,244 43
			Ensemble. Tonnes.	19,862,782	65,648,675 91	882,422	422,827 14	600,535	359,677 83
Finances.	Tarif n° 4 Articles de valeur.		de 1,000 francs et au-dessous Groups.	250,369	136,884 43	12,436	1,947 37	10,140	1,009 48
			de plus de 1,000 francs —	503,246	106,161 30	21,289	863 88	21,894	969 77
			Ensemble. —	753,615	243,045 73	33,725	1,911 25	33,034	1,979 25
Équipages.	Tarif n° 5		Voitures.	1,052	43,605 27	84	599 04	55	526 82
Chevaux et bestiaux.	Tarif n° 6	Grande vitesse	Expédit.	4,803	115,158 13	348	1,573 94	277	2,020 73
		Petite vitesse	1re catégorie.	8,263	91,382 05	469	797 79	354	925 86
			2e —	7,834	111,512 04	232	558 23	221	861 15
			3e —	34,678	797,260 98	1,228	3,097 92	626	2,833 55
			Ensemble. —	55,578	1,118,543 20	2,277	6,027 88	1,478	6,641 29
Produits extraordinaires (11).				»	2,033,866 53	»	2,374 82	»	4,599 89
Totaux généraux des recettes.				»	113,395,443 27	»	349,012 30	»	851,516 91
Régularisations opérées en vertu des conventions et des arrangements de juin 1860				»	»	»	(12) +102,036 26	»	(12) +101,875 41
Ensemble ou Reste.				»	»	»	1,251,048 56	»	953,392 32
A ajouter : pour transports gratuits ou à prix réduits (*pour mémoire*). (*Voir* annexe XXII).				»	4,963,222 66	»	»	»	»
Totaux.				»	118,357,365 93	»	»	»	»

et de la recette. — Année 1881.

CHEMINS EXPLOITÉS PAR L'ETAT. MOUVEMENTS — PRELEVEMENTS.								TOTAL des prélèvements — (Col 5 7, 9, 11, 13 et 15)	RESTE au TRÉSOR — Différences entre les col 3 et 16	PROPORTION pour cent RELATIVEMENT à la recette (col 3.)		Observations
Braine le Comte à Gand.		Jonction belge prussienne.		Plateaux de Herve		Liegeois-Namurois (Hesbaye Condroz)				de chaque tarif.	totale.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.					
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1,478	1,202 01	7,377	3,933 68	74	43 10	18	11 66	41,260 27	2,305,998 63	6 49	2 07	(1) Les deux colonnes comprennent le mouvement général et la recette totale des lignes exploitées par l'Etat, y compris les chemins de fer de Tournai à Jurbise, de Hal à Ath et de Tournai à la frontière française, de Braine le Comte à Gand, de la Jonction belge-prussienne, des Plateaux de Herve, et du Liegeois Namurois (Hesbaye-Condroz)
2,716	1,622 81	13,551	5,260 66	80	34 37	9	4 93	43,225 83	2,000,448 98	5.65	1 80	
7,728	2,942 91	21,636	5,680 61	9	7 96	4	1 53	33,011 26	1 453,770 88	3 28	1 05	
742	470 86	2,284	883 16	20	6 93	14	7 69	32,929 69	937,121 10	2 74	0 87	
1,796	834 57	6 798	1,949 41	18	5 70	16	6 56	27,110 73	1 062,182 75	3 01	0 96	
6,172	1,900 93	32,031	6,686 54	12	2 56	50	19 41	23 916 25	1,049,132 63	2 97	0 95	
4,382	2,792 14	1,260	515 54	6,721	3,009 77	9,210	4 888 82	31,884 21	1,182 482 35	3 16	1 07	
24,146	11,588 55	6,61	2,120 01	36,237	12,001 01	96,348	10,936 04	86,794 18	2,379,161 66	6 82	2 17	
238,097	76,772 »	52 32	11,078 07	231,313	51,162 99	923,351	61,119 39	423,903 36	8,562,393 24	24 85	7 93	
10 284	4,961 37	1,62	539 33	12,002	4 2 03 95	6,744	2,917 17	30,2 5 36	1,444,773 60	3 25	1 04	
50,602	18 233 92	4,872	1,175 69	54,870	14,770 87	23,368	7,833 69	87,540 88	2,227 048 43	6 40	2 04	
443 960	111,108 10	42 208	7,138 11	262,582	47,068 73	283,752	62,567 25	437,011 11	7,955,771 68	23 20	7 40	
23,693	4,514 93	4,491	576 34	4,930	635 99	8,147	1,232 17	24,078 30	936,817 78	2 71	0 87	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	306,301 63	0 85	0 27	(2) Dans ces chiffres les billets aller retour sont comptés chacun pour deux voyages
423,128	9,568 07	413,742	1,482 26	449,238	4,008 66	450,664	7,215 35	39,549 43	1,411,199 33	4 17	1 33	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	89,116 07	0 25	0 08	
1,234,224	248,453 78	610,840	49 079 41	1,038 514	137,037 21	1 031,886	158,791 74	1,365,864 39	31,803,023 94	100 00	31 90	
3,085	411 33	632	93 86	2,616	364 08	2,350	536 37	3 099 95	90 445 51	10 38	0 09	(3) On a compté le poids moyen à 1 kil par colis
2,512	2,427 66	2,152	996 07	1,056	388 34	1,627	1,104 17	25,761 48	781,301 59	89 62	0 71	(4) On a compté le poids moyen à 3 kil par colis.
»	2,868 99	»	1,089 93	»	952 42	»	1,649 54	28,861 46	871,947 10	100 00	0 79	(5) On a compté le poids moyen à 4 kil par colis.
8,757	1,120 63	483	68 83	2,072	328 67	4,204	927 39	6,1 5 31	227,979 85	3 25	0 21	(6) On a compté le poids moyen à 7 kil par colis
28,949	748 08	4,197	103 99	18,063	486 41	35,709	1,437 91	5,960 81	265,763 70	3 77	0 24	
»	»	»	»	21	» 70	»	»	4 97	17,369 93	0 24	0 02	(7) On a compté le poids moyen à 20 kil par colis
480	35 05	48	5 03	272	29 67	216	24 08	583 87	25,468 33	0 36	0 02	
395	14 15	40	1 72	490	22 »	131	4 13	684 75	123,781 52	1 73	0 11	(8) On a compté le poids moyen à 260 kil par colis
189	5 31	35	» 70	115	30 93	7	» 20	2,886 92	87 533 25	1 23	0 08	
1,340	21 19	196	3 92	389	10 67	98	4 20	1,210 7	100,682 90	1 41	0 09	
55 433	1,421 58	3 255	74 55	14,280	346 58	39,263	1,591 94	7,358 78	280 337 47	3 99	0 25	
54,470	553 81	2,180	17 49	11,120	80 08	18,560	290 30	1 536 57	71 621 11	1 02	0 01	
164 211	1,112 03	7,417	31 14	49,685	255 99	120,940	1,797 46	6,006 78	331,112 98	5 00	0 31	
14,380	472 64	430	14 »	2,246	81 31	3,219	212 9	2,866 71	56 8 6 34	0 83	0 05	
389,627	5,847 38	46,049	587 35	160,338	2,331 11	278,298	8,064 6	35,241 55	1,359,411 41	13 35	1 23	
5,530,586	21 803 87	3,674,668	7,758 15	2,304,790	6,347 11	3 093 421	12,692 0	107,3 0 83	4,008,956 15	37 80	3 65	
6,269,122	33,905 81	3,739,018	8,666 87	2,563,949	10 331 2	2,594,084	27,947 4	177,843 61	7,030 0 6 18	100 00	6 36	
2,700	7,551 11	1,441	903 15	1,786	1,290 59	1,544	3,202 78	23,455 30	746,358 85	1.15	0 67	
24,849	51 101 72	21,526	19,776 74	6,564	7,371 93	20,252	28,78 6	200,303 20	5,808,856 54	9 15	5 30	
11,753	19,040 33	42,760	25,152 52	1,340	1 216 98	6, 21	7,907 7	96,540 »	2,941,623 55	4 65	2 68	
110,126	105,972 74	70 517	36,341 71	41,693	30,221 69	67,067	54,555 58	421,129 61	11,035,406 20	17 45	10 10	
603,942	462,581 67	282,036	106,109 86	303,849	174,674 32	284,866	463,190 62	1,133,554 72	21,111,439 68	33 89	19 62	
197,090	92 879 21	360,368	112,757 26	9,975	3,203 72	45,858	26,914 7	327,087 50	18,665,460 6	25 93	16 75	
60,652	16,166 33	1,061	397 27	1,098	332 24	24,026	10,723 56	133 326 89	622,958 57	1 18	0.68	
16,320	24,367 75	»	»	50	26 05	1,830	549 25	25,302 43	87,240 76	0 17	0.10	
»	10,205 91	»	1,427 61	»	5,779 28	»	11,674 63	47,368 32	2,197,272 79	3 42	1 98	
937,632	819,016 71	779,709	307,926 42	366,353	224,088 60	491,364	307,521 51	2,432,058 27	63.216,617 64	100 00	57 89	
7,374	849 44	407	41 60	1,917	218 65	3,604	538 78	3,708 42	133,176 11	56.32	0 12	
14,914	307 97	1,992	131 80	660	47 69	2 876	209 05	2,530 16	103 631 11	43 68	0.10	
21,888	1 157 41	2 399	176 40	2,577	266 34	6 480	747 84	6,238 48	236,807 25	100 00	0 22	
36	252 49	16	56 02	1	5 37	9	41 8	1,511 60	42,093 6	100 00	0 04	
110	747 44	110	295 17	4	19 36	42	258 61	5,215 21	139,242 85	12 64	0 13	
345	1,052 06	380	1,493 51	12	26 55	89	225 51	4,521 28	86,560 7	7 96	0 08	
220	866 62	167	379 87	16	39 11	108	393 9	3,238 95	111,243 0	9 97	0 10	
1,041	6,493 82	2,921	10,316 24	196	642 09	371	2,170 15	25,558 78	771,702 20	69 43	0 70	
1,716	9,164 94	3,605	12,984 80	228	727 11	610	3,018 26	38,594 28	1,109,748 9	100 00	1 01	
»	1,825 75	»	»	»	»	»	2,936 87	11,762 33	2,022,104 70	100 00	1 79	
»	1,106,978 94	»	379,979 92	»	373,448 32	»	501,708 05	4,062,734 47	109,332,406 80	100 00	100 00	
»	+ 23,944 69 (13)	»	»	»	»	»	»	+527,856 36	— 527,856 36	»	»	
»	1,130,923 63	»	»	»	»	»	»	4,590,590 83	108,804,552 44	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

(9) Produit des transports effectués suivant conventions ou contrats — Non compris 1,031,163 tonnes représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Bleau et de Saint-Ghislain

(10) Pour le détail des frais accessoires, voir note (1) de l'annexe XIX.

(11) Le détail des produits extraordinaires figure à l'annexe XXI

(12-13) Régularisations se rapportant à des exercices antérieurs (convention du 7 juin 1880)

N° XVII. — *Mouvement et recette des voyageurs par service,*

Voyageurs-kilomètre. — Parcours moyens. — Produits moyens. —

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	CLASSES.	Mouvement.	Recette.	Voyageurs-kilomètre	PARCOURS moyens par voyageur.	RECETTES moyennes par voyageur.	RECETTES moyennes par voyageur-kilomètre.	RÉPARTITION de 100 voyageurs.	RÉPARTITION de 100 fr. de recette.
				SERVICE INTÉRIEUR.					
Voyageurs à prix normaux. (Billets simples.) — Par trains express.	1re	132,330	777,280 »	8,017,560	60.59	5.873	0.0969	14.17	27.78
	2e	273,132	1,017,117 05	13,853,418	50.72	3.723	0.0734	29.24	36.36
	3e	528,531	1,003,305 45	20,156,846	38.13	1.898	0.0498	56.59	35.86
Ensemble. . . .		933,993	2,797,702 50	42,027,824	45. »	2.995	0.0665	100. »	100. »
Par trains ordinaires.	1re	354,804	960,584 »	12,529,324	35.32	2.707	0.0766	3.10	9.04
	2e	1,324,344	2,003,478 05	34,843,052	26.30	1.512	0.0575	11.58	18.79
	3e	9,758,219	7,698,017 38	195,909,374	20.07	0.789	0.0393	85.32	72.20
Ensemble. . . .		11,437,367	10,662,079 43	243,281,750	21.28	0.932	0.0438	100. »	100 »
Totaux . . .		12,371,360	13,459,781 93	285,309,574	23.06	1.088	0.0472	—	—
Avec 20 p. °/o de réduction. (Billets aller-retour comptés pour deux voyages). — Par trains express.	1re	493,706	721,019,70	9,352,024	18.27	3.722	0.0771	14.94	28.65
	2e	344,638	809,993 65	13,866,765	40.24	2.350	0.0584	26.57	32.19
	3e	758,758	985,247 75	25,187,343	33.20	1.298	0.0391	58.49	39.16
Ensemble. . . .		1,297,102	2,516,261 10	48,406,132	37.31	1.939	0.0520	100. »	100. »
Par trains ordinaires.	1re	710,046	1,109,158 70	18,204,102	25.61	1.562	0.0609	3.68	9.73
	2e	2,451,594	2,183,904 85	47,536,632	19.39	0.890	0.0459	12.74	19.17
	3e	16,134,560	8,102,740 89	261,292,523	16.19	0.502	0.0310	83.61	71.10
Ensemble. . . .		19,296,200	11,395,774 44	327,033,257	16.94	0.590	0.0348	100. »	100. »
Totaux. . . .		20,593,302	13,912,035 54	375,439,389	18.23	0.676	0.0371	—	—
Avec 50 p. °/o de réduction et autres prix réduits, y compris les trains spéciaux et de plaisir.	1re	227,619	322,395 »	8,280,203	36.38	1.416	0.0389	2.90	12.02
	2e	473,935	432,224 99	16,038,917	33.84	0.912	0.0269	6.04	16.12
	3e	7,143,389	1,927,097 49	135,813,047	19.01	0.269	0.0142	91.06	71.86
Totaux. . . .		7,844,943	2,681,717 48	160,132,167	20.41	0.341	0.0167	100. »	100. »
Totaux généraux. . . .	1re	1,618,505	3,890,437 40	56,383,213	34.84	2.403	0.0690	3.96	12.95
	2e	4,867,643	6,446,718 89	126,138,784	25.91	1.324	0.0511	11.93	21.45
	3e	34,323,457	19,716,378 96	638,359,433	18.59	0.574	0.0308	84.11	65.60
Ensemble. . . .		40,809,605	30,053,534 95	820,881,430	20.11	0.736	0.0366	100. »	100. »

par sorte de trains et par classe de voitures. — Année 1881.

Répartition proportionnelle entre les différentes catégories de voyageurs.

Mouvement.	Recette.	Voyageurs-kilomètre.	PARCOURS moyens par voyageur.	RECETTES moyennes par voyageur	RECETTES moyennes par voyageur-kilomètre.	REPARTITION de 100 voyageurs.	REPARTITION de 100 fr. de recette.	*Observations.*
			SERVICES MIXTES.					
10,049	36,860 »	387,383	38.54	3.668	0.0952	24.27	41.85	
9,740	21,691 68	302,940	31.10	2.227	0.0716	23.52	24.63	
21,615	29,525 70	644,095	28.41	1.365	0.0481	52 21	33.52	
41,404	88,077 38	1,304,418	31.50	2.127	0.0675	100. »	100. »	
49,019	124,172 75	1,626,157	33.17	2.533	0.0764	5.83	14.20	
159,459	231,151 82	3,995,191	25.06	1.449	0 0578	18.97	26.43	
632,209	519,216 45	13,326,149	21.07	0.820	0.0389	75.20	59.37	
840,687	874,541 02	18,947,470	22.53	1.040	0.0462	100. »	100. »	
882,091	962,618 40	20,251,888	22.96	1.091	0.0475	—	—	
3,456	7,159 39	94,148	27.24	2.071	0.0760	47.53	29.30	
5,582	8,152 80	142,730	25.57	1.460	0.0571	28.32	33.37	
40,676	9,118 92	238,411	22.33	0.854	0.0382	54.15	37.33	
49,714	24,431 14	475,259	24.10	1.239	0.0514	100. »	100. »	
25,074	43,053 97	706,248	28.16	1.717	0.0610	6.16	13.59	
83,868	85,974 75	1,872,253	22.32	1.025	0.0459	20.60	27.15	
298,194	187,708 50	6,068,723	20.35	0.629	0.0309	73.24	59.26	
407,136	316,737 22	8,647,224	21.23	0.777	0.0365	100. »	100. »	
426,850	344,168 33	9,122,483	21.37	0.799	0.0374	—	—	
5,088	12,883 31	297,944	58.56	2.532	0.0432	6.85	16.08	
11,494	17,226 25	502,874	44.92	1.538	0.0342	15.06	21.50	
58,027	50,030 33	2,401,193	41.38	0 862	0 0208	78.09	62.42	
74,309	80,139 89	3,202,011	43.09	1.078	0 0250	100. »	100. »	
92,686	224,129 42	3,141,850	33.58	2.418	0.0720	6 87	16.20	
269,843	364,197 30	6,815,991	25.25	1.349	0 0534	19 41	26.32	
1,020,721	795,599 90	22,648,541	22.18	0.779	0.0351	73.72	57.48	
1,383,250	1,383,926 62	32,576,382	23.55	1.000	0.0425	100. »	100. »	

[N° 239.] (XVII *suite*)

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	CLASSES.	Mouvement.	Recette.	Voyageurs-kilomètre	PARCOURS moyens par voyageur.	RECETTES moyennes par voyageur.	RECETTES moyennes par voyageur-kilomètre.	RÉPARTITION de 100 voyageurs.	RÉPARTITION de 100 fr. de recette.
		SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.							
Voyageurs à prix normaux. (Billets simples.) — Par trains express	1re	162,427	1,532,418 90	16,167,602	99.53	9.434	0.0948	42.67	56.90
	2e	164,658	1,006,866 08	14,160,804	86. »	6.114	0.0711	43.26	37.38
	3e	53,546	153,950 99	3,224,236	60.21	2.875	0.0477	14.07	5.72
Ensemble.		380,631	2,693,235 97	33,552,642	88.16	7.075	0.0802	100. »	100. »
Par trains ordinaires.	1re	34,933	129,610 01	1,700,239	48.67	3.710	0.0762	4.12	11.46
	2e	103,166	231,326 27	4,025,243	39.01	2.242	0.0575	12.16	20.45
	3e	709,996	770,362 77	19,910,128	28.04	1.085	0.0386	83.72	68.09
Ensemble.		848,095	1,131,299 05	25,635,610	30.22	1.333	0.0441	100. »	100. »
Totaux.		1,228,726	3,824,535 02	59,188,252	48.17	3.113	0.0646	—	—
Avec 20 p. °/o de réduction. (Billets aller-retour comptés par deux voyageurs.) — Par trains express.	1re	49,710	261,874 70	3,453,388	69.47	5.268	0.0758	22.64	42.81
	2e	85,914	271,147 03	4,765,088	55.46	3.156	0.0569	39.12	44.32
	3e	83,964	78,722 21	2,058,719	24.52	0.937	0.0382	38.24	12.87
Ensemble.		219,588	611,743 94	10,277,195	46.80	2.785	0.059.	100. »	100. »
Par trains ordinaires.	1re	15,296	22,836 49	373,733	24.43	1.492	0.0611	5.80	13.54
	2e	52,368	44,709 74	970,953	18.54	0.853	0.0460	19.87	26.31
	3e	195,894	402,396 43	2,293,757	16.81	0.522	0.0310	74.33	60.25
Ensemble.		263,558	469,942 63	4,638,443	17.59	0.644	0.0366	100. »	100. »
Totaux.		483,146	781,686 57	14,915,638	30.87	1.618	0.0524	—	—
Avec 50 p. °/o de réduction et autres prix réduits, y compris les trains spéciaux et de plaisir.	1re	6,612	50,329 22	730,661	110.50	7.611	0.0689	14.60	40.20
	2e	14,068	46,107 05	1,007,536	91.03	4.156	0.0457	24.43	36.82
	3e	27,615	28,768 90	1,453,553	52.63	1.041	0.0197	60.97	22.98
Totaux.		45,295	125,205 17	3,191,770	70.46	2.764	0.0393	100. »	100. »
Totaux généraux.	1re	268,978	1,997,069 32	22,425,623	83.37	7.424	0.0890	15.31	42.21
	2e	417,474	1,600,156 14	24,929,644	59.75	3.835	0.0641	23.74	33.82
	3e	1,071,015	1,134,201 30	29,940,393	27.95	1.058	0.0378	60.95	23.97
Ensemble.		1,757,467	4,731,426 76	77,295,660	43.98	2.692	0.0612	100. »	100. »

Mouvement.	Recette.	Voyageurs-kilomètre.	PARCOURS moyens par voyageur.	RECETTES moyennes par voyageur.	RECETTES moyennes par voyageur-kilomètre.	RÉPARTITION de 100 voyageurs.	RÉPARTITION de 100 fr. de recette.	*Observations.*
			SERVICES RÉUNIS.					
304,806	2,346,558 90	24,572,545	80.61	7.698	0.0955	22.48	42.06	
447,530	2,045,674 81	28,317,162	63.27	4.571	0.0722	33. »	36.67	
603,692	1,186,782 14	23,995,177	39.74	1.965	0.0494	44.52	21.27	
1,356,028	5,579,015 85	76,884,884	56.69	4.114	0.0723	100. »	100. »	
438,756	1,214,366 76	15,855,720	36.14	2.767	0.0765	3.34	9.59	
1,586,969	2,465,956 14	42,863,489	27.01	1.553	0.0575	12.09	19.46	
11,100,424	8,987,596 60	229,145,621	20.64	0.809	0.0392	84.57	70.95	
13,126,149	12,667,919 50	287,864,830	21.93	0.965	0.0440	100. »	100. »	
14,483,177	18,246,935 35	364,749,714	25.19	1.260	0.0500	—	—	
246,872	990,053 79	12,899,530	52.25	4.010	0.0767	16.07	31.44	
436,131	1,089,293 48	18,774,583	43.05	2.497	0.0580	28.39	34.55	
853,398	1,073,088 88	27,484,473	32.20	1.257	0.0390	55.54	34.04	
1,536,404	3,152,436 15	59,158,586	38.54	2.051	0.0532	100. »	100. »	
750,416	1,175,019 16	19,284,083	25.69	1.565	0.0610	3.76	9.89	
2,587,830	2,314,589 31	50,379,838	19.43	0.894	0.0459	12.96	19.48	
16,628,648	8,392,815 82	270,655,003	16.27	0.504	0.0310	83.28	70.63	
19,966,891	11,882,454 29	340,318,924	17.04	0.595	0.0349	100. »	100. »	
21,503,298	15,034,890 44	399,477,510	18.58	0.699	0.0376	—	—	
239,319	385,607 53	9,308,808	38.91	1.612	0.0415	3. »	13.36	
496,197	495,558 29	17,549,347	35.37	0.998	0.0282	6.23	17.16	
7,229,031	2,005,896 72	139,667,793	19.32	0.277	0.0141	90.77	69.48	
7,964,547	2,887,062 54	166,525,948	20.91	0.362	0.0173	100. »	100. »	
1,980,169	6,141,636 14	81,920,686	41.37	3.087	0.0746	4.51	16.89	
5,554,660	8,411,072 03	157,881,419	28.42	1.514	0.0532	12.64	23.26	
36,415,193	21,646,180 16	690,948,067	18.98	0.594	0.0313	82.85	59.85	
43,950,022	36,168,888 33	930,753,172	21.17	0.823	0.0388	100. »	100. »	

N° XVIII. — *Détail, par service (au départ et à l'arrivée), du mouve*

DÉSIGNATION DES SERVICES.	VOYA								
	MUNIS DE COUPONS SIMPLES.								
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.		
	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	Enfants.	Militaires.	Sociétaires.
MOUVE									
DEPART. Intérieur	132,330	273,132	528,531	354,804	1,324,344	9,758,219	632,608		16,621
DEPART. État vers chemins de fer concédés.	4,335	4,206	7,742	24,598	77,525	289,201	19,190		640
DEPART. État vers chemins de fer internationaux	55,285	72,156	26,783	17,689	51,654	374,221	9,141		124
DEPART. Totaux	191,950	349,494	563,056	397,091	1,453,523	10,421,641	660,939		17,385
ARRIVÉE. Chemins de fer concédés vers État	5,714	5,534	13,873	24,421	81,934	343,008	23,810		355
ARRIVÉE. Chemins de fer internationaux vers Etat	54,983	72,552	26,763	17,228	51,454	335,609	9,135		2,150
ARRIVÉE. Transit	52,159	19,950	»	16	58	166	355		»
ARRIVÉE. Totaux	112,856	98,036	40,636	41,665	133,446	678,783	33,300		2,505
Totaux généraux	304,806	447,530	603,692	438,756	1,586,969	11,100,424	502,532 (c)	191,707 (d)	19,890
RECET									
DEPART. Intérieur	777,280 »	1,017,117 05	1,003,305 45	960,584 »	2,003,478 05	7,698,017 38	909,594 04		40,787 10
DEPART. État vers chemins de fer concédés.	16,080 95	9,344 78	11,406 05	63,859 20	112,783 91	248,510 29	19,437 84		504 73
DEPART. État vers chemins de fer internationaux	462,125 08	386,128 08	75,514 58	62,605 12	110,231 64	395,019 67	11,611 24		38 20
DEPART. Totaux	1,255,486 03	1,412,589 91	1,090,226 08	1,087,048 32	2,226,493 60	8,341,547 34	940,643 12		41,330 03
ARRIVÉE. Chemins de fer concédés vers État	20,779 05	12,346 90	18,119 65	60,313 55	118,367 91	270,706 16	28,328 34		315 32
ARRIVÉE. Chemins de fer internationaux vers Etat	437,531 37	412,709 77	78,436 41	66,953 29	120,730 08	375,201 10	10,588 56		7,887 74
ARRIVÉE. Transit	632,762 45	208,028 23	»	51 60	364 55	142 »	1,336 06		»
ARRIVÉE. Totaux	1,091,072 87	633,084 90	96,556 06	127,318 44	239,462 54	646,049 26	40,252 96		8,203 06
Totaux généraux	2,346,558 90	2,045,674 81	1,186,782 14	1,214,366 76	2,465,956 14	8,987,596 60	648,089 89	331,906 19	49,533 09

(a) Chaque coupon aller-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.

(c) Dont 263,009 enfants et 239,523 militaires payants.

(d) Dont 143,495 en débet voyageant en corps, et 48,212 voyageant isolément.

ment et de la recette des voyageurs et des bagages. — Année 1881.

GEURS										BAGAGES		
MUNIS DE COUPONS ALLER-RETOUR (*a*)									TOTAL GÉNÉRAL.	TAXÉS		TOTAL. — Poids en quintaux. (*b*)
TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			DIVERS.				au MINIMUM. — Nombre de colis.	au POIDS. — Quintaux.	
1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	Abonnts.	PILLETS circulaires.	Sociétairs.				
MENT.												
193,706	344,638	758,758	710,046	2,451,594	16,134,560	6,989,348	976	205,390	40,809,605	135,444	110,167	144,028
1,548	3,066	5,888	12,294	42,376	171,578	408	2,376	8,884	675,855	9,958	6,955	9,445
21,680	36,122	46,464	6,790	21,610	80,808	»	1,816	6,256	828,599	31,257	23,982	31,796
216,934	383,826	811,110	729,130	2,515,580	16,386,946	6,989,756	5,168	220,530	42,314,059	176,659	141,104	185,269
1,908	2,516	4,788	12,780	41,492	126,616	1,008	8	17,630	707,395	9,572	7,043	9,436
23,976	47,378	37,500	8,506	30,756	115,062	»	6,008	10,150	849,210	1,400	26,398	26,748
4,054	2,414	»	»	2	24	»	160	»	79,358	2	12,385	12,386
29,938	52,308	42,288	21,286	72,250	241,702	1,008	6,176	27,780	1,635,963	10,974	45,826	48,570
246,872	436,134	853,398	750,416	2,587,830	16,628,648	6,990,764	11,344	248,310	43,950,022	187,633	186,930	233,839
TE.												
721,019 70	809,993 65	985,247 75	1,109,158 70	2,183,904 85	8,102,710 89	1,510,044 54	5,843 70	215,448 10	30,053,534 95	67,656 12	411,017 07	478,673 19
3,393 39	4,621 25	5,069 32	20,431 47	42,015 65	92,567 29	122 »	12,126 95	7,125 79	669,400 86	5,006 67	17,313 96	22,320 63
102,288 48	102,967 »	34,659 46	9,086 59	16,662 26	37,126 68	»	16,548 42	13,606 38	1,836,218 88	15,568 64	136,578 14	152,146 78
826,701 57	917,581 90	1,024,976 53	1,138,676 76	2,242,582 76	8,232,404 86	1,510,166 54	34,519 07	236,180 27	32,559,154 69	88,231 43	564,909 17	653,140 60
3,766 »	3,531 55	4,049 60	22,622 50	43,959 10	95,141 21	582 22	57 10	11,539 60	714,525 76	4,744 79	17,002 20	21,746 99
116,922 42	146,249 18	44,062 75	13,749 90	28,045 95	65,252 35	»	52,976 50	9,048 67	1,986,346 04	568 27	124,458 39	125,026 66
42,663 80	21,930 85	»	»	1 50	17 40	»	1,563 40	»	908,861 84	1 »	100,893 31	100,894 31
163,352 22	171,711 58	48,112 35	36,372 40	72,006 55	116,410 96	582 22	54,597 »	20,588 27	3,609,733 64	5,314 06	242,353 90	247,657 96
990,053 79	1,089,293 48	1,073,088 88	1,175,049 16	2,314,589 31	8,392,815 82	1,510,748 76	89,116 07	256,768 54	36,168,888 33	93,545 49	807,263 07	900,808 56

N° XIX. — *Détail,* par tarif, *du mouvement et de la recette des bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.* —

Produits moyens.

			Poids conventionnel par expédition.	SERVICE INTÉRIEUR.				SERVICES MIXTES.					SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.				
				MOUVEMENT.		RECETTE		MOUVEMENT.		RECETTE			MOUVEMENT.		RECETTE		
				EMBARQUEMENT. NOMBRE		TOTALE.	MOYENNE PAR	EMBARQUEMENT. NOMBRE		TOTALE.	MOYENNE PAR		EMBARQUEMENT. NOMBRE		TOTALE.	MOYENNE PAR	
				d'expéditions.	de tonnes.		expédition. tonne embarquée.	d'expéditions.	de tonnes.		expédition.	tonne embarquée.	d'expéditions.	de tonnes.		expédition.	tonne embarquée.
			Kilogr.		T.	Fr.	Fr. Fr.		T.	Fr.	Fr.	Fr.		T.	Fr.	Fr.	Fr.
Bagages.	Taxés au *minimum*		25	135,444	3,386.100	67,656 12	0.499 19.980	19,550	488.250	9,751 46	0.499	19.972	32,659	816.475	16,157 91	0.494	19.765
	— poids		»	»	11,016.700	411,017 07	» 37.308	»	1,399.800	54,516 16	»	24.515	»	6,276.500	561,929 84	»	57.664
Petites marchandises.	Expéditions par express. (Services intérieur et mixtes.)	Jusqu'à 5 kilogramm. inclus.	1	270,259	270.259	216,676 04	0.801 801.794	47,455	47.455	17,429 12	0.367	367.451	»	»	»	»	»
		De 6 à 10 —	7	265,290	1,857.050	269,976 12	1.017 145.391	57,006	259.042	17,520 85	0.475	61.657	390	2.750	199 60	0.511	77.142
		Au-dessus de 10 kilogrammes	20	57,770	1,155.400	68,849 46	1.191 59.589	8,116	162.320	4,520 59	0.552	26.616	18	0.360	8 51	0.461	25.085
		Taxées au poids	»	»	5,261.954	325,101 16	» 61.783	»	975.510	34,651 71	»	35.501	»	16.470	406 89	»	24.704
	Tarif n° 1. Petits paquets. (Services mixtes et internationaux.)	Jusqu'à 2 kilogramm. inclus	1	»	»	»	» »	»	»	»	»	»	127,722	211.560	45,647 10	0.341	206.510
		De 3 à 5 —	3	»	»	»	» »	»	»	»	»	»	343,585	1,373.540	124,466 27	0.362	90.617
		De 6 à 10 —	7	»	»	»	» »	»	»	»	»	»	118,250	827.610	90,420 21	0.764	109.254
		Taxés au poids	»	»	»	»	» »	»	»	»	»	»	»	1,422.757	101,895 67	»	71.617
	Tarif n° 2. (Grande vitesse.) Petits paquets et articles de messageries. (Services intérieur, mixtes et internationaux.)	Jusqu'à 5 kilogramm. inclus	3	697,945	2,095.835	287,404 31	0.411 137.262	112,755	338.265	25,077 »	0.222	741.494	48,155	144.405	18,916 29	0.392	130.994
		De 6 à 10 kilogramm. et plus.	7	2,010,994	14,076.958	1,259,642 08	0.616 88.061	278,288	1,948.016	90,560 26	0.325	46.488	105,864	727.048	64,450 66	0.620	80.119
		Taxés au poids	»	»	161,815.694	2,918,514 82	» 18.036	»	24,501.920	554,557 05	»	14.580	»	46,151.445	895,460 59	»	19.567
		TOTAUX	...	5,502,258	186,529.110	5,526,163 99	0.651 28.554	485,580	28,032.448	545,876 56	0.520	19.401	741,744	50,857.925	1,557,869 59	0.461	26.306
Grosses marchandises.	Tarif n° 3. (Petite vitesse.) Articles de roulage.	Expéditions taxées au *minimum*	260	208,685	54,258.000	597,496 91	2.863 11.012	45,829	11,596.000	106,729 85	2.455	9.565	52,975	13,775.000	67,587 42	1.275	4.907
		— à la 1re classe	»	»	559,511.000	4,043,577 60	» 7.229	»	117,615.000	698,607 90	»	5.939	»	148,989.000	1,266,974 24	»	8.503
		— à la 2e —	»	»	175,821.000	929,795 22	» 5.288	»	49,905.000	250,103 »	»	4.611	»	273,712.000	1,878,255 55	»	6.862
		— à la 3e —	»	»	1,741,881.000	6,850,275 75	» 3.932	»	452,691.000	1,418,465 54	»	3.278	»	562,998.000	3,187,794 52	»	5.662
		— à la 4e —	»	»	5,999,174.000	14,875,743 26	» 2.479	»	1,458,508.000	3,633,419 48	»	2.491	»	1,124,076.000	3,739,851 66	»	3.327
		— aux tarifs spéciaux	»	»	1,254,180.000	3,778,524 08	» 3.012	»	190,580.000	527,532 65	»	1.717	»	5,284,865.000	14,886,691 74	»	2.816
		— à prix réduits	»	»	(1) 579,597.000	772,711 60	» 2.035	»	2,094.000	3,575 86	»	1.706	»	»	»	»	»
		— par abonnement	»	»	27,512.000	112,451 29	» 4.086	»	50.000	111 90	»	3.750	»	»	»	»	»
	Frais accessoires : chargement, déchargement, camionnage, bulletins, provisions, avis d'arrivée et assurance (2)		»	»	»	1,601,550 55	» »	»	»	164,988 52	»	»	»	»	478,522 24	»	»
		TOTAUX	...	208,685	10,191,754.000	35,559,886 26	2.863 3.292	45,829	2,262,615.000	6,585,552 50	2.455	2.909	52,975	7,408,415.000	25,505,457 15	1.275	3.442
Finances.	Tarif n° 4. Articles de valeur.	Groups de 1,000 fr. et au-dessous.	»	208,992	»	122,990 12	0.588 »	28,924	»	9,872 52	0.341	»	12,455	»	4,021 79	0.322	»
		— de plus de 1,000 francs.	»	217,768	»	54,799 55	0.251 »	25,006	»	4,616 85	0.184	»	260,472	»	46,744 90	0.179	»
		TOTAUX	...	426,760	»	177,789 67	0.416 »	53,930	»	14,489 57	0.268	»	272,925	»	50,766 69	0.186	»
			Tonnes.														
Équipages.	Tarif n° 5		1	774	774.000	52,043 05	41.599 41.599	108	108.000	4,405 57	40.771	40.771	170	170.000	7,158 85	42.110	42.110
Chevaux et bestiaux.	Tarif n° 6	Grande vitesse	3	2,956	8,868.000	97,920 68	33.127 11.042	508	924.000	6,647 50	21.382	71.942	1,559	4,617.000	40,589 95	26.574	8.791
		Petite vitesse. 1re catégorie.	1½	6,712	10,068.000	65,565 58	9.470 6.515	504	756.000	4,049 69	8.035	5.356	1,047	1,571.000	25,766 78	22.699	15.128
		2e —	3	6,100	18,300.000	85,820 40	14.068 4.689	622	1,866.000	6,819 77	10.964	3.654	1,112	5,556.000	21,901 87	19.695	6.565
		3e —	5	13,954	69,670.000	295,571 45	21.197 4.239	1,655	8,165.000	24,450 51	14.960	2.992	5,122	15,610.000	71,548 84	22.855	4.570
		3e (3) —	6	9,397	56,382.000	255,285 89	26.955 4.492	971	5,826 000	16,159 60	16.621	2.270	5,621	33,726.000	156,686 89	24.517	4.052
		TOTAUX	...	39,099	165,288.000	795,962 »	20.357 4.874	4.058	17,357.000	58,086 87	14.585	3.512	12,441	58,860.000	294,294 55	23.655	4.999

Année 1881.

SERVICES RÉUNIS.					*Observations.*
MOUVEMENT.		RECETTE			
EMBARQUEMENT. NOMBRE		TOTALE.	MOYENNE PAR		
d'expéditions.	de tonnes.		expédition.	tonne embarquée.	
	T.	Fr.	Fr.	Fr.	
187,635	4,690.825	93,545 49	0.499	19.942	(1) Non compris 1,031,163 tonnes représentant les transports effectués sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.
»	18,695.000	807,263 07	»	43.185	
317,674	317.674	254,105 16	0.736	756.955	(2) Les frais accessoires comprennent :
302,686	2,118.802	287,696 55	0.950	135.782	Bulletins ou enregistrement . . fr. 443,851 82
65,904	1,518.080	75,178 16	1.110	55.518	Prise à domicile 95,535 20
»	6,255.954	560,159 76	»	57.586	Remise à domicile 453,310 32
127,722	211.560	45,647 10	0.541	206.510	Comptage 80,031 89
543,585	1,373,540	124,466 27	0.562	90.617	Chargement et déchargement 723,458 62
118,250	827.610	90,420 21	0.764	109.254	Provision 62,530 20
»	1,422.757	101,895 67	»	71.617	Avis d'arrivée 162,224 48
					Assurance 124,843 98
858,815	2,576.445	551,597 60	0.585	128.625	Imprévus résultant d'erreurs (Surtaxes non remboursées) 22,488 06
2,595,146	16,752.022	1,594,655 »	0.582	85.252	Location de bâches 27,814 85
»	232,247.059	4,166,512 26	»	17.939	Frais de raccordement 48,551 69
					Total . . fr. 2,244,641 11
4,527,562	265,419.485	7,207,909 74	0.570	27.156	(3) Ces transports, dont les prix sont augmentés de 25 p. °/₀, ont eu lieu, à la demande des expéditeurs, dans des wagons cavaliers de grand modèle, ou dans des wagons à bestiaux à deux planchers.
305,487	79,427.000	771,814 18	2.526	9.717	
»	825,913.000	6,009,159 74	»	7.275	
»	499,456.000	3,038,155 55	»	6.085	
»	2,757,570.000	11,456,555 81	»	4.184	
»	8,581,558.000	22,246,994 40	»	2.592	
»	6,729,625.000	18,992,548 47	»	2.822	
»	(3) 581,691.000	776,285 46	»	2.054	
»	27,542.000	112,545 19	»	4.086	
»	»	(1) 2,244,641 11	»	»	
305,487	19,862,762.000	65,648,675 91	2.526	5.505	
250,569	»	136,884 45	0.546	»	
505,246	»	106,161 50	0.210	»	
755,615	»	243,045 75	0.322	»	
1,052	1,052.000	45,605 27	41.449	41.449	
4,805	14,409.000	145,158 15	30.222	10.074	
8,265	12,595.000	91,582 05	11.059	7.572	
7,854	25,502.000	114,542 04	14.621	4.875	
18,689	95,405.000	391,150 60	20.929	4.185	
15,989	95,954.000	406,110 58	25.599	4.255	
55,578	259,685.000	1,148,545 20	20.661	4.791	

N° XX. — *Détail,* par trafic, *du mouvement et de la recette*

DÉSIGNATION DES TRAFICS.			Colis affranchis au moyen de timbres.			TARIF — EXPRESS. — COLIS.		
			Express. — Nombre.	Grande vitesse. — Nombre.	De 3 kilogr. et moins. — (Services internationaux.) — Nombre.	De 6 à 10 kil. — Nombre.	De 11 kilogr. et plus. — Nombre.	Poids taxé. — Kilogr.
Trafic à l'intérieur.	Service intérieur		270,239	495,926	»	265,290	57,770	5,261,954
	Services mixtes	Départ	29,307	73,206	»	21,865	4,451	457,890
		Arrivée	18,128	39,529	»	15,141	3,665	517,620
	Totaux		317,674	608,661	»	302,296	65,886	6,237,464
Exportation.	Services internationaux. — Départ		»	»	»	125	9	8,690
	— postaux —		»	»	26,763	»	»	»
	Totaux		»	»	26,763	125	9	8,690
Importation.	Services internationaux. — Arrivée		»	»	»	265	9	7,780
	— postaux —		»	»	15,156	»	»	»
	Totaux		»	»	15,156	265	9	7,780
Transit par la Belgique			»	»	»	»	»	»
Totaux généraux			317,674	608,661	41,919	302,686	65,904	6,253,934
Trafic à l'intérieur.	Service intérieur		216,676 04	246,647 54	»	269,976 12	68,849 46	325,101 16
	Services mixtes	Départ	8,679 33	11,430 94	»	8,114 11	1,683 90	12,864 55
		Arrivée	8,749 79	13,646 06	»	9,406 72	2,636 49	21,767 16
	Totaux		234,105 16	271,724 54	»	287,496 95	73,169 85	359,732 87
Exportation.	Services internationaux. — Départ		»	»	»	46 66	3 55	159 38
	— postaux —		»	»	12,017 35	»	»	»
	Totaux		»	»	12,017 35	46 66	3 55	159 38
Importation.	Services internationaux. — Arrivée		»	»	»	152 94	4 76	247 51
	— postaux —		»	»	5,557 55	»	»	»
	Totaux		»	»	5,557 55	152 94	4 76	247 51
Transit par la Belgique			»	»	»	»	»	»
Totaux généraux			234,105 16	271,724 54	17,574 90	287,696 55	73,178 16	360,139 76

(1) Y compris 1,031,163 tonnes représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.

des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, au départ ou en destination *des stations de l'État ou des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'État, et* en transit *par la Belgique. — Année* 1881.

N° 1. PETITS PAQUETS. — COLIS: De 2 kilogr. et moins. (Nombre.)	N° 1. PETITS PAQUETS. — COLIS: De 2 à 5 kil. (Nombre.)	N° 1. PETITS PAQUETS. — COLIS: De 6 kilogr. et plus. (Nombre.)	N° 1. PETITS PAQUETS. — Poids taxé. (Kilogr.)	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. — COLIS: De 5 kilogr. et moins. (Nombre.)	TARIF N° 2. — COLIS: De 6 kilogr. et plus. (Nombre.)	TARIF N° 2. — Poids taxé. (Kilogr.)	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. — Expéditions taxées au minimum. (Nombre.)	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. — 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — TONNES.	TARIF N° 4. FINANCES. — GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	FRAIS ACCESSOIRES. — Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.	Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des RECETTES pour marchandises et finances.	TARIF N° 5. Equipages. (Nombre.)	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. — GRANDE vitesse. — Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expéditions. — Wagons ordinaires. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	5e catégorie. — Wagons couverts modèle.	TOTAL. — Expéditions.
Mouvement.																																								
»	»	»	»	202,019	2,010,994	161,813,694	208,685	559,311	175,821	1,741,881	5,999,174	»	1,234,180	(1)1,410,760	27,512	11,168,639	208,992	217,768	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	774	2,956	6,712	6,100	13,934	9,397	39,099
»	»	»	»	»	154,923	12,357,260	21,130	52,465	17,444	215,113	711,864	»	59,062	2,071	30	1,058,049	12,535	8,987	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	58	108	238	257	489	301	1,391
»	»	»	»	»	123,365	11,944,660	22,699	65,148	32,459	217,578	746,444	»	131,518	23	»	1,193,170	16,389	16,019	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	202	266	365	1,144	670	2,947
»	»	»	»	202,019	2,289,282	186,115,614	252,514	676,924	225,724	2,174,572	7,457,482	»	1,444,760	1,412,854 (1)	27,542	13,419,858	237,916	242,774	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	882	3,264	7,216	6,722	15,567	10,368	43,437
9,861	9,915	»	»	29,701	54,114	14,132,390	20,743	62,632	125,074	276,625	380,211	137,134	3,207,809	»	»	4,189,485	2,749	83,018	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	72	753	329	230	601	507	2,420
9,195	61,998	10,109	157,441	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	198	2,562	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
19,056	71,913	10,109	157,441	29,701	54,114	14,132,390	20,743	62,632	125,074	276,625	380,211	137,134	3,207,809	»	»	4,189,185	2,947	85,580	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	72	753	329	230	601	507	2,420
9,881	23,580	»	»	16,374	47,106	22,740,555	30,822	69,660	91,972	224,413	443,220	15,074	1,260,997	»	»	2,105,336	2,813	74,608	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	95	663	619	861	2,338	4,339	8,820
8,675	124,759	20,859	259,971	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	1,154	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
18,556	148,339	20,859	259,971	16,374	47,106	22,740,555	30,822	69,660	91,972	224,413	443,220	15,074	1,260,997	»	»	2,105,336	2,863	75,762	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	95	663	619	861	2,338	4,339	8,820
48.191	123,133	87,262	1,005,345	2,060	2,644	9,258,500	1,408	16,697	56,666	61,960	147,784	653	816,059	»	»	1,099,819	6,643	99,130	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	123	99	21	183	775	1,201
85,803	343,385	118,230	1,422,757	250,154	2,393,146	232,247,059	305,487	825,913	499,436	2,737,570	8,428,697	152,861	6,729,625	1,412,854 (1)	27,542	20,814,498	250,369	503,246	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,052	4,803	8,263	7,834	18,689	15,989	55,578
Recette (part du réseau exploité par l'État).																																								
»	»	»	»	40,756 77	1,239,642 08	2,918,514 82	597,496 91	4,043,577 60	929,795 22	6,850,275 75	14,873,743 26	»	3,778,524 08	772,711 60	112,431 29	31,361,058 80	122,990 12	54,799 55	298,609 20	81,077 35	290,846 31	54,705 97	577,316 17	27,577 90	43,369 57	22,522 25	121,998 55	74,070 92	9,236 36	39,063,839 92	32,043 05	97,920 68	63,565 58	85,820 40	295,371 45	253,283 89	793,962 »
»	»	»	»	»	33,707 06	169,080 92	50,873 22	323,585 70	73,537 70	719,724 46	1,826,209 63	»	139,152 60	3,447 56	111 90	3,115,769 55	2,847 39	1,430 93	33,191 21	6,595 12	»	2,629 88	31,126 08	2,948 07	1,008 85	1,249 82	»	6,654 09	427 82	3,502,312 84	2,572 17	2,472 93	1,928 40	2,982 77	8,714 63	5,600 77	21,699 50
»	»	»	»	»	56,853 20	185,256 13	55,856 63	375,022 20	156,565 30	698,741 08	1,777,209 85	»	188,180 05	126 30	»	3,195,844 78	7,025 13	3,185 92	»	»	24,783 17	»	31,117 97	13 09	3,253 48	238 51	14,221 96	4,136 45	1,392 75	3,639,385 39	1,831 20	4,174 57	2,121 29	3,837 »	15,715 68	10,538 83	36,387 37
»	»	»	»	40,756 77	1,330,202 34	3,272,851 87	704,226 76	4,742,185 50	1,159,898 22	8,268,741 29	18,507,162 74	»	4,105,856 73	776,285 46	112,543 19	37,672,673 13	132,862 64	59,416 40	331,800 41	87,672 47	315,629 48	57,335 85	639,560 22	30,539 06	47,631 90	24,010 58	136,220 51	84,861 46	11,056 93	46,205,538 15	36,446 42	104,568 18	67,615 27	92,640 17	319,801 76	269,423 49	854,048 87
3,972 74	4,785 31	»	»	12,937 67	31,716 31	258,374 55	25,885 79	515,319 46	939,840 66	1,750,021 49	1,432,263 25	313,965 27	7,361,764 01	»	»	12,313,174 14	1,009 63	21,904 05	112,051 41	7,720 68	»	22,688 19	39,681 67	11,360 88	837 04	3,775 48	«	4,399 48	7,164 55	12,883,649 36	2,832 18	19,126 67	8,821 04	4,508 82	18,000 »	12,135 12	62,601 65
3,741 54	23,318 95	9,803 52	12,976 83	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	49 75	651 46	»	6 35	21 71	»	»	1,216 94	»	»	»	7,153 36	87 34	71,045 10	»	»	»	»	»	»	»
7,714 48	28,104 26	9,803 52	12,976 83	12,937 67	31,716 31	258,374 55	25,885 79	515,319 46	939,840 66	1,750,021 49	1,432,263 25	313,965 27	7,361,764 01	»	»	12,313,174 14	1,059 38	22,555 51	112,051 41	7,727 03	21 71	22,688 19	39,681 67	12,577 82	837 04	3,775 48	»	11,552 84	7,251 89	12,954 694 46	2,832 18	19,126 67	8,821 04	4,508 82	18,000 »	12,135 12	62,601 65
2,726 61	9,849 73	»	»	5,152 04	31,394 14	398,570 19	38,901 25	619,975 45	626,982 88	1,126,612 51	1,541,428 82	40,658 72	5,083,342 76	»	»	9,039,001 14	1,661 34	14,047 06	»	»	114,446 26	7 85	44,216 73	18,530 02	82 75	28 79	26,003 97	6,215 32	4,103 43	9,755,343 83	4,188 24	19,997 02	13,846 84	17,149 40	50,637 28	112,834 60	214,465 14
3,706 08	46,478 86	20,279 62	21,401 02	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 50	287 50	»	135 70	22,113 97	»	»	162 60	»	»	»	6,493 46	28 60	126,657 46	»	»	»	»	»	»	»
6,432 69	56,328 59	20,279 62	21,401 02	5,152 04	31,394 14	398,570 19	38,901 25	619,975 45	626,982 88	1,126,612 51	1,541,428 82	40,658 72	5,083,342 76	»	»	9,039,001 14	1,673 84	14,334 56	»	135 70	136,560 23	7 85	44,216 73	18,692 62	82 75	28 79	26,003 97	12,708 78	4,132 03	9,882,001 29	4,188 24	19,997 02	13,846 84	17,149 40	50,637 28	112,834 60	214,465 14
11,925 03	40,033 42	60,337 07	67,515 82	826 58	1,340 21	236,515 65	2,800 38	131,679 33	311,431 79	311,160 52	409,857 24	1,658 36	2,441,584 97	»	»	3,607,372 21	1,288 57	9,851 83	»	»	1,098 90	»	»	720 70	»	»	»	15,720 90	47 21	4,057,397 48	138 43	1,466 26	1,098 90	243 65	2,711 53	11,717 17	17,237 54
26,072 20	124,466 27	90,420 21	101,893 67	59,673 66	1,394,653 »	4,166,312 26	771,814 18	6,009,159 74	3,038,153 55	11,456,535 81	21,890,712 05	356,282 35	18,992,548 47	776,285 46	112,543 19	62,632,220 62	136,884 43	106,161 30	443,851 82	95,535 20	453,310 32	80,031 89	723,458 62	62,530 20	48,551 69	27,814 84	162,224 48	124,843 98	22,488 06	73,099,631 38	43,605 27	145,158 13	91,382 05	114,542 04	391,150 60	406,110 38	1,148,343 20

N° XXI. — *Produits extraordinaires et produits indirects.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

NATURE.	MONTANT en 1881.	MONTANT en 1880.	DIFFÉRENCES pour 1881.
Amendes pour fraude sur le poids, la nature ou la valeur des marchandises transportées	5,445 14	4,742 19	+ 672 95
Cartes de circulation	2,335 »	2,935 50	— 600 50
Formalités en douane	181,241 37	172,316 79	+ 8,924 58
Frais de dépôt, frais de magasinage et amendes	59,963 19	65,732 60	— 5,769 41
Garde des bagages	50,379 96	47,560 30	+ 2,819 66
Indemnités payées pour retard dans le chargement ou le déchargement des wagons	167,143 21	213,928 46	— 46,785 25
Loyer des buffets-restaurants	259,039 95	180,596 44	+ 78,443 51
— de locomotives, tenders et matériel de transport	305,732 38	342,072 40	— 36,340 02
— de tapissières	9,564 70	4,445 72	+ 5,118 98
Part des sociétés particulières dans les dépenses d'exploitation	2,788 80	91,890 72	— 89,101 92
Prix de déchargements faits d'office	22,012 51	29,807 »	— 7,794 49
— d'entretien, de traction, etc., sur les raccordements	269,106 76	398,740 58	— 129,633 82
— du droit d'affichage dans les gares et dans les voitures	29,490 55	23,440 »	+ 6,050 55
Recettes opérées en vertu de conventions diverses (ventes de livres dans les stations, wagons-lits, prises d'eau, etc., etc.)	18,939 90	20,150 05	— 1,210 15
Recettes diverses	30,561 15	50,245 75	— 19,684 60
Redevances pour usage foncier, machines de manœuvre, etc.	13,668 32	72,945 83	— 59,277 51
— pour usage des quais, voies, terrains, etc.	6,792 30	9,364 49	— 2,572 19
Soldes, en faveur de l'État, des décomptes du chef d'usage du matériel	596,957 54	660,338 24	— 63,380 70
Surtaxes non réclamées	2,733 80	9,445 72	— 6,711 92
Totaux . . . fr.	2,033,866 53	2,400,698 78	— 366,832 25

PRODUITS INDIRECTS.

NATURE.	MONTANT en 1881.	MONTANT en 1880.	DIFFÉRENCES pour 1881.
Fonds non réclamés	1,545 86	2,991 47	— 1,445 61
Loyer de bâtiments	13,417 63	15,118 82	— 1,701 19
— d'herbages, d'oseraies, etc	16,368 70	18,368 66	— 1,999 96
— de terrains réservés	29,298 34	29,051 22	+ 247 12
— de vidanges	1,979 50	2,152 65	— 173 15
Prix d'arbres, de plantations et d'herbages vendus	7,590 16	5,174 66	+ 2,415 50
— de mobilier et de matériel hors d'usage vendus	17,417 30	6,348 50	+ 11,068 80
— d'objets non réclamés vendus	15,474 »	8,880 25	+ 6,593 75
Ensemble . . . fr.	103,091 49	88,086 23	+ 15,005 26
Prix d'excédents de terrains vendus	237,086 45	121,445 88	+ 115,640 57
Totaux . . . fr.	340,177 94	209,532 11	+ 130,645 83

N° XXII. — *Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix normaux des tarifs.* — *Année* 1881.

Comparaison des années 1881 et 1880.

N° XXII. — *Transports effectués gratuitement ou avec*

Comparaison des

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	UNITÉS.	QUANTITÉS.	SOMMES DUES AUX PRIX DES TARIFS.
Transports effectués pour la Poste. { Dépêches.	Nombre.	2,555,865	1,413,519 »
{ Bureaux ambulants	Voiture-lieue.	255,611	380,416 50
— de douaniers.	Nombre.	7,711	17,173 15
Transports militaires en débet. Armée et Gendarmerie. (Département de la Guerre.) { Hommes	Id.	(1) 191,707	663,812 38
{ Bagages taxés comme marchandises.	Kilogramme.	48,590	1,668 »
{ Chevaux	Expédition.	563	26,375 20
{ Transports généraux.	Kilogramme.	6,840,290	93,944 68
Transports de détenus et de leurs gardiens.	Nombre.	22,672	160,442 20
— d'objets des autres départements ministériels.	Kilogramme.	4,503,600	14,146 60
— 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.	15,559,590	87,659 60
— de bétail pour les boucheries militaires	Expédition.	632	15,648 50
— pour expositions. . . { Animaux.	Id.	71	1,331 »
{	Id.	»	»
{ Objets divers	Kilogramme.	116,930	3,637 60
{	Id.	292,280	2,185 45
— d'objets pour le chemin de fer	Id.	742,900,460	1,862,285 57
— du mobilier des agents du chemin de fer changeant de résidence	Id.	579,000	3,871 20
Ensemble des transports pour compte d'administrations publiques . . . . . {		En 1881. .	4,746,154 61
		En 1880. .	4,284,241 02
Différences en plus pour 1881 . . . . . fr.			461,893 59
Transport du mobilier du personnel des postes, télégraphes, marine et ponts et chaussées, changeant de résidence.	Kilogramme.	150,870	1,368 50
Transports militaires soldés par les intéressés. { Hommes	Nombre.	239,523	712,300 30
{ Bagages	Kilogramme.	69,140	4,363 10
{ Chevaux	Expédition.	157	6,040 20
{ Mobilier	Kilogramme.	1,813,650	23,083 60
Transports d'émigrants	Nombre.	7,015	60,401 88
— de bagages d'émigrants	Kilogramme.	160,470	23,603 20
— de sociétaires (2)	Nombre.	261,185	582,201 38
— de chevaux de course.	Expédition.	150	4,332 90
— divers	Kilogramme.	33,484,330	87,143 40
Ensemble des transports pour compte de particuliers . . . . . {		En 1881. .	1,475,238 66
		En 1880. .	2,470,380 35
Différences en moins pour 1881 . . . . . fr.			995,121 69
Totaux pour {		1881 . . .	6,221,393 27
{		1880 . . .	6,754,621 37
Différences en moins pour 1881 . . . . . fr.			533,228 10

réduction sur les prix normaux des tarifs. — Année 1881.

années 1881 et 1880.

SOMMES PAYÉES.	MONTANT de LA RÉDUCTION accordée.	TOTAUX par RUBRIQUE.	QUOTITÉ DE LA REMISE.	DISPOSITIONS LEGALES EN VERTU DESQUELLES le Gouvernement a accordé les réductions.	*Observations.*
»	1,413,519 »	1,793,938 50	Gratuité.	Service de l'Administration.	(1) Dont 113,495 militaires voyageant en corps et 48,212 voyageant isolément.
»	380,416 50		Id.	Id.	
»	17,173 15	17,173 15	Id.	Loi du 12 avril 1851 (art. 7).	
331,906 19	331,906 19		Remise de 50 p. °/₀	Id. id. (art. 9).	
854 »	854 »	392,900 15	Id.	Id. id. (id.).	
13,187 60	13,187 60		Id.	Id. id. (id.).	
46,972 34	46,972 34		Id.	Id. id. (id.).	
80,221 10	80,221 10		Id.	Id. id. (id.).	
7,073 30	7,073 30		Id.	Id. 1855 (art. 1).	
43,829 80	43,829 80	142,628 18	Id.	Id. id. (id.).	(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 taxés aux prix normaux du service intérieur.
6,824 25	6,824 25		Id.	Id. id. (id.).	
663 50	663 50		Id.	Id. id. (id.).	
»	»		Gratuité.	Id. id. (id.).	
1,828 80	1,828 80		Remise de 50 p. °/₀	Id. id. (id.).	
»	2,185 45		Gratuité.	Id. id. (id.).	
»	1,862,283 57	1,866,154 77	Id.	Service de l'Administration.	(3) Cette rubrique comprend les électeurs, les gardes civiques, les membres des divers congrès, les personnes autorisées à suivre des cours spéciaux, les artistes de théâtre, de cirque, etc., etc.
»	3,871 20		Id.	Loi du 12 avril 1855 (art. 1).	
353,342 88	4,212,791 75	4,212,791 75			
483,302 30	5,800,938 72				
50,040 58	411,853 01				
784 25	784 25		Remise de 50 p. °/₀	Loi du 12 avril 1855 (art. 1).	
336,150 25	336,150 25		Id.	Id. 1851 (art. 9).	
2,181 55	2,181 55		Id.	Id. id. (id.).	
3,020 10	3,020 10		Id.	Id. id. (id.).	
11,341 80	11,341 80		Id.	Id. id. (id.).	
30,200 94	30,200 94	749,430 93	Id	Id. id. (id.).	
»	23,603 20		Gratuité (4).	Id. id. (art. 10).	
276,100 69	276,100 69		Remise de 50 p. °/₀	Id. id. (id.).	
2,276 45	2,276 45		Id.	Id. id. (id.)	
43,371 70	43,371 70		Id.	Id. 1855 (art. 1).	
725,827 73	749,430 93				
1,219,346 63	1,230,833 70				
495,718 92	501,402 77				
1,239,170 61	4,962,222 66				
1,702,848 95	5,031,772 42				
445,678 34	89,549 76				

N° XXIII. — *Recette, dépense et bénéfice de l'exploitation en* 1881.

Par kilomètre de voie et par train-kilomètre.

Comparaison des années 1881 et 1880.

RECETTE BRUTE.

CATÉGORIES DE TRANSPORTS.	PAR KILOMÈTRE DE VOIE parcourue par les trains		PAR TRAIN-KILOMÈTRE (1)	
	de voyageurs.	de marchandises.	de voyageurs.	de marchandises.
Voyageurs	13,400.88	»	2.21021	»
Bagages	333.76	»	0.05505	»
Petites marchandises. Tarif 1	487.42	»	0.08039	»
Petites marchandises. — 2	361.92	1,730.34	0.05969	0.30742
Grosses marchandises, y compris les frais accessoires	»	23,109.30	»	4.10573
Finances	90.05	»	0.01485	»
Équipages	16.16	(2)	0.00267	(2)
Chevaux et bestiaux	53.78	353.14	0.00887	0.06274
Totaux pour 1881.	14,743.97	25,192.78	2.43173	4.47589
Totaux pour 1880.	16,084.40	26,001.50	2.75105	4.75346
Différences pour 1881.	— 1,340.43	— 808.72	— 0.31932	— 0.27757

DÉPENSE (3).

SERVICES.	PAR KILOMÈTRE DE VOIE.	PAR TRAIN-KILOMÈTRE (4).
Services communs	736.46	0.06320
Voies et travaux	5,893.56	0.50597
Traction et matériel	10,933.26	0.93864
Transports	6,555.40	0.56279
Contrôle des recettes	557.41	0.04783
Totaux pour 1881.	24,675.49	2.11843

RÉSUMÉ COMPARATIF DES RECETTES, DES DÉPENSES ET DES BÉNÉFICES.

ANNÉES.	PAR KILOMÈTRE DE VOIE.			PAR TRAIN-KILOMÈTRE (4).		
	Recette (5).	Dépense (5).	Bénéfice.	Recette (5).	Dépense (5).	Bénéfice.
1881	39,916.76	24,675.49	15,241.27	3.42694	2.11843	1.30848
1880	42,109.36	25,404.56	17.004.80	3.82676	2.28142	1.54534
Différences pour 1881.	—2,192 60	— 429.07	—1,763.53	— 0.39985	— 0.16299	— 0.23686

Longueur *moyenne* parcourue par les trains	En 1881.	En 1880.
de voyageurs et de marchandises	2,698,994	2,560,381
de marchandises seulement	141,796	141,757
Ensemble	2,840.790	2,702.138

(1) Non compris les trains de route.
(2) Assimilés aux grosses marchandises et compris dans les chiffres relatifs à ces marchandises.
(3) Non compris les dépenses d'amélioration et de parachèvement prélevées sur le budget.
(4) Y compris les trains de route.
(5) — les produits extraordinaires, mais non compris les produits indirects.

	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.				**Dette du chemin de fer envers des tiers.**			
Lignes construites directement par l'Etat.	332,564,287 06			Trésor public : ses avances.	725,105,096 35	»	1,057,459,519 92
Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	107,586,500 »	»	440,150,787 06	Diverses Compagnies de chemins de fer .	»	512,534,225 57	
Lignes rachetées par l'Etat.	114,024,381 73	306,198,631 10	420,223,012 83	**Dette du chemin de fer envers lui-même.**			
Parachèvement des lignes rachetées et des lignes exploitées par l'Etat.	35,194,707 86	»	35,194,707 86	Avances du Trésor amorties (1)	27,812,779 96	»	67,622,720 50
Billes approvisionnées.	180,097 92	»	180,097 92	Encaisse de l'exploitation (2)	32,548,533 01	»	
B. Matériel de traction et de transport.				Annuités amorties (1)	»	7,464,407 55	
Matériel affecté au service du réseau entier des chemins de fer exploités par l'Etat.	200,158,335 91	13,600,000 »	213,758,335 91	Subsides des villes de Bruxelles, Gand, etc.	391,181 88	»	391,181 88
				Non-valeurs (3).			
				Vente d'immeubles	2,691,826 29	»	4,053,719 28
				Abandon de la section de Landen à Saint-Trond.	1,361,892 99	»	
Fr.	789,708,310 48	319,798,631 10	1,109,506,941 58	Fr.	789,708,310 48	519,798,631 10	1,109,506,941 58

(1) *Voir* détail aux annexes XXX et XXXI.
(2) — détail à l'annexe XXX.

(1) *Voir* annexe XXVIII.
(2) — — XXIX.
(3) — — XXXI, *note* (2).

N° XXV. — *Compte spécial de l'exploitation. — Année* 1881.

EXPLOITATION PROPREMENT DITE.

DOIT.				AVOIR.			
Dépenses d'exploitation proprement dites . . . . . fr.	70,097,861 67	(1) 70,756,134 01		Produit brut de l'exploitation. — Voyageurs . . . . . fr.	56,168,888 53		
Dépenses pour travaux de parachèvement et d'amélioration . . . . . fr.	658,272 34			Bagages	900,808 56		
Redevances variables payées à des Compagnies dont les lignes sont exploitées par l'Etat . . . . . fr.	4,590,390 83	(2) 5,090,390 83	75,846,724 84	Petites marchandises	7,207,909 74		
Redevance fixe pour l'exploitation de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale . . . . . fr.	500,000 »			Grosses marchandises	65,648,675 91		
				Finances	243,045 75		
				Équipages	45,605 27		
				Chevaux et bestiaux	1,148,545 20		
				Produits extraordinaires	2,033,866 53	115,395,143 27	
Régularisations d'opérations de comptabilité des années antérieures . . .			353,586 94	Produits indirects. — Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente d'objets divers, etc.	105,091 49		
Produit net de l'exploitation . . . . . fr.			38,881,049 20	Quote-part d'annuité due à l'État en vertu de l'article 37 de la convention du 1er juin 1877	739,360 52		(1) 1,686,217 71
				Intérêts bonifiés par diverses sociétés et divers entrepreneurs sur titres délivrés à titre d'avance	843,765 90		
		fr.	115,081,360 98		fr.		115,081,360 98

Charges des capitaux consacrés au premier établissement.

Intérêts sur avances du Trésor . . fr.	29,044,725 59	42,256,903 59	45,333,692 59	Produit net de l'exploitation . . . . . fr.		38,881,049 20
Id. sur annuités . . . . . »	13,212,178 »			Insuffisance ou excédent des dépenses . . . . . fr.		6,452,643 39
Amortissement d'avances du Trésor. »	1,955,000 »	3,076,789 »				
Id. d'annuités . . . . . »	1,121,789 »					
		fr.	45,333,692 59		fr.	45,333,692 59

(1) *Voir détail à l'annexe* XXXIII.
(2) — — — XXXIV.

(1) *Voir annexe* XXVI, *note* (2).

XXVI. — *Produits constatés de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1881.*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée.	PRODUITS DE L'EXPLOITATION.				
		PRODUITS directs.	PRODUITS indirects. (1)	ENSEMBLE.	RÉGULARISATIONS d'opérations de comptabilité des années antérieures.	TOTAL.
1835 à 1868.	—	660,356,722 92	2,447,139 76	662,803,862 68	735,654 55	663,539,517 23
1869	863	43,387,254 90	120,821 62	43,508,076 52	152,531 43	43,660,607 95
1870	869	45,306,479 22	72,002 11	45,378,481 83	»	45,378,481 33
1871	1,422	66,906,259 29	63,979 66	66,970,238 95	»	66,970,238 95
1872	1,470	69,664,288 46	170,772 08	69,835,060 54	»	69,835,060 54
1873	1,875	85,822,196 70	156,541 79	85,978,738 49	»	85,978,738 49
1874	1,929	87,160,707 76	125,446 04	87,286,153 80	»	87,286,153 80
1875	1,966	89,124,045 81	171,333 58	89,295,379 39	»	89,295,379 39
1876	2,053	90,519,922 84	110,225 59	90,630,148 43	523,782 89	91,153,931 32
1877	2,145	90,309,704 84	1,336,615 56	91,646,320 40	»	91,646,320 40
1878	2,441	95,697,098 92	1,207,502 27	96,904,601 19	87,251 24	96,991,852 43
1879	2,553	100,085,161 34	1,927,220 46	102,012,381 80	264,451 05	102,276,832 85
1880	2,702	113,785,288 40	1,533,808 33	115,319,096 73	183,920 94	115,503,017 67
1881	2,841	113,395,143 27	1,686,217 71 (2)	115,081,360 98	»	115,081,360 98
Totaux. . . . fr.		1,731,520,274 67	11,129,626 56	1,762,649,901 23	1,947,592 10	1,764,597,493 33

(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. 739,360-32, due à l'État, en vertu de l'article 37 de la convention du 1er juin 1877 (voir annexe LIII, page 316, du Compte rendu de 1878), et une somme de fr. 843,765-80, 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 38 de la convention-loi des 1er-26 juin 1877 ; et article 18 de la convention du 9 juin 1878 conclue en vertu de la loi du 3 juin 1878.

N° XXVII. — *Dépenses et charges de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1881.*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée.	DÉPENSES.	Parachèvement et améliorations.	Ensemble.	Redevances variables et redevance fixe attribuées aux lignes exploitées.	Régularisations d'opérations de comptabilité des années antérieures.	TOTAL.
1835 à 1868	—	353,903,793 17	5,500,410 37	359,404,203 54	33,711,049 76	1,878,251 15	394,993,504 45
1869	863	24,092,433 25	263,830 »	24,356,263 25	3,516,511 56	»	27,872,774 81
1870	869	25,051,171 52	302,905 »	25,354,076 52	3,473,132 97	286,538 99	29,113,748 48
1871	1,422	34,811,581 62	296,945 »	35,108,526 62	8,947,687 76	144,062 43	44,200,278 81
1872	1,470	41,763,028 54	416,772 92	42,179,801 46	10,135,342 14	195,708 44	52,510,852 04
1873	1,875	61,860,771 28	346,816 »	62,207,587 28	11,433,325 51	811,994 88	74,452,907 67
1874	1,929	59,938,021 58	374,387 27	60,312,408 85	11,460,396 64	4,904 65	71,777,712 14
1875	1,966	58,987,022 94	234,158 30	59,221,181 24	11,740,308 29	259,557 45	71,221,046 98
1876	2,053	57,378,379 36	233,444 08	57,600,823 44	10,534,785 75	»	68,135,609 19
1877	2,145	55,319,535 29	203,855 24	55,523,390 53	3,761,685 10	346,059 47	59,631,135 10
1878	2,441	57,784,174 22	215,413 36	57,999,587 58	3,964,483 63	»	61,964,071 21
1879	2,553	59,178,191 68	449,091 23	59,627,282 91	4,120,424 41	»	63,747,707 32
1880	2,702	67,636,089 35	467,530 24	68,303,619 59	5,004,122 39	»	73,307,741 98
1881	2,841	70,097,861 67	658,272,34	70,756,134 01	5,020,590 83	353,586 94 (1)	76,200,311 78
Totaux . . fr.		1,028,002,035 47	9,962,831 35	1,037,954,886 82	126,893,848 74	4,280,664 40	1,169,129,399 96

(1) Ce chiffre comprend :

1° Les créances arriérées et les crédits supplémentaires des exercices 1879 et antérieurs se rattachant à l'exercice 1880 et réglés définitivement, savoir :

Fr. 28,326-45 pour 1867 ; fr. 7,548-80 pour 1868 ; fr. 81-10 pour 1874 ; fr. 78-80 pour 1875 ; fr. 136-17 pour 1876 ; fr. 29,998-72 pour 1877 ; fr. 73,654-02 pour 1878 et fr. 118,119-70 pour 1879, soit ensemble une somme de fr. 257,943 86

2° Les différences entre les dépenses liquidées et les dépenses approximatives portées au compte rendu de 1880. 95,643 08

Ensemble, chiffre égal. . . fr. 353,586 94

N° XXVIII. — *Charges de l'installation, de l'origine au 31 décembre 1881.*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée.	CHARGES.						
		AVANCES DU TRÉSOR.			ANNUITÉS DE RACHAT.			TOTAL GÉNÉRAL.
		Intérêts (1).	Amortissement.	TOTAL.	Intérêts.	Amortissement.	TOTAL.	
1835 à 1868	—	206,989,352 44	11,183,201 67	218,172,554 11	7,897,242 33	170,717 67	8,067,960 »	226,240,514 11
1869	863	7,750,335 98	752,950 10	8,503,286 08	653,000 76	19,329 24	672,330 »	9,175,616 08
1870	869	7,891,098 81	794,066 90	8,685,165 71	652,023 21	20,307 79	672,330 »	9,357,495 71
1871	1,422	8,531,642 48	857,831 39	9,389,473 87	1,199,160 45	49,169 55	1,248,330 »	10,637,803 87
1872	1,470	9,732,247 10	932,474 52	10,664,721 62	1,286,104 46	51,475 54	1,337,580 »	12,002,301 62
1873	1,675	13,607,205 94	1,074,659 22	14,681,865 16	5,241,107 41	426,567 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	1,966	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 59	18,723,549 22	6,622,254 04	634,662 62	7,256,916 66	25,960,465 88
1877	2,145	21,433,249 58	1,475,975 99	22,909,225 57	13,671,460 25	956,418 09	14,627,878 34	37,537,103 91
1878	2,441	23,685,190 63	1,599,382 54	25,284,573 17	12,854,924 26	994,861 64	13,849,785 90	39,134,359 07
1879	2,553	24,710,832 18	1,690,000 »	26,400,832 18	12,797,831 09	1,035,175 91	13,833,007 »	40,233,839 18
1880	2,702	26,343,420 20	1,810,700 »	28,154,120 20	13,005,903 58	1,077,039 42	14,082,943 »	42,237,063 20 (2)
1881	2,841	29,044,725 59 (3)	1,955,000 »	30,999,725 59	13,212,178 »	1,121,789 »	14,333,967 »	45,333,692 59
Totaux. . . fr.		428,323,202 50	27,812,779 96	456,135,982 46	99,522,170 37	7,464,407 53	106,986,577 90	563,122,560 36

(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 ordonnancés 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.

(2) *Voir* note (1) de l'annexe XXIX.

(3) Y compris les intérêts à 4 p. °/₀, calculés sur le prix de rachat de fr. 6,174,100-80 du chemin de fer de Marbehan à Virton exploité par l'État depuis le 1er mars 1881, et non encore payé à la date du 31 décembre 1881. (*Voir* la loi du 26 août 1880, art. 4.)

N° XXIX. — *Compte général de l'exploitation, de l'origine au 31 décembre 1881.*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée.	EXPLOITATION. PRODUITS constatés.	DÉPENSES.	PRODUIT NET de l'exploitation.	CHARGES.	SOLDE ANNUEL. EXCÉDENT. (Boni).	INSUFFISANCE (Mali).
1835 à 1868	—	663,539,517 32	394,993,504 45	268,546,012 78	226,240,614 11	70,853,622 52	28,548,123 85
1869	863	43,660,607 95	27,872,774 81	15,787,833 14	9,175,616 08	6,612,217 06	»
1870	869	45,378,481 33	29,113,748 48	16,264,732 85	9,357,495 71	6,907,237 14	»
1871	1,422	66,970,236 95	44,200,276 81	22,769,962 14	10,637,803 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	1,879	85,978,738 49	74,452,907 67	11,525,830 82	20,349,540 16	»	8,823,709 34
1874	1,929	87,286,153 80	71,777,712 14	15,508,441 66	21,556,176 19	»	6,047,734 53
1875	1,966	89,295,379 39	71,221,046 98	18,074,332 41	23,346,588 79	»	5,272,256 38
1876	2,053	91,153,031 32	68,135,609 19	23,018,322 13	25,980,465 88	»	2,962,143 75
1877	2,145	91,646,320 40	59,631,135 10	32,015,185 30	37,537,103 91	»	5,521,918 61
1878	2,441	96,991,852 43	61,964,071 21	35,027,781 22	39,134,359 07	»	4,106,577 85
1879	2,553	102,276,832 85	63,747,707 32	38,529,125 53	40,233,839 18	»	1,704,713 65
1880	2,702	115,503,017 67	73,307,741 98	42,195,275 69	42,237,063 20 (1)	»	41,787 51 (1)
1881	2,841	115,081,360 98	76,200,311 78	38,881,049 20	45,333,692 59	»	6,452,643 39
Totaux. . fr.		1,764,597,493 33	1,169,129,399 96	595,468,093 37	563,122,560 36	101,827,141 87	69,481,608 86
						Boni : 32,345,533 01 (2)	

(1) Le compte rendu de 1880 renseigne un boni de fr. 218,212-49. En tenant compte de l'annuité due pour la reprise de la ligne d'Anvers à Rotterdam, dont la quote-part à payer par le chemin de fer n'était pas encore déterminée, il y a lieu d'augmenter les charges financières de 250,000 francs (pour 6 mois d'exploitation) et de 10,000 francs d'intérêt du chef du retrait de cette somme du solde de l'exploitation. Le boni de fr. 218,212-49 se transforme ainsi en mali de fr. 41,78'-51

(2) Sur la somme de fr. 32,345,533-01, il reste à recouvrer fr. 2,084,884-24, 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 surséance indéfinie, parce que ces faits sont purement accidentels et n'affectent point d'une manière appréciable la productivité même du chemin de fer.

N° XXX. — *Dépenses de premier établissement, du 1er mai 1834 au 31 décembre 1881.*

N° XXX. — *Dépenses de premier établissement,*

	CAPITAUX effectifs.	Annuités de rachat capitalisées.	TOTAUX.
A. — **Route, bâtiments et dépendances des stations.**			
1° *Lignes construites directement par l'Etat.*			
A. — Route et dépenses générales :			
Emprises de terrains, indemnités de récoltes, frais d'acquisition, etc. . . . . fr.	47,904,805 87		
Frais de justice	951,148 30		
Terrassements, ouvrages d'art, pose du railway, y compris les fournitures et les ouvrages effectués en régie	95,626,554 11		
Fournitures spéciales de billes	12,946,094 87		
— de rails et accessoires	53,829,880 66		
Plantations	449,147 35		
Dépenses d'inauguration et dépenses diverses	277,101 04		
Dépenses générales : études de projets, mobilier, dépenses imprévues, etc.	(1) 7,354,467 60		
Fr.	219,499,179 80		
B. — Bâtiments et dépendances des stations	113,065,107 26		
(a) Fr.	332,564,287 06	—	
2° *Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat.*			
Lignes dans le Luxembourg (Conv. 26 octobre 1872 et 31 janvier 1873. — Lois 15 mars 1873 et 26 mai 1876.)	28,136,600 »		
Chemin de fer de Tirlemont à la ligne d'Anvers vers Gladbach, et de Tongres à Neerlinter (Conv.-loi 15 novembre et 19 décembre 1876).	15,751,900 »		440,150,787 06
Chemins de fer concédés à la Compagnie des Bassins-Houillers et repris par l'Etat (Conv.-loi 25 avril — 3 juin 1870, et 1er — 26 juin 1877.)	65,197,500 »		
Chemin de fer de Battice à Aubel (Conv.-loi 9 et 10 juin 1878) . . .	2,500,700 »		
(b) Fr.	107,586,500 »		
3° *Lignes rachetées par l'Etat.*			
Mons à Manage . . . . . fr.	»	15,235,505 51	
Pepinster à Spa	6,727,000 »	53,031 08	
Dendre-et-Waes	52,550,000 »	153,069 51	
Grand-Luxembourg	34,981,619 01	92,726,525 »	
Bassins-Houillers du Hainaut	»	(2) 200,028,800 »	420,223,012 83
Lignes dans les Flandres	17,380,762 72	»	
Saint-Ghislain à Erbisœul	2,585,000 »	»	
(c) Fr.	114,024,581 73	306,198,631 10	
A reporter . . . fr.	554,175,168 79	306,198,631 10	860,373,799 89

(1) Y compris les dépenses générales peu importantes, se rapportant aux lignes concédées.
(2) Y compris un capital de fr. 3,819,700, amortissable au moyen des quote-parts versées au Trésor, par application de l'art. 37 de la convention du 1er juin 1877.

du 1er mai 1834 au 31 décembre 1881.

	CAPITAUX effectifs.	Annuités de rachat capitalisées.	TOTAUX.
Reports. . fr.	554,175,168 79	306,198,631 10	860,373,799 89
4° Parachèvement des lignes rachetées et des lignes exploitées par l'Etat.			
A. — Route et dépenses générales :			
Emprises de terrains, indemnités de récoltes, frais d'acquisition, etc. . . . . fr.	525,407 44	»	
Frais de justice	8,208 54	»	
Terrassements, ouvrages d'art, pose du railway, y compris les fournitures et les ouvrages effectués en régie.	7,390,181 13	»	
Fournitures spéciales de billes	3,251,767 80	»	
— de rails et accessoires	13,604,338 75	»	55,194,707 86
Plantations	212,103 13	»	
Fr.	24,992,028 59	»	
B. — Bâtiments et dépendances des stations.	10,202,679 27	»	
(d) Fr.	55,194,707 86	»	
5° Billes approvisionnées . . . . . (e) Fr.	180,097 92	»	180,097 92
Ensemble (a, b, c, d et e). . Fr.	589,549,974 37	»	
***B.* — Matériel de traction et de transport.**			
Matériel affecté au service du réseau entier des chemins de fer exploités par l'Etat.			
Locomotives et accessoires	75,938,466 41	3,734,032 39	79,692,498 80
Pièces de rechange	1,855,204 89	»	1,855,204 89
Voitures et wagons, matières et main-d'œuvre de construction y relatives.	117,688,536 63	9,660,858 89	127,349,395 52
Grues, cries, cabestans, pompes, tours, outils, bascules, etc. . . .	4,336,341 53	203,128 72	4,541,470 25
Dépenses diverses.	321,766 45	»	321,766 45
(f) Fr.	200,138,335 91	(1) 13,600,000 »	213,738,335 91
Totaux (a, b, c, d, e et f) . . Fr.	789,708,310 48	319,798,631 10	1,109,506,941 58

Dépenses de premier établissement par kilomètre.

	Années.	Longueur en mètres (2).	Dépenses totales.	Dépenses moyennes par kilomètre.	Différences pour 1881.
Construction :					
Route, bâtiments et dépendances des stations .	1881	1,163,657	420,938,224 54 (3)	361,760 78	+ 15,581 63
	1880	1,100,454	383,262,337 61	348,379 15	
Exploitation :					
Matériel de traction et de transport	1881	2,840,790	213,738,335 91	75,246 09	+ 3,562 64
	1880	2,702,138	195,698,569 70	71,683 45	

(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. 27,069,629-40 dont fr. 13,469,629-40 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. 19,192,362-32 pour la dépense des lignes non encore mises en exploitation au 31 décembre 1881.

N° XXXI. — *Compte de premier établissement, de l'origine au 31 décembre* 1881.

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. °/₀.
	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	249,693,964 38	3,417,854 87	246,275,809 51	3,417,854 87	248,275,809 51	260,478,052 78	»
1869	4,880,821 02	119,683 13	4,761,137 89	3,537,538 »	253,036,947 40	15,115,503 14	5.974
1870	9,091,516 71	27,716 29	9,063,800 42	3,565,254 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	288,538,830 39	21,521,632 14	7.459
1872	33,590,850 16	5,344 09	33,585,506 07	3,585,906 87	322,124,336 46	15,986,628 50	4.963
1873	86,815,690 14	2,423 48	86,813,266 66	3,588,330 35	408,937,603 12	5,858,155 82	1.432
1874	21,617,378 17	11,229 65	21,606,148 52	3,599,560 »	430,543,751 64	9,840,606 66	2.286
1875	38,804,003 16	7,573 50	38,796,429 66	3,607,133 50	467,340,181 30	12,406,292 41	2.655
1876	21,223,538 68	105,608 65	21,117,930 03	3,712,742 15	488,458,111 33	15,781,405 47	3.227
1877	95,161,969 57	48,877 85	95,113,091 72	3,761,620 »	583,571,203 05	17,387,306 98	2.971
1878	53,455,815 14	224,559 67	53,231,255 47	3,986,179 67	636,802,458 52	21,177,995 32	3.007
1879	39,430,227 60	100,189 16	39,330,038 44	4,086,368 83	676,132,496 96	24,696,118 53	3.653
1880	50,782,013 64	121,445 88	50,660,567 76	4,207,814 71	726,793,064 72	28,112,332 69 (1)	3.868
1881	58,707,431 05	237,086 45	58,470,344 60	4,444,901 16	785,263,409 32	24,547,082 20	2.382
Totaux fr.	789,708,310 48	4,444,901 16 (2)	785,263,409 32	4,444,901 16 (2)	785,263,409 32	488,481,515 47	»

(1) *Voir* note (1) de l'annexe XXIX.

(2) Ce chiffre se décompose comme il suit :

Vente et rétrocession de terrains non utilisés	fr. 2,691,826 29	4,033,719 28
Aliénation, en 1856, de la section de chemin de fer de Landen à Saint-Trond	» 1,361,892 99	
Subsides des villes de Bruxelles, Gand, etc.	fr.	391,181 88
Ensemble . . .	fr.	4,444,901 16

N° XXXII. — *Annuités payées pour le rachat de lignes concédées.*

LIGNES CONCÉDÉES RACHETÉES.	INTÉRÊTS.			AMORTISSEMENTS.			TOTAL DES ANNUITÉS PAYÉES.		
	EN 1884.	ANNÉES antérieures.	TOTAUX.	EN 1884.	ANNÉES antérieures.	TOTAUX.	EN 1884.	ANNÉES antérieures.	TOTAUX.
Dendre-et-Waes (1)	»	2,250,470 49	2,250,470 49	»	133,069 51	133,069 51	»	2,383,540 »	2,383,540 »
Pepinster à Spa (1)	»	1,258,218 92	1,258,218 92	»	55,031 08	55,031 08	»	1,313,250 »	1,313,250 »
Mons à Manage	637,368 70	15,656,420 85	16,293,789 55	34,961 30	479,499 15	514,460 45	672,550 »	16,135,920 »	16,808,250 »
Grand-Luxembourg	3,888,070 »	29,325,075 »	32,913,145 »	489,675 »	3,292,800 »	3,782,475 »	4,077,745 »	32,617,875 »	36,695,620 »
Bassins-Houillers — Lignes	7,921,192 »	31,888,536 »	39,809,748 »	550,700 »	1,998,700 »	2,549,400 »	8,471,892 »	33,887,236 »	42,359,148 »
Bassins-Houillers — Matériel	565,547 30	5,684,481 21	6,250,028 51	46,452 70	363,518 79	409,971 49	612,000 »	6,048,000 »	6,660,000 »
Anvers à Rotterdam	500,000 »	250,000 »	750,000 »	»	»	»	500,000 »	250,000 (2) »	750,000 »
Frais divers relatifs au service des annuités	»	16,769 90	16,769 90	»	»	»	»	16,769 90	16,769 90
Totaux. . . . . fr.	13,212,178 »	86,309,992 37	99,522.170 37	1,121,789 »	6,342,618 53	7,464,407 55	14,333,967 »	92,652,610 90 (2)	106,986,577 90

(1) Les annuités dues à cette Compagnie ont été transformées en rente 4 p. °/₀, à dater de l'année 1877. (Loi du 23 juin 1877.)
(2) *Voir* note (1) de l'annexe XXIX.

N° XXXIII. — *Compte comparé de l'exploitation.*

Dépenses.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		Année 1880.	Année 1881.	DIFFÉRENCES POUR 1881. En plus.	DIFFÉRENCES POUR 1881. En moins.
Régie.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	82,955 85	(1)	— 82,955 85	
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	592,280 »	690,251 85	97,971 85	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	159,600 »	158,750 »	»	850 »
	Matériel et fournitures de bureau.	1,107,800 »	1,130,880 »	23,080 »	»
	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 .	24,000 »	32,000 »	8,000 »	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité. . . .	54,856 68	57,499 51	2,642 63	»
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	2,507 50	1,900 »	»	607 50
		1,961,044 18	2,091,281 16	+ 130,236 98	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,247,450 »	1,386,801 15	139,351 15	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	8,470,922 »	9,352,970 »	882,048 »	»
	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	3,495,000 »	3,495,000 »	»	»
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	3,090,245 »	3,165,845 »	75,600 »	»
		16,303,617 »	17,400,616 15	+ 1,096,999 15	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,135,370 »	1,317,280 »	181,710 »	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	13,723,082 54	14,684,325 »	961,242 46	»
	Primes d'économie et de régularité.	409,300 »	436,300 »	27,000 »	»
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,920,100 »	5,221,200 »	»	698,900 »
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	9,499,600 »	9,400,000 »	»	99,600 »
		30,687,652 54	31,059,105 »	+ 371,482 46	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	7,834,260 »	8,175,060 »	340,800 »	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	5,406,000 »	5,525,000 »	119,000 »	»
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	530,000 »	570,000 »	40,000 »	»
	Frais d'exploitation	1,629,400 »	1,789,400 »	160,000 »	»
	Camionnage. Prise et remise à domicile	1,704,000 »	1,753,005 34	49,005 34	»
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux . . .	650,000 »	730,000 »	80,000 »	»
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	412,220 02	310,035 57	»	102,184 45
		17,965,880 02	18,622,500 91	+ 656,620 89	
Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,227,270 »	1,505,770 »	278,500 »	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	75,200 »	76,860 79	1,660 79	»
		1,302,470 »	1,582,630 79	+ 280,160 79	
Dépenses d'exploitation. . . . . . fr.		68,303,619 39	70,756,154 01	2,452,514 42	»
Régularisations d'opérations de comptabilité des années antérieures.		»	353,586 94	353,586 94	»
Excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation.	Intérêts et amortissements des avances du Trésor.	28,184,120 20	30,999,725 59	2,815,605 39	»
	Annuités des lignes rachetées (2) .	14,082,945 »	14,333,967 »	251,024 »	»
	Parts de recettes payées aux Compagnies dont l'État exploite les lignes (3)	5,004,122 39	5,090,590 83	86,468 44	»
	Bénéfice ou perte.	— 41,787 51	—6,432,645 59	»	6,410,855 88
	Recette nette . . fr.	47,199,598 08	43,971,640 05	»	3,227,758 03
	Totaux conformes aux recettes fr.	115,503,017 67	115,081,360 98	»	421,656 69

— *Années* 1880 *et* 1881.

Recettes.

DÉSIGNATION DES RECETTES.		Année 1880.	Année 1881.	DIFFÉRENCES POUR 1881. En plus.	DIFFÉRENCES POUR 1881. En moins.
Produits ou droits constatés.					
	Grande vitesse :				
	Voyageurs	37,767,012 38	36,168,888 33	»	1,598,124 05
	Bagages	902,272 28	900,808 56	»	1,463 72
	Petites marchandises	6,842,603 24	7,207,909 74	365,306 50	»
	Finances	228,500 53	243,045 73	14,545 20	»
	Equipages	38,311 69	43,605 27	5,293 58	»
Produits directs de l'exploitation:	Chevaux et bestiaux	119,073 46	145,158 13	26,084 67	»
		45,897,775 58	44,709,415 76	411,229 95	1,599,587 77
				— 1,188,357 82	
	Petite vitesse :				
	Grosses marchandises	64,424,593 72	65,648,675 91	1,224,080 19	»
	Chevaux et bestiaux	1,062,220 52	1,003,185 07	»	59,035 25
		65,486,816 04	66,651,860 98	1,224,080 19	59,035 25
				+ 1,165,044 94	
	Produits divers :				
	Produits extraordinaires	2,400,698 78	2,033,866 53	»	366,832 25
	Ensemble . . . . . fr.	113,785,288 40	113,393,143 27	1,635,310 14	2,025,455 27
				— 390,145 13	
Produits indirects : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. — Quote-part d'annuités dues à l'Etat, etc. (1).		1,533,808 33	1,686,217 71	152,409 38	»
Totaux . . . . . fr.		115,319,096 73	115,081,360 98	1,787,719 52	2,025,455 27
				— 237,735 75	
Régularisations d'opérations de comptabilité des années antérieures . . . . . fr.		185,920 94	»	»	185,920 94
Totaux généraux . . fr.		115,505,017 67	115,081,360 98	1,787,719 52	2,209,376 21
				— 421,656 69	

(1) La direction de la Régie des chemins de fer de l'État a été supprimée le 1er janvier 1881, en vertu de l'arrêté royal du 28 octobre 1880.
(2) *Voir* détail à l'annexe XXXII.
(3) *Voir* détail à l'annexe XXXIV.
(4) *Voir* annexe XXVI, note (2).

N° XXXIV. — *Redevances variables et redevance fixe payées aux Compagnies dont l'État exploite les lignes.*

ANNÉES.	REDEVANCES										
	VARIABLES ATTRIBUÉES AUX LIGNES EXPLOITÉES.									FIXE pour la ligne DE SPA à la frontière Grand-ducale. (1872)	TOTAUX.
	Tournay-Jurbise et Landen-Hasselt. (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) (3)	Plateaux de Herve. (1872)	Hesbaye-Condroz. (1875)	ENSEMBLE.		
1847 à 1868	12,533,945 97	18,960,886 77	1,230,344 87	985,872 15	»	»	»	»	33,711,049 76	»	33,711,049 76
1869	824,853 49	1,706,905 99	526,533 79	(4)458,218 29	»	»	»	»	3,516,511 56	»	3,516,511 56
1870	607,689 52	1,846,252 68	501,823 38	(5)546,241 16	1,126 23	»	»	»	3,473,132 97	»	3,473,132 97
1871	601,333 61	1,912,605 91	639,911 50	(6)828,619 30	37,086 49	4,928,130 95	»	»	8,947,687 76	»	8,947,687 76
1872	639,989 »	1,934,095 81	641,326 09	839,777 57	68,887 29	5,843,646 42	21,084 13	»	9,988,803 31	146,538 83	10,135,342 14
1873	686,512 36	2,113,603 13	712,928 97	884,027 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	748,628 40	958,792 86	218,754 04	6,103,931 45	150,473 17	»	10,960,398 64	500,000 »	11,460,398 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	6,146,066 55	166,805 97	331,605 54	10,034,785 75	500,000 »	10,534,785 75
1877	758,134 35	»	750,577 38	886,237 70	309,232 08	»	165,475 98	292,027 61	3,261,685 10	500,000 »	3,761,685 10
1878	749,569 09	»	836,869 81	984,294 97	347,334 72	»	179,964 77	396,450 27	3,464,483 63	500,000 »	3,964,483 63
1879	795,905 08	»	786,681 44	1,037,076 53	321,071 95	»	209,927 78	469,761 63	3,620,424 41	500,000 »	4,120,424 41
1880	1,125,203 17	»	1,027,348 12	1,161,862 44	343,334 69	»	349,981 16	496,392 81	4,504,122 39	500,000 »	5,004,122 39
1881	1,251,048 56	»	953,392 32	1,130,923 63	379,979 92	»	373,448 32	501,798 08	4,590,590 83	500,000 »	5,090,590 83
Totaux. fr.	22,698,743 40	33,491,270 95	10,862,640 07	12,483,714 52	2,757,639 45	35,451,817 74	1,884,070 84	2,617,442 94	122,247,309 91	4,646,538 83	126,893,848 74

(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 Hasselt a été remise, par l'Etat, à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht le 1er octobre 1856.
(2) 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 23 juin 1877.)
(3) Cette ligne a été rachetée par l'Etat le 1er mai 1876. (Loi du 17 mai 1872.)
(4) Non compris fr. 150,212-18
(5) Id. fr. 105,470-44 } retenus à titre d'à-compte du *minimum* de recette garanti à l'Etat, par l'article 8 de la convention du 9 mars 1871.
(6) Id. fr. 40,000-» }

N° XXXV. — *Transports effectués gratuitement ou à prix réduits, de 1845 au 31 décembre 1881.*

ANNÉES.	Pour compte d'administrations publiques.							Pour compte de particuliers. — Sociétaires, émigrants et leurs bagages, etc.	TOTAL GÉNÉRAL. (col. 10 et 11).
	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 (déchus, donrées 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	543,988 46	8,854,690 99	3,182,355 54	1,302,165 96	4,484,521 50	13,319,208 49	15,649,220 13	28,968,428 62	1,187,538 09	30,155,966 71
1869.	529,559 10	16,873 55	546,432 65	66,602 46	103,246 84	169,851 30	716,283 95	1,055,648 99	1,771,932 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 42	936,894 81	1,795,812 23	27,938 02	1,823,750 25
1871.	569,164 80	19,799 65	588,964 45	72,976 54	161,579 17	234,555 71	823,520 16	691,836 06	1,515,356 22	39,563 58	1,554,919 80
1872.	562,711 80	24,759 95	587,471 75	115,201 29	123,701 61	238,902 90	826,374 65	791,128 37	1,617,503 02	104,343 31	1,721,846 33
1873.	563,713 80	31,036 55	594,750 35	297,598 99	108,977 76	406,576 75	999,027 10	1,114,443 16	2,113,470 26	167,455 41	2,280,925 67
1874.	558,374 70	34,867 73	593,242 43	317,993 13	142,189 61	460,182 74	1,053,425 17	1,159,545 69	2,212,970 86	172,156 35	2,385,107 21
1875.	632,058 60	35,710 10	667,768 70	388,850 85	185,764 38	552,615 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 35	666,073 15	192,236 66	159,601 55	351,838 21	1,017,911 36	1,458,352 15	2,476,263 51	262,483 08	2,738,746 59
1877.	624,163 20	32,587 25	656,750 45	135,586 78	167,027 45	302,617 23	959,367 68	1,668,257 50	2,627,625 18	214,654 11	2,782,279 29
1878.	625,473 30	31,566 10	660,038 40	241,954 25	180,193 94	422,148 19	1,082,186 59	1,645,970 10	2,728,156 69	494,467 10	3,222,623 79
1879.	1,560,735 30	27,449 45	1,588,184 75	253,607 69	140,804 91	394,512 80	1,982,697 55	1,451,413 02	3,434,110 57	594,969 29	4,029,079 86
1880.	1,081,623 40	13,696 »	1,095,423 40	357,932 »	210,326 02	567,090 02	2,263,063 42	1,537,855 30	3,800,938 72	1,250,833 70	5,051,772 42
1881.	1,783,933 50	17,173 15	1,811,106 65	392,900 13	142,628 18	535,528 31	2,346,636 96	1,866,154 77	4,212,791 73	749,430 93	4,962,222 66
Totaux. . . . fr.	19,179,109 23	884,694 04	20,063,803 27	6,154,353 95	3,250,867 21	9,405,221 16	29,469,024 43	32,426,574 07	61,895,598 50	5,515,913 63	67,411,512 13

N° XXXVI. — *Approvisionnements généraux payés sur fonds des* VOIES ET TRAVAUX.

Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre le long des voies.	UNITÉS.	QUANTITÉS DE MATÉRIAUX			VALEUR DES MATÉRIAUX			
		neufs.	de remploi.	vieux.	neufs.	de remploi.	vieux.	TOTAL.
Aiguilles d'excentriques décomposés	Pièce.	173	1,532	447	3,721 97	18,217 29	4,642 89	26,582 15
Billes en chêne	»	160,619	151,178	98,367	846,775 93	455,846 26	47,931 »	1,350,553 19
— en sapin	»	13,698	53,747	95,370	50,682 60	116,488 57	60,274 59	227,445 76
— en fer (anciens systèmes)	»	»	84	»	»	249 »	»	249 »
Bois de chêne	M³.	2,120.613	985.671	377.114	211,111 12	50,298 59	1,406 »	262,815 71
Croisements complets en rails d'acier	Pièce.	629	1,592	100	128,577 91	173,705 30	4,421 22	306,784 43
Croisements complets en rails de fer	»	9	58	12	1,707 78	4,303 83	681 81	6,693 42
Croisements et traversées en fonte	»	168	158	100	5,563 28	4,491 06	2,325 76	12,380 10
Excentriques (sans appareils de manœuvre)	»	220	850	64	77,513 48	170,689 33	4,357 96	252,560 77
Matériaux de la pose sur traverses métalliques. — Traverses en fer de 2m.40.	»	2,546	2,587	561	75,105 99	12,662 43	2,364 31	90,132 73
Matériaux de la pose sur traverses métalliques. — Crapauds divers	—	»	»	»	6,404 24	»	»	6,404 24
Matériaux de la pose sur traverses métalliques. — Boulons et accessoires divers	—	»	»	»	1,744 28	694 27	167 46	2.606 01
Matériaux du système Hilf. — Rails spéciaux	Mtres.	3,111.68	15,072.53	4,009	15,513 95	156,871 22	8,291 96	180,677 13
Matériaux du système Hilf. — Longrines en fer	»	2,985.60	55,621.43	4,999.94	12,443 50	210,786 58	17,001 34	240,231 42
Matériaux du système Hilf. — Traverses en fer	Pièce.	392	3,113	100	3,066 70	17,255 42	869 72	21,191 84
Matériaux du système Hilf. — Entretoises, cornières, etc.	—	»	»	»	18,532 93	50,207 58	2,791 72	71,532 23
Plaques tournantes	Pièce.	68	163	53	188,499 78	222,208 56	31,180 75	441,889 09
Ponts à peser	»	11	29	7	17,545 55	26,100 »	700 »	44,345 55
Rails divers en acier	Mtres.	64,949.44	191,671.47	17,275.95	451,775 28	813,002 46	55,308 03	1,320,085 77
— en fer	»	13,323 34	471,171.57	421,011.82	52,078 82	1,636,697 81	1,347,132 21	3,035,908 84
Traversées de voies en rails d'acier	Pièce.	98	451	51	15,893 30	43,732 92	6,283 29	65,909 51
Traversées de voies en rails de fer	»	»	71	2	»	4,889 54	107 82	4,997 36
Divers accessoires de la voie non dénommés ci-dessus	—	»	»	»	1,053,800 92	1,571,022 61	373,083 76	2,997,907 29
				Totaux. . . . fr.	3,238,059 31	5,760,420 63	1,971,323 60	10,969,803 54

Budgets. — Situation au 31 décembre 1881.

TRACTION ET EXPLOITATION.

1° Approvisionnements en magasin et dans les dépôts.	UNITÉS.	QUANTITÉS.	VALEUR particlle.	VALEUR totale.
a) *Matériel, outils, meubles et ustensiles (magasin central)*	—	—	338,881 44	338,881 44
b) *Matières spéciales au service des voitures et de la traction :*				
Aciers divers	Kil.	70,105	41,249 49	
Bois de chêne	M³.	2,711	543,309 84	
— sapin	»	1,407	98,215 17	
— d'essences diverses	»	231	24,059 35	
Boites à l'huile en fonte	Pièce.	3,281	36,307 91	
Boulons divers	Kil.	122,532	57,775 33	
Chaînes de sûreté pour voitures	Pièce.	2,507	11,782 90	
Coussinets de frottement en bronze	Kil.	110,204	306,942 80	2,116,817 95
Cuivres divers	»	106,887	243,473 30	
Essieux pour locomotives, tenders et voitures	»	35,854	13,049 65	
Fers divers	»	1,382,832	311,270 13	
Fontes diverses	»	741,836	85,367 85	
Roues montées pour locomotives	Pièce.	»	»	
— — — tenders et voitures	»	»	»	
Tendeurs pour voitures	»	878	7,792 35	
Tubes à fumée en laiton pour locomotives	Kil.	184,872	336,221 88	
c) *Combustibles :*				
Bois d'allumage neuf	M³.	1,292	10,015 80	
— — vieux	»	2,257	11,484 31	
Charbons de terre	Tonne.	13,898	135,123 71	165,170 74
Coke	»	250	3,992 98	
Fagots	Pièce.	29,007	4,553 94	
d) *Matières pour le graissage :*				
Huile de graissage (colza non épurée)	Kil.	46,881	33,275 55	
— — (minérale et diverses)	»	282,217	145,900 96	182,183 81
Suif et graisses	»	3,308	3,007 30	
e) *Matières pour l'éclairage :*				
Huile épurée	Kil.	21,751	16,095 37	
— minérale (pétrole)	»	212,736	38,581 48	57,710 45
Torches (falots)	Pièce.	7,584	3,033 60	
f) *Matières diverses en magasin, non dénommées ci-dessus*	—	—	3,868,661 98	3,868,661 98
Ensemble . . . fr.			6,729,426 37	6,729,426 37
2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :				
a) *Stations et ateliers*			1,058,289 43	1,058,289 43
b) *Sections*			171,954 12	171,954 12
Totaux . . . fr.				7,959,669 92

RÉCAPITULATION.

Voies et travaux . . . fr.	10,969,803 54
Traction et exploitation	7,959,669 92
Total général . (¹) . . . fr.	18,929,473 46

(¹) Ce total comprend une somme de fr. 777,432-58, 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. 18,929,473-46 — 777,432-58 = 18,152,040-88.

N° XXXVII. — *Chemins de fer exploités par l'État.* — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.* —

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

Lignes construites par l'État : (1)

	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE AU 31 DÉCEMBRE 1881.							
	SERVICE DES				TOTAUX.			Totaux généraux.
	voyageurs et marchandises.		marchandises seulement.					
	Double voie.	Simple voie.	Double voie.	Simple voie.	Double voie.	Simple voie.	Ensemble.	
	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts.
Antoing à la frontière française, vers Saint-Amand (2)	»	8,517	»	»	»	8,517	8,517	
Anvers à Douai (sections d'Alost à Londerzeel (3) et de Termonde à Boom) (2)	»	41,507	»	»	»	41,507	41,507	
Ath à Saint-Ghislain (2)	»	18,502	»	»	»	18,502	18,502	
Athus à la Meuse (section d'Athus à Gedinne et de Signeulx à Gorcy) (4)	»	95,657	»	860	»	96,517	96,517	
Avelghem à la frontière française (section d'Avelghem à Herseaux-Estaimpuis (2)	»	15,321	»	»	»	15,321	15,321	
Battice à Aubel (5)	»	10,414	»	»	»	10,414	10,414	
Blaton à Ath	»	17,544	»	»	»	17,544	17,544	
Boom à Hoboken (3)	»	9,927	»	»	»	9,927	9,927	
Braine-le-Comte à Courtrai (section de Bassilly à Lessines) (2)	»	8,190	»	»	»	8,190	8,190	
— à la frontière française, vers Valenciennes	50,392	»	»	»	50,392	»	50,392	
Bruxelles à Anvers, y compris les embranchements	50,378	»	4,434	4,411	54,812	4,411	59,223	
— à Louvain, par Cortenbergh	23,908	»	»	»	23,908	»	23,908	
— à Luttre	38,478	»	»	»	38,478	»	38,478	
— à Namur, par Braine-le-Comte et Charleroi, y compris les embranchements	107,945	1,503	»	1,011	107,945	2,514	110,459	
— Ceinture avec raccordement vers la ligne de Bruxelles à Luttre	8,441	»	616	»	9,057	»	9,057	
— à Tervueren (section d'Etterbeek à Auderghem) (2)	»	2,686	»	»	»	2,686	2,686	
Charleroi-Ceinture (section de Jumet-Brûlotte à Vieux-Campinaire et à Marcinelle) et courbe de raccordement de Vieux-Campinaire vers Gilly (3)	»	13,218	»	»	»	13,218	13,218	
Contich à Lierre	»	6,567	»	»	»	6,567	6,567	
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 Faurœulx), avec courbes de Buvrinnes et de Peissant (3)	»	24,261	»	2,185	»	26,446	26,446	1,153,417
Gand à la frontière, par Mouscron, et Mouscron à Tournai	73,706	»	»	»	73,706	»	73,706	
— Ceinture	8,706	»	612	»	9,318	»	9,318	
Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre (4)	»	14,144	»	»	»	14,144	14,144	
Jemelle à la Meuse (section de Jemelle à Rochefort) (4)	»	4,059	»	»	»	4,059	4,059	
Liége-ceinture	3,804	»	»	»	3,804	»	3,804	
Luttre à Chatelineau (section de Gosselies-ville à Gilly-Sart-Allet) (3)	»	9,115	»	»	»	9,115	9,115	
Malines à la frontière de Prusse, avec embranchements	134,312	»	»	1,882	134,312	1,882	136,194	
— à Ostende, avec embranchements à Bruges, à Gand et à Ostende (Quai et Minque)	123,424	1,927	3,569	3,594	126,993	5,521	132,514	
Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant (3)	»	6,138	»	443	»	6,581	6,581	
Raccordement direct de la ligne de Quiévrain à celle d'Ath, près de Jurbise	916	»	»	»	916	»	916	
Raccordement de la nouvelle gare de Tournai à la ligne vers Jurbise	3,031	»	»	»	3,031	»	3,031	
Raccordement du bassin de Bellecourt (6)	»	»	»	2,054	»	2,054	2,054	
Réseau du Brabant (section de Termonde à Assche) (3)	»	37,054	»	»	»	37,054	37,054	
Tamines à la Meuse (section de Tamines à Mettet) (4)	»	20,304	»	»	»	20,304	20,304	
Thielt à Lichtervelde	»	17,157	»	»	»	17,157	17,157	
Tirlemont à Moll et Neerlinter à Tongres (7)	10,110	92,092	»	»	10,110	92,092	102,202	
Vieux-Dieu à Anvers-Sud	14,391	»	»	»	14,391	»	14,391	

Lignes construites par des Compagnies :

a. *Rachetées par l'État.*

Anvers à la frontière néerlandaise, vers Rotterdam		26,988	»	»	»	26,988	»	26,988	
Dendre-et-Waes et Bruxelles vers Gand, par Alost		100,349	1,613	»	»	100,349	1,613	101,962	
Luxembourg. (308,082 m.)	Bruxelles à la frontière grand-ducale, par Namur, vers Luxembourg	201,266	4,669	»	»	201,266	4,669	205,935	
	Autel-Bas à la frontière française, vers Longwy	11,298	1,076	»	»	11,298	1,076	12,374	
	Libramont à Bastogne	»	27,963	»	»	»	27,963	27,963	
	Marloie à Angleur (ligne de l'Ourthe)	12,747	49,063	»	»	12,747	49,063	61,810	
Marbehan à la frontière française, par Virton		»	32,127	»	»	»	32,127	32,127	
Mons à Manage et La Louvière à Mariemont et à Bascoup		25,016	»	»	5,238	25,016	5,238	30,254	
Pepinster à Spa		»	12,453	»	»	»	12,453	12,453	
Réseau repris à la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut. (662,510 mètres.)	Anvers à Douai (sections d'Anvers à Boom avec embranchement vers Contich, et d'Alost à Burst)	»	20,856	»	3,089	»	23,945	23,945	
	Baume à Marchiennes et raccordements de charbonnages et d'usines	18,351	»	729	11,295	19,080	11,295	30,375	
	Blaton à la frontière française (section de Blaton à Bernissart)	»	3,575	»	»	»	3,575	3,575	
	Charleroi-Ceinture (sections de Gilly à Lambusart et de Noir-Dieu aux Haies, avec raccordement vers Fleurus, et embranchement du Petit-Try)	»	8,935	»	2,445	»	11,380	11,380	
	Denderleeuw à Courtrai	»	59,708	»	»	»	59,708	59,708	
	Ecaussines à Erquelinnes, Piéton à Leval et raccordements de charbonnages	16,692	18,997	»	5,402	16,692	24,399	41,091	
	Frameries à Chimay et extensions (sections de Berzée à Thuillies et à Beaumont, et de Piéton à Buvrinnes-Mont)	»	26,685	»	»	»	26,685	26,685	
	Frameries à Saint-Ghislain et à Dour; Dour à Monceau, à Thulin et à Quiévrain, y compris les embranchements	4,786	17,657	»	4,668	4,786	22,325	27,111	
	Houdeng à Solgnies, par Le Rœulx	»	12,960	»	»	»	12,960	12,960	
	Lignes du Haut et du Bas-Flénu et de Saint-Ghislain	4,541	5,022	8,605	36,165	13,146	41,187	54,333	1,409,308
	Luttre à Chatelineau (sections de Luttre à Gosselies-ville et de Gilly à Châtelineau)	2,952	5,343	»	»	2,952	5,343	8,295	
	Manage à Piéton et Bascoup-Chapelle à Trazegnies	4,984	4,619	»	5,197	4,984	9,816	14,800	
	— à Wavre	1,520	39,696	»	»	1,520	39,696	41,216	
	Mons à Ciply et à Bonne-Espérance	3,180	15,030	»	»	3,180	15,030	18,210	
	Nivelles à Fleurus	»	17,434	»	»	»	17,434	17,434	
	Péruwelz à la frontière de France, vers Anzin	»	1,913	»	»	»	1,913	1,913	
	Piéton à Trazegnies et à Courcelles (Centre), et raccordements de charbonnages et d'usines	961	11,038	»	24,374	961	35,392	36,353	
	Quenast à Tubize (7)	»	2,968	»	4,267	»	7,235	7,235	
	Renaix à Courtray	»	26,711	»	528	»	27,239	27,239	
	Saint-Ghislain vers Gand, par Leuze, et Tournay à Basècles	24,349	73,139	»	»	24,349	73,139	97,488	
	Tamines à Landen, et Tirlemont à Namur	»	101,164	»	»	»	101,164	101,164	
Réseau des Flandres. (225,690 mètres).	Bruges à Blankenberghe et à Heyst	»	21,276	»	»	»	21,276	21,276	
	Lichtervelde à Furnes	»	41,916	»	»	»	41,916	41,916	
	Nord de Gand. — Eecloo à Lokeren, par Assenede et Selzaete	»	66,673	»	»	»	66,673	66,673	
	Nord de Gand. — Moerbeke à Saint-Gilles-Waes	»	42,020	»	»	»	42,020	42,020	
	Ostende à Ypres et Comines à la frontière française, vers Armentières	»	14,347	»	»	»	14,347	14,347	
	Ouest de la Belgique. — Anseghem à Ingelmunster	»	23,924	»	»	»	23,924	23,924	
	Ouest de la Belgique. — Dixmude à Nieuport	»	15,534	»	»	»	15,534	15,534	
Saint-Ghislain à Erbisœul		9,242	»	»	»	9,242	»	9,242	

b. *Reprises par l'État, moyennant redevance ou parts de recettes.*

Braine-le-Comte à Gand		55,771	»	»	»	55,771	»	55,771	
Bruxelles vers Lille et Calais (Hal à Ath et Tournai à la frontière, par Blandain)		43,601	»	»	»	43,601	»	43,601	
Hesbaye-Condroz (Landen à Ciney)		»	74,351	»	»	»	74,351	74,351	
Jonction belge-prussienne (Welkenraedt à la frontière de Prusse, par Bleyberg)		16,161	»	»	2,420	16,161	2,420	18,581	323,243
Jonction grand-ducale (Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg)		»	54,749	»	»	»	54,749	54,749	
Plateaux de Herve (Chênée à Verviers, par Battice) y compris l'embranchement de Herve-Wergifosse		»	32,635	»	1,412	»	34,047	34,047	
Tournai à Jurbise		42,143	»	»	»	42,143	»	42,143	

c. *Exploitées par l'État, sans redevance ni part de recettes.*

Raccordement des charbonnages du Midi de Mons, à Ciply (8)		»	»	»	2,098	»	2,098	2,098	2,098
TOTAUX		1,278,840	1,465,643	18,565	125,018	1,297,405	1,590,661		
		2,744,483		143,583		2,888,066			

Longueur effective exploitée par l'État au 31 décembre 1880	2,791,514	mètres.
Accroissement de l'exploitation en 1881	96,849	—
Ensemble	2,888,363	—
A déduire : pour modifications aux voies et rectifications diverses	297	—
Reste : Longueur effective exploitée par l'État au 31 décembre 1881	2,888,066	—

Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1881.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1881 (1).				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A simple voie	A double voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
Lignes construites par des Compagnies.	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren	49,260	»	»	49,260	49,260	»	49,260	»
Chimay : Hastière à Anor (France)	59,119	6,159	»	65,278	65,278	»	65,278	»
Flandre occidentale : Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046		52,046	»	52,046	»
Flandre occidentale : Courtrai à Poperinghe	43,511	»	43,511		43,511	»	43,511	»
Flandre occidentale : Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,737	20,670	163,695	20,670	»	20,670	»
Flandre occidentale : Ingelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438		25,438	»	25,438	»
Flandre occidentale : Roulers à Ypres	22,030	»	22,030		22,030	»	22,030	»
Gand — Eecloo — Bruges	47,297	»	»	47,297	45,247	2,050	47,297	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,324	14,590	»	40,914	40,914	»	40,914	»
Grand-Central belge : Anvers à Gladbach (Prusse)	93,737	48,216	141,953		132,106	9,847	135,967	5,986
Grand-Central belge : Entre-Sambre-et-Meuse : Charleroi à Vireux (France)	61,829	2,407	64,236		41,737	22,499	64,236	»
Grand-Central belge : Entre-Sambre-et-Meuse : Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanelle, de Morialmé et de Philippeville	43,342	»	43,342		41,746	1,596	41,139	2,203
Grand-Central belge : Est-belge : Louvain à Givet (France)	116,401	1,885	118,286		110,511	7,775	118,286	»
Grand-Central belge : Est-belge : Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels	14,470	»	14,470	625,167	10,148	4,322	4,322	10,148
Grand-Central belge : Landen à Hasselt	28,000	»	28,000		28,000	»	28,000	»
Grand-Central belge : Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	63,182	40,448	103,630		97,265	6,365	103,630	»
Grand-Central belge : Nord de la Belgique : Anvers à Louvain	57,880	»	57,880		54,323	3,557	56,852	1,028
Grand-Central belge : Nord de la Belgique : Aerschot à Hérenthals	22,240	»	22,240		22,240	»	22,240	»
Grand-Central belge : Nord de la Belgique : Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas)	9,636	21,474	31,130		31,130	»	31,130	»
Hasselt à Maeseyck	40,567	»	»	40,567	40,567	»	40,567	»
Liége à Maestricht (Pays-Bas)	18,183	10,899	»	29,082	»	29,082	29,082	»
Liégeois-Limbourgeois : Liége à Hasselt	52,555	»	52,555		52,555	»	49,416	3,139
Liégeois-Limbourgeois : Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	42,388	17,572	59,960	136,742	59,960	»	59,960	»
Liégeois-Limbourgeois : Liége à Flémalle et embranchements	24,227	»	24,227		24,227	»	6,698	17,529
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 : Charleroy à Erquelinnes	27,107	100	27,207		538	26,669	27,207	»
Nord-Belge : Mons à Hautmont (France)	14,611	9,289	23,900	174,629	»	23,900	23,900	»
Nord-Belge : Namur à Liége	74,378	»	74,378		2,167	72,211	73,855	523
Nord-Belge : 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	»
Totaux	1,294,410	214,526	1,508,936		1,291,560	217,356	1,468,380	40,556

Longueur totale des lignes exploitées par des Compagnies (sur le territoire belge seulement) . . . . . 1,294,410 mètres.
— — — — par l'Etat. (*Voir ci-contre*) . . . . . 2,888,066 —

Total du réseau des chemins de fer en exploitation en Belgique, à la fin de 1881 . . . 4,182,476 —

(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 Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.
(2) Construit pour compte de l'Etat, par la Banque de Belgique (convention-loi des 1er-26 juin 1877).
(3) — — — par la Société anonyme de construction (convention-loi des 1er-25 juin 1877).
(4) — — — par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut (convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873)
(5) — — — par M. Closon (convention-loi des 9-10 juin 1878).
(6) — — — par les Sociétés des charbonnages de Mariemont et de Bascoup (convention du 22 mai 1872).
(7) — — — par la Banque de Belgique (convention-loi des 13 novembre et 19 décembre 1876).
(8) Sur ce raccordement la traction des wagons se fait par les soins de l'État; celui-ci perçoit intégralement les prix de son tarif, mais il est tenu d'assurer la surveillance, la police et l'entretien des voies (décision ministérielle du 29 octobre 1881).
(9) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge.

N° XXXVIII. — *Passages à niveau. — Modifications survenues en* 1881.

Dépense provoquée. — Economie réalisée.

DÉSIGNATION DES GROUPES ET DES LIGNES.		NOMBRE DE PASSAGES A NIVEAU : Gardés.	Non gardés.	Ensemble.	MONTANT de la DÉPENSE.
A. Installations nouvelles.					
1er groupe.	Jette à Assche	9	4	13	6,361 95
2e groupe.	Battice à Aubel	8	10	18	8,522 90
4e groupe.	Antoing à la frontière, vers Saint-Amand	10	2	12	6,993 40
	Avelghem à Herseaux-Estaimpuis	27	1	28	17,063 76
5e groupe.	Raccordement du Midi de Mons	2	2	4	949 »
10e groupe.	Marbehan à la frontière, par Virton	15	13	28	12,698 79
11e groupe.	Boom à Puers	7	2	9	4,655 75
	Boom à Londerzeel	18	9	27	11,698 25
	Ensemble	96	45	139	68,941 80
B. Suppressions.					
1er groupe.	Bruxelles à Louvain	»	1	1	»
	Malines à Termonde	1 (*a*)	»	1	»
2e groupe.	Ceinture de Liége	»	1	1	»
4e groupe.	Courtrai à Tournai	»	1	1	»
	Tournai à Péruwelx	1 (*b*)	»	1	7,526 77
		»	1	1	320 »
	Tournai à Jurbise	»	2	2	»
		»	1	1	167 92
5e groupe.	Mons à Bonne-Espérance	»	1	1	»
		»	1	1	15 »
6e groupe	Bruxelles à Tubize	1 (*c*)	»	1	2,670 05
	Braine-le-Comte à Charleroi	»	1	1	»
7e groupe.	Mons à Manage	»	2	2	638 77
		1 (*d*)	»	1	6,535 »
	Ecaussinnes à Erquelinnes	»	1	1	2,110 12
	Berzée à Beaumont	»	2	2	»
8e groupe.	Charleroi à Namur	1 (*e*)	»	1	39,235 81
	Tamines à Gembloux	»	1	1	»
	Landen à Gembloux	»	3	3	450 »
	Bruxelles à Namur	»	1	1	»
9e groupe.	Bruges à Blankenberghe	»	1	1	30 »
	Ostende à Armentières	»	1	1	»
	Ensemble	5 (*f*)	22	27	59,699 42

(*a*) L'économie annuelle réalisée par cette suppression s'élève à fr. 310 20 représentant un capital de fr. 6,204 »
(*b*) — — — — — — » 320 » — — » 10,400 »
(*c*) — — — — — — » 40 » — — » 800 »
(*d*) — — — — — — » 156 » — — » 3,120 »
(*e*) — — — — — — » 2,080 50 — — » 41,610 »
(*f*) — — — — — — » 3,106 70 — — » 62,134 »

N° XXXIX. — *Stations, bifurcations et endroits dangereux du railway armés d'appareils de sécurité système Saxby et Farmer. — Installations faites en 1881.*

STATIONS OU EMPLACEMENTS.	NOMBRE DE LEVIERS.	PRIX TOTAL.	PRIX MOYEN PAR LEVIER.
Ans	148	125,480 80	847 64
Audenarde	98	74,422 02	759 41
Avelghem : Bifurcation vers Courtrai et Herseaux-Estampuis.	16	17,527 36	1,095 46
Avelghem : Station.	2	1,170 »	585 »
Bascoup-Chapelle. — Station et bifurcation vers Piéton et Trazegnies.	20	18,938 40	946 92
Bellecourt. — Bifurcation de la ligne desservant le bassin de Bellecourt avec celle de Piéton à Manage.	15	10,395 50	799 50
Berzée. — Bifurcation vers Thuillies et Charleroi.	9	7,338 84	815 43
Braine-le-Comte (Extrémité du tunnel.) : Cabine *A*.	7	7,576 90	1,082 41
Braine-le-Comte (Extrémité du tunnel.) : — *B*.	7	6,012 82	858 97
Chatelineau : Bifurcation dite du Trieu-Kaisin, vers Charleroi et Lodelinsart.	15	12,617 61	841 17
Chatelineau : Station. — Cabines *B* et *C*.	73	76,915 03	1,053 60
Chênée. — Bifurcation vers Herve et Verviers	27	30,702 15	1,137 12
Courcelles-Centre. — Bifurcation vers Roux, Gosselies-Courcelles, Gosselies-Ville et Jumet-Brûlotte.	19	15,754 41	829 18
Cuesmes. — Bifurcation vers Flenu et Hyon-Ciply.	12	6,045 17	503 76
Etterbeek. — Bifurcation vers Auderghem.	11	9,376 26	852 39
Fleurus. — Bifurcation vers Louvain, Nivelles et Gembloux	13	10,205 85	785 07
Gand. — Bifurcation du Strop	2	1,796 55	898 28
Gembloux (Station.) : Cabine *B*.	18	19,999 79	1,111 09
Gembloux (Station.) : — *C*.	24	22,399 90	933 33
Godarville (Tunnel.) : Cabine *A*.	7	6,439 51	919 93
Godarville (Tunnel.) : — *B*.	7	6,439 51	919 93
Haine-St-Paul (Station.) : Cabine *A*.	20	16,334 40	816 72
Haine-St-Paul (Station.) : — *B*.	20	18,860 80	943 04
Herseaux-Estaimpuis. — Station et bifurcation vers Avelghem et Tournai.	13	12,875 59	990 43
Hombeek. — Bifurcation vers Termonde et Saint-Nicolas.	11	7,935 96	721 45
Houdeng. — Traversée du charbonnage du Bois-du-Luc.	13	11,415 54	878 12
Jemelle. — Bifurcation vers Rochefort et Arlon.	59	46,961 »	795 95
Jette-Saint-Pierre. — Bifurcation vers Gand et Termonde	11	8,140 73	740 07
Jurbise	89	80,270 64	901 91
A reporter.	784	690,315 06	»

STATIONS OU EMPLACEMENTS.	NOMBRE DE LEVIERS.	PRIX TOTAL.	PRIX MOYEN PAR LEVIER.
Reports. . . .	784	690,315 06	»
La Louvière. (Station.) — Cabine *A*.	12	8,486 47	705 54
La Louvière. (Station.) — — *B*.	49	38,684 88	789 49
La Louvière. (Station.) — — *C*.	50	44,031 15	880 62
Liége-Guillemins. — Mât sémaphorique.	1	937 17	937 17
Londerzeel . . — Cabine *A*.	14	17,646 73	1,260 48
Londerzeel . . — — *B*.	13	13,056 47	1,004 34
Louvain.	4	5,389 11	1,347 28
Malines	33	24,740 88	749 72
Melle. — Bifurcation vers Grammont et Termonde	1	1,065 73	1,065 73
Mons	143	137,929 10	964 53
Muysen	2	2,115 77	1,057 89
Pepinster. — Cabines *A*, *B* et *C*	73	53,776 53	736 66
Piéton . . . . Bifurcation de la ligne de Baume à Marchiennes, avec celle de Piéton-Leval et du raccordement du charbonnage du Bois-des-Vallées.	19	21,319 77	1,122 09
Piéton . . . . Station. — Cabine *B*.	38	29 469 86	775 52
Puers. — Station et bifurcation vers Malines et Boom. — Cabine *C*.	13	12,961 47	997 04
Ramillies. — Bifurcation vers Namur et Tirlemont et Landen à Gembloux.	47	42,670 52	907 88
Ransart	19	18,947 75	997 25
Termonde	122	105,516 57	864 89
Thuillies. — Bifurcation vers Beaumont et Berzée.	21	20,227 13	963 20
Trazegnies. — Bifurcation vers Luttre et Courcelles-Centre. .	16	11,000 99	687 56
Val-Benoit. — Bifurcation des courbes vers Angleur	15	11,912 51	794 17
Virton Saint-Mard. — Bifurcation vers Athus et la Meuse et Marbehan à la frontière française.	97	99,302 38	1,023 74
Willebroeck. . Station et bifurcation vers Malines et Puers et Boom à Londerzeel. — Cabine *A* . . .	16	15,055 50	940 85
Willebroeck. . Station et bifurcation vers Malines et Puers et Boom à Londerzeel. — — *B* . . .	14	12,184 56	870 30
Totaux.	1,616	1,458,721 86	890 30

N° XL. — *Raccordements industriels et gares privées. — Modifications survenues en* 1881.

N°s 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	**Bovyn.** — Magasin de fourrages. . .	2 mars 1881.	Audenarde.
2	**Ve Dequesne.** — Magasin de grains.	11 août 1881.	Neufville.
3	**Société anonyme des Hauts-Fourneaux.** — Usines.	28 juin 1881	Halanzy.
4	**Société des charbonnages du Grand Bordia.** — Puits Tourterelle.	26 janvier 1881.	Gosselies-Ville.
5	**Demeyer.** — Magasins.	7 juin 1881	Warquignies (Rivages de Saint-Ghislain).
6	**Société gazière.** — Usine à gaz . .	23 juin 1881	Fontaine-l'Evêque.
7	**De Naeyer.** — Fabrique	30 septembre 1881	Lebbeke.
8	**Société charbonnière des 24 actions.** — Fosse Sainte-Désirée.	16 avril 1878.	Branche du Rieu-du-Cœur
9	**A. et V. Halot.** — Ateliers.	3 août 1880.	Louvain (bassin).
10	**De Keyser frères.** — Fabrique. . .	9 septembre 1880	Pannenhuys.
11	**Lermusiaux.** — Atelier de construction.	11 février 1881.	Jemappes.
12	**Abel Wauttex.** — Moulins à vapeur.	23 mars 1881	Chatelineau.
13	**Wynants-Groenendaels.** — Fabrique de sirop.	22 mars 1881.	Looz.
14	**Wallet.** — Fonderie.	8 avril 1881.	Quiévrain.
15	**Félicien Hocédez.** — Magasins et moulins à huile.	12 avril 1881.	Mouscron.
16	**Société anonyme des Produits.** — Terril de la Société.	10 septembre 1880	Lignes du Flénu.
17	**Société anonyme des Sucreries centrales de Wanze.** — Râperie.	24 mars 1881.	Perwez.
18	**Thuysbaert.** — Huilerie.	17 mars 1881.	Lokeren.
19	**Société anonyme des Tuileries Sainte-Marie.** — Usine.	25 mai 1881	Stekene.
20	**Société anonyme des Produits chimiques d'Auvelais.** — Usine.	27 avril 1881.	Jemeppe-sur-Sambre.
21	**Delange.** — Magasins	11 juin 1881	Lincent.
22	**Société anonyme de Houdeng-Gœgnies.** — Chaudronneries.	13 juin 1881	Houdeng.

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ÉTABLISSEMENTS RACCORDÉS.	DATES DES AUTORISATIONS RÉGLANT les conditions actuelles d'exploitation.	POINTS DE RACCORDEMENT.
23	**O. Grard.** — Magasin	24 mars 1881.	Jemappes.
24	**Compagnie Impériale et Continentale.** — Usine à gaz.	2 mars 1881.	Borgerhout.
25	**Otlet frères.** — Clouteries mécaniques.	12 mai 1881	Fontaine-l'Evêque.
26	**Dufour et Thiriar.** — Fonderie . .	28 juin 1881	Bascoup-Chapelle..
27	**Cap-Struyf et Pauwels.** — Briqueteries et magasins	1er juin 1881	Boom.
28	**Stevenart, Hamburgin et Cie.** — Dépôt de betteraves.	31 juillet 1881	Ramillies.
29	**Vandeputte et Cie.** — Filature . . .	20 mai 1881	Eyne.
30	**De Neunheuser.** — Magasin à écorces.	18 juin 1881	Aye.

B. — GARES PRIVÉES.

INSTALLATIONS NOUVELLES.

1	**Baudoux.** — Verrerie	7 mai 1881	Ligne de Jumet à Noirdieu.
2	**Cartuyvels et Cie.** — Sucrerie . . .	5 août 1881.	Bernissem (entre Saint-Trond et Ordange).
3	**Skilin et Cie.** — Sucrerie.	19 août 1881.	Houppertingen (entre Ordange et Looz).

Chemins de fer exploités par des Compagnies.

INSTALLATIONS NOUVELLES.

CHIMAY.

1	**La Société du chemin de fer de Chimay.**	20 mai 1881	Entre Mariembourg et Matagne-la-Grande.

GRAND CENTRAL BELGE.

Entre-Sambre-et-Meuse.

2	**G. Min, fils.** — Fours à chaux . . .	2 avril 1881.	Près de la station de Berzée.
3	**F. et A. André.** — Fours à chaux. .	22 septembre 1881	Berzée.

Louvain a Charleroi.

4	**Meuriee.** — Usine.	22 juillet 1881	Rivage de la Sambre à Charleroi.
5	**Société des sulfates de baryte.** — Usine.	14 novembre 1881	Fleurus.
6	**L. Schmidt et Latour.** — Verreries.	17 décembre 1881	Lodelinsart.

LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.

7	**Société Saint-Léonard.** — Ateliers de construction.	26 février 1881.	Liége-Vivegnis.

N° XLI. — *Situation des dépôts de rails, de longrines, de billes et de traverses. — Emploi et situation dans les voies.* — 31 *décembre* 1881.

			EN DÉPOT au 31 décembre 1880.			ENTRÉES		
						DÉLIVRÉES aux chefs de section.	Otées par suite de travaux de réfection et de modification de voies.	ENSEMBLE
			NEUFS.	VIEUX.	ENSEMBLE.	NEUFS.	VIEUX.	
Rails :								
En fer.	Ondulés, de 17 à 22 kil.	Mèt. cts.	»	377	377	»	464	464
	Parallèles, de 25 à 27 kil.	—	»	4,940	4,940	»	1,200	1,200
	A deux bourrelets inégaux, de 34 kil.	—	(d) 549	385,948	386,497	»	144,595	144,595
	A deux bourrelets symétriques, de 38 kil.	—	358	15,220	15,578	»	12,712	12,712
	Vignole, de 27 kil.	—	(d) 102,313	343,323	445,636	984	446,093	447,077
	Divers, de différents poids	—	(d) 8,868	(a) 107,214	116,082	»	81,424	81,424
	Ensemble	—	(d) 112,088	(d) 857,022	969,110	984	686,488	687,472
En acier.	Vignole, de 37 et de 38 kil.	—	243,288	28,479	271,767	749,805	104,632	854,437
	— de 33 kil. (type Est-Français).	—	»	1,854	1,854	»	1,794	1,794
	Hilf, de 29.37 kil.	—	16,542	7,348	23,890	»	105,449	105,449
	de Serres et Battig, de 18.44 kil.	—	»	1,674	1,674	»	15	15
	Ensemble	—	259,830	39,355	299,185	749,805	211,890	961,695
	Totaux	—	(d) 371,918	(d) 896,377	1,268,295	750,789	898,378	1,649,167
Longrines :								
En fer laminé	pour voies Hilf	Mèt. cts.	11,229	7,543	18,772	»	105,047	105,047
	de Serres et Battig.	—	»	3,313	3,313	»	29	29
	Totaux	—	11,229	10,856	22,085	»	105,076	105,076
Billes :								
En bois.	Chêne préparées (procédé Bethell)	Pièces.	64,285	83,659	147,944	511,386	202,835	714,221
	Chêne non préparées	—	149	82,524	82,673	»	132,307	132,307
	Ensemble	—	64,434	166,183	230,617	511,386	335,142	846,528
	Sapin ou hêtre préparées (procédé Bethell)	—	13,888	153,524	167,412	30,298	122,855	153,153
	Sapin ou hêtre non préparées	—	»	»	»	»	326	326
	Ensemble	—	13,888	153,524	167,412	30,298	123,181	153,479
	Totaux	—	78,322	319,707	398,029	541,684	458,323	1,000,007
Traverses :								
En fer laminé	de 2m.20.	Pièces.	»	»	»	»	»	»
	de 2m.40.	—	27,978	223	28,201	»	3,986	3,986
	de 2m.60, pour voies Hilf	—	945	440	1,385	»	5,912	5,912
	Totaux	—	28,923	663	29,586	»	9,898	9,898
Totaux généraux. (Billes et traverses).		—	107,245	320,370	427,615	541,684	468,221	1,009,905

QUANTITÉS

TOTAUX.			SORTIES.						MISES hors de service en 1881. (VIEUX.)	TOTAUX.			EN DÉPOT au 31 DÉCEMBRE 1881.			EN SERVICE dans LES VOIES.	PROPORTION p. °/o des rails et des billes mis hors de service par rapport aux rails et aux billes en service dans les voies (c).	*Observations.*
			EMPLOYÉES, EN 1881,															
			à la reconstruction et à l'établissement de voies nouvelles (a).			à l'entretien et au renouvellement (b).												
NEUFS.	VIEUX.	ENSEMBLE.	NEUFS.	VIEUX.	ENSEMBLE.	NEUFS.	VIEUX.	ENSEMBLE.		NEUFS.	VIEUX.	ENSEMBLE.	NEUFS.	VIEUX.	ENSEMBLE.		p °/o.	
»	841	841	»	»	»	»	»	»	657	»	657	657	»	184	184	2,196	29.96	(a) Par *reconstruction*, on entend tous travaux de transformation de voies.
»	6,140	6,140	»	»	»	»	5	5	5,042	»	5,047	5,047	»	1,093	1,093	11,228	44.91	(b) Par *renouvellement*, on entend le remplacement des rails vieux par des rails neufs.
549	530,543	531,092	35	25,392	25,427	514	9,395	9,909	267,951	549	302,738	305,287	»	227,805	227,805	696,841	38.45	(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.
358	27,932	28,290	»	492	492	291	1,155	1,446	16,744	291	18,391	18,682	67	9,541	9,608	11,620	(e) 144.10	(d) Chiffre rectifié.
103,297	789,416	892,713	67,042	61,945	128,987	16,412	77,432	93,844	290,045	83,454	429,422	512,876	19,843	359,994	379,837	3,866,171	7.50	(e) Ce résultat provient de ce que des rails de ce modèle retirés des voies en 1880 et antérieurement, n'ont été mis régulièrement hors d'usage qu'en 1881.
8,868	188,658	197,506	8,454	1,923	10,377	216	58,751	58,967	58,975	8,670	119,649	128,319	198	68,989	69,187	379,652	15,53	(f) Dont 601 billes en hêtre, préparées d'après le procédé Boucherie.
113,072	1,543,510	1,656,582	75,531	89,752	165,283	17,433	146,738	164,171	639,414	92,964	875,904	968,868	20,108	667,606	687,714	4,967,708	12.87	
			329,454															
993,093	133,111	1,126,204	142,757	19,710	162,467	660,687	32,590	693,277	47,302	803,444	99,602	903,046	189,649	33,509	223,158	5,721,757	0.83	
»	3,648	3,648	»	»	»	»	1,975	1,975	»	»	1,975	1,975	»	1,675	1,675	47,201	»	
16,542	112,797	129,339	11,415	19,031	30,446	1,008	10,650	11,658	294	12,425	29,975	42,398	4,119	82,822	86,941	167,349	0.18	
»	1,689	1,689	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,689	1,689	282	»	
1,009,635	251,245	1,260,880	154,172	38,741	192,913	661,695	45,215	706,910	47,596	815,867	131,552	947,419	193,768	119,693	313,461	5,936,589	0.80	
			899,823															
1,122,707	1,794,755	2,917,462	239,705	128,493	358,196	679,128	191,953	871,081	687,010	908,831	1,007,456	1,916,287	213,876	787,299	1,001,175	10,904,297	6.30	
			1,229,277															
11,229	112,590	123,819	4,963	13,776	18,739	1,252	9,456	10,688	262	6,215	23,474	29,689	5,014	89,116	94,130	155,487	0.17	
»	3,342	3,342	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,342	3,342	574	»	
11,229	115,932	127,161	4,963	13,776	18,739	1,252	9,456	10,688	262	6,215	23,474	29,689	5,014	92,458	97,472	154,061	0.17	
			29,427															
575,671	286,494	862,165	84,117	32,350	116,467	400,326	75,745	476,071	52,579	484,443	160,674	645,117	91,228	125,820	217,048	4,204,567	1.25	
149	214,831	214,980	»	10,534	10,534	3	16,033	16,036	102,019	3	128,586	128,589	146	86,245	86,391	569,180	17.92	
575,820	501,325	1,077,145	84,117	42,884	127,001	400,329	91,778	492,107	154,598	484,446	289,260	773,706	91,374	212,065	303,439	4,773,547	3.24	
			619,108															
44,186	276,379	320,565	26,267	8,508	34,775	7,607	5,782	13,389	146,945	33,874	161,235	195,109	10,312	115,144	125,456	(f) 784,017	18.74	
»	326	326	»	»	»	»	»	»	284	»	284	284	»	42	42	41,882	0.68	
44,186	276,705	320,891	26,267	8,508	34,775	7,607	5,782	13,389	147,229	33,874	161,519	195,393	10,312	115,186	125,498	825,899	18.07	
			48,164															
620,006	778,050	1,398,056	110,384	51,392	161,776	407,936	97,580	505,496	301,827	518,320	450,779	969,099	101,686	327,251	428,937	5,599,446	5.39	
			667,272															
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	66	»	
27,978	4,209	32,187	12,116	»	12,116	470	197	667	415	12,586	610	13,196	15,592	3,599	18,991	170,932	0.24	
945	6,352	7,297	389	988	1,377	155	845	980	»	524	1,855	2,357	421	4,519	4,940	9,287	»	
28,923	10,561	39,484	12,505	988	13,493	605	1,042	1,647	415	13,110	2,445	15,555	15,813	8,118	23,931	180,285	0.25	
			15,140															
648,929	788,591	1,437,520	122,889	52,380	175,269	408,541	98,602	507,143	302,240	531,430	455,222	984,652	117,499	335,369	452,868	5,779,731	5.23	
			682,412															

N° XLII. — *Produits de la cession, à prix d'argent ou par voie*

ANNÉES.	VIEUX FERS cédés à prix d'argent ou délivrés en paiement d'objets neufs. — QUANTITÉS. — FER — BATTU. — BOULONS, CHEVILLES et clavettes. Kilogr.	FER — LAMINÉ. — RAILS, BILLES MÉTALLIQUES, ÉCLISSES ET PLAQUES. Kilogr.	FONTE. — COUSSINETS, CROSSINGS, CLICHETTES D'ARRÊT, ETC. Kilogr.	FERS NEUFS ACQUIS PAR VOIE D'ACHAT — QUAN — BOULONS D'ÉCLISSES, D'ENTRETOISES, ETC. — Nombre.	Poids. Kilogr.	CHEVILLES ET CRAMPONS. — Nombre.	CLAVETTES. — Nombre.	CHEVILLES, CRAMPONS ET CLAVETTES RÉUNIS. — Poids. Kilogr.	COUSSINETS, CROSSINGS, CLICHETTES D'ARRÊT, ETC. — Nombre.	Poids. Kilogr.
1835 à 1879	9,280,412	332,044,377	74,523,011	5,112,180	2,544,889	6,467,583	629,438	2,136,377	2,229,449	26,522,795
1880	776,854	29,669,134	3,168,323	451,049	261,004	662,527	6,695	239,794	3,376	71,494
1881	555,698	14,553,750	712,607	327,180	204,340	1,080,922	6,684	401,794	998	33,360
Totaux. .	10,612,964	376,267,261	78,403,941	5,890,409	3,010,233	8,211,032	642,817	2,777,965	2,233,823	26,627,649

(1) Rails.

(2) L'Administration a, en outre, vendu en 1881 un stock de vieux rails et accessoires appartenant à l'exercice 1880.

La somme réalisée par ces ventes est de 758,490 francs et est comprise dans le chiffre total (fr. 3,228,155. ») de l'exercice 1880.

d'échange, des vieux fers retirés des voies. — 31 décembre 1881.

OU PAR VOIE D'ÉCHANGE, MAIS AVEC LE PRIX DES VIEUX FERS.

TITÉS.								VALEURS.							
ÉCLISSES COMPLÈTES. (Paires).		LONGRINES MÉTALLIQUES, AVEC TRAVERSES ET ACCESSOIRES.		PLAQUES DE JOINT ou intermédiaires.		RAILS ET TRAVERSES MÉTALLIQUES.		BOULONS d'éclisses, d'entretoises, etc.	CHEVILLES, crampons et clavettes.	COUSSINETS, crossings, clichettes d'arrêt, etc.	ÉCLISSES complètes.	LONGRINES métalliques, avec traverses et accessoires.	PLAQUES de joint ou intermédiaires.	RAILS et traverses métalliques.	TOTAL.
Nombre.	Poids. Kilogr.	Nombre	Poids. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.	Nombre.	Poids. Kilogr.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
243,673	2,500,727	74,429	5,677,250	472,883	888,506	973,808	213,801,800	826,856	767,751	4,010,250	424,400	812,625	143,262	37,138,808	44,123,952
39,326	369,666	»	»	200,710	266,666	86,260 (1)	19,706,000	58,855	44,450	19,142	46,916	»	35,587	3,023,205	3,228,155 (2)
54,878	500,000	»	»	63,187	145,332	38,228 (1)	8,792,500	46,206	75,076	3,536	65,000	»	20,627	1,186,991	1,397,436
337,877	3,370,393	74,429	5,677,250	736,780	1,300,504	1,098,296	242,300,300	931,917	887,277	4,032,928	536,316	812,625	199,476	41,349,004	48,749,543

N° XLIII. — *Situation du matériel*

	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		EFFECTIF MOYEN EN 1881.	NOMBRE DE PLACES ou de TONNES DISPONIBLES.		EN CONSTRUCTION AU 31 DÉCEMBRE 1881.		
	1880.	1881.		Unités.	Nombre.	Renouvellement.	Extension.	TOTAL.
A. Locomotives.								
A voyageurs. à 1 paire de roues motrices.	23	23	432	»	»	»	»	»
A voyageurs. à 2 paires —	244	265		»	»	»	11	11
A voyageurs. à 3 — —	137	171		»	»	2	12	14
A marchandises. à 3 paires de roues motrices.	546	676	705	»	»	15	38	53
A marchandises. à plus de 3 paires de roues motrices, pour fortes rampes.	95	94		»	»	»	»	»
De gare et de manœuvre	222	(1)227	225	»	»	12	20	32
Totaux. . . .	1,267	1,456	1,362	»	»	29	81	110
B. Tenders	832	959	896	»	»	»	81	81
C. Voitures à vapeur. . . .	14	14	14	Places.	616	»	»	»
D. Voitures à voyageurs.								
Voitures de 1re classe	560	551	559	Places.	13,204	»	45	45
— de malades	2	2		»	»	»	»	»
— mixtes	179	180	177	»	5,374	»	20	20
— de 2e classe	541	520	531	»	20,308	»	13	13
— de 3e —	1,718	1,692	1,705	»	78,144	»	»	»
Ensemble. . . .	3,000	2,945	2,972	»	117,030	»	78	78
E. Fourgons à bagages . . .	478	472	475	Tonnes.	»	»	»	»
Wagons « vitesse » A. B.	175	173	173	»	»	»	50	50
Ensemble. . . .	653	645	648	»	»	»	50	50
F. Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs.								
Voitures postales.	53	53	53	»	»	»	»	»
Wagons funéraires	4	4	4	»	»	»	»	»
Boxes pour chevaux	106	116	112	»	»	»	»	»
Trucks pour équipages	106	116	110	»	»	»	»	»
Voitures cellulaires.	14	14	14	»	»	2	»	2
Ensemble. . . .	283	303	293	»	»	2	»	2
Totaux des véhicules pour trains de voyageurs (litt. D, E et F).	3,936	3,893	3,913	»	»	2	128	130

(1) Dont 6 à chaudière verticale.

roulant au 31 décembre 1881.

	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		EFFECTIF MOYEN EN 1881.	NOMBRE DE PLACES ou de TONNES DISPONIBLES.		EN CONSTRUCTION AU 31 DÉCEMBRE 1881.		
	1880.	1881.		Unités.	Nombre.	Renouvellement.	Extension.	TOTAL.
G. Wagons à marchandises.								
				Tonnes.				
Fourgons	587	687	626	»	»	»	»	»
Wagons fermés	5,489	5,507	5,532	5, 7½ et 10	52,632.5	»	49	49
— pour bétail et chevaux	22	19	20	5 et 7½	102.5	»	»	»
— à coke et à laine	2,165	2,143	2,155	10	21,430.»	»	»	»
— — et à minerais	1,190	1,185	1,186	15	17,775 »	»	»	»
— à charbon	20,302	22,909	21,848	5 et 10	225,680.»	»	1,898	1,898
— à coton et à laine	200	200	200	10	2,000.»	»	»	»
— plats à 4 roues	2,633	2,656	2,637	5 et 10	26,205.»	»	»	»
— — à 8 roues	646	735	722	15 et 20	14,670.»	»	»	»
Totaux	32,234	36,041	34,926	»	360,495.»	»	1,947	1,947
H. Wagons divers (2).								
				Tonnes.				
Wagons pour le transport du ballast	480	459	469	10	4,590.»	»	»	»
— pour l'entretien de la route (grands)	60	60	60	10	600.»	»	»	»
Wagons pour le transport des plaques tournantes	8	9	9	10	90.»	»	»	»
Wagons pour transport de taques en fonte	3	3	3	»	»	»	»	»
— de secours pour remises	30	37	33	»	»	»	»	»
— spéciaux pour le transport du combustible	36	33	33	10	330.»	»	»	»
Wagons à clapet	1	1	1	»	»	»	»	»
— à trémies	55	55	55	5	275.»	»	»	»
— avec bâches à eau	1	1	1	»	»	»	»	»
— pour le transport des roues	62	68	63	5 et 10	515.»	»	»	»
— pour le service des ateliers	5	»	»	»	»	»	»	»
— pour le service spécial des charbonnages	518	943	748	5, 6, 7½ et 10	7,072.5	»	»	»
Wagons-freins pour plans inclinés	35	34	35	»	»	»	»	»
— pour vérification des ponts à peser	»	5	4	»	»	»	»	»
Wagons camions-tapissières	68	68	68	3	204.»	»	»	»
Totaux	1,362	1,776	1,582	»	»	»	»	»

(2) Non compris les wagonnets pour l'entretien de la route et les wagons plats de secours, qui ont été déduits de l'effectif des véhicules de transport et reportés dans les inventaires du Contrôle des matières. [*Voir* note de renvoi (11) de l'annexe XLVIII.] Le nombre de ces wagons existant au 31 décembre, était : pour les premiers, de 558 en 1880 et de 579 en 1881 ; pour les seconds, de 60 en 1880 et en 1881.

NUMÉRO D'ORDRE DES TYPES.	NOMBRE DE LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE DU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES. (Voyageurs, marchandises, gares ou fortes-rampes.)	ANNÉE DE construction.	CHAUDIÈRE.			
					SURFACE DE CHAUFFE :		PRESSION de la vapeur :	
					Au foyer.	Dans les tubes.	En atmosphères.	En kilogrammes par mètre carré.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
					Mètres carrés	Mètres carrés.		
1	129	Haine-Saint-Pierre. Cockerill. Couillet. Cie Belge. Carels. Creusot. Saint-Léonard.	Voyageurs.	1843 à 1876	10.6400	79.9042	8	82.640
2	71	Cie Belge. Creusot. Couillet. Cockerill. Haine-Saint-Pierre. Carels.	—	1859 à 1881	10.9200	98.4630	8	82.640
3	9	Compagnie Belge.	—	1873 à 1874	10.9200	98.4630	8	82.640
4	90	Tubize. Cie Belge. Cockerill. Haine-Saint-Pierre. Carels.	—	1878 à 1881	10.9200	98.4630	8	82.640
5	56	Cie Belge. Saint-Léonard . . .	—	1881	5.8740	49.3248	8	82.640
7	34	Cockerill. Couillet. Haine-Saint-Pierre. Saint-Léonard. Arsenal de Malines.	—	1858 à 1860	9.0660	77.5993	8	82.640
8	14	Arsenal de Malines. Saint-Léonard.	—	1854 à 1859	8.5192	69.7696 69.5789 70.3975	7	72.310
9	8	Arsenal de Malines. Saint-Léonard.	—	1854 à 1858	6.6700	76.2982	8	82.640
10	8	England et Cie, à Londres . .	—	1869 à 1870	9.0850	73.7577	8	82.640
11	6	Saint-Léonard	—	1866	8.4746	93.7805	8	82.640
12	6	Cockerill	—	1862 à 1863	8.0858	102.6945	8	82.640
13	6	Haine-Saint-Pierre. Cockerill .	—	1861 à 1862	9.0660	79.9042	8	82.640
14	9	Tubize	—	1870 à 1880	9.0650	100.4866	8	82.640
15	4	Tubize	—	1866 à 1869	9.4104	85.9888	8	82.640
20	55	Tubize. Cockerill. Arsenal de Malines. Couillet.	Marchandises (fortes-rampes).	1870 à 1875	11.2950	124.8103	9	92.970
21	12	Tubize. Saint-Léonard	—	1867 à 1880	9.8147 9.7400	105.7009 124.7093	9	92.970
22	12	Graffenstaden	—	1872 à 1874	7.3126	86.5996	9	92.970
23	6	Compagnie Belge.	—	1871 à 1872	10.7257	175.3264	9	92.970

N° XLIV. — *Relevé, par type, des locomotives de l'État.*

Situation au 31 décembre 1881.

MACHINE.							DISTANCES pour déterminer la situation des essieux.						Écartement total des essieux.	Longueur totale de la machine.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service.			Poids total de la locomotive en état de service.	Adhérence = 1/6 poids sur les roues motrices.	NUMÉROS DES LOCOMOTIVES APPARTENANT A CHAQUE TYPE.	*Observations.*
CYLINDRES.				ROUES motrices.																	
POSITION.	Nombre.	Diamètre = d.	Course du piston = l.	Nombre.	Diamètre = D.	Force de traction : $t = 0{,}7\frac{p\ d^2\ l}{D}$	De l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (a) essieu, non compris les buttoirs.	Du 5e au 4e.	Du 4e au 3e.	Du 3e au 2e.	Du 2e au 1er.	De l'essieu d'avant à l'avant de la machine, non compris les buttoirs.			à l'essieu d'arrière.	à l'essieu du milieu.	à l'essieu d'avant.				
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
		Mètres.	Mètres.		Mètres.	Kilog.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres	Kilog	Kilog.	Kilog	Kilog.	Kilog.		
Intérieurs horizontaux.	2	0.450	0.560	4	2. »	2,995	2.310	»	»	2.320	2.310	1.360	4.630	9.060	11,500	12,650	9.100	33.250	4,025	12, 17, 21, 26, 50, 58, 59, 54, 57, 58, 64, 66, 67, 68, 85, 94, 100, 105, 110, 116, 135, 137, 139, 145, 147, 158 à 161, 163, 165, 172, 174, 176, 202, 257, 259, 263, 264, 291 à 295, 301 à 305, 307 à 310, 322 à 329, 560 à 564, 575, 579 à 587, 590 à 595, 598 à 405, 441 à 445, 451, 550, 556, 605 à 606, 657 à 660, 681, 1035 à 1037, 1515.	Locomotive à tender indépendant.
Intérieurs inclinés.	2	0.450	0.600	6	1.700	4,135	2.582 ½	»	»	2.000	2.000	2.214 ½	4.000	9.602	10,550	12.400	11,370	34,320	5,720	119, 151, 152, 153, 194, 258, 428, 818 à 829, 995 à 1009, 1046 à 1062, 1162 à 1171, 1442 à 1451.	Id.
Id.	2	0.450	0.600	6	1.700	4,135	2.280	»	1.400	1.400	1,780	2 165	4 560	10.065	13,225	7,675 13,925	13,150	47,975	6,716	808 à 810, 812 à 817.	Locomotive-tender.
Id.	2	0.450	0.600	6	1.700	4,135	1.600	2.200	2.000	2.000	2.200	0.950	8.400	12.000	10,780	12,390 13,660 11,770	9,460	58,060	6,503	811, 1087 à 1112, 1172 à 1192, 1194 à 1200, 1225 à 1229, 1268 à 1277, 1368 à 1372, 1454 à 1441, 1457 à 1460, 1462 à 1464.	Id.
Id.	2	0.320	0.460	4	1.450	1,879	1.750	»	»	2.320	1.950	1.320	4.270	8.420	10,000	10,600	9,200	29,800	3,433	227, 229, 536, 564, 862, 971, 1220 à 1224, 1278 à 1282, 1557 à 1567, 1425 à 1453.	Id.
Intérieurs horizontaux.	2	0.410	0 560	4	1.850	2,945	2.226	»	»	2.190	2.310	1.412	4 500	8.941	11,450	12,200	8,425	32,075	5,941	1, 14, 25, 36, 37, 45, 47, 76, 90, 91, 93, 95, 96, 117, 118, 123, 124, 138, 142, 146, 238 à 251.	Locomotive à tender indépendant.
Id.	2	0.380	0.560	2	1.850	2,212	1.620	»	»	2.200	2.230	1 200	4.430	8.290	11,900	14,200	9,007	35,107	2,366	40, 56, 65, 106, 109, 112, 130, 233, 11, 13, 188, 189, 190, 192.	Locomotive-tender.
Id.	2	0.380	0.560	2	1.850	2,528	1.620	»	»	2.200	2.230	1.200	4.430	8.290	9,120	14,080	11,880	35.080	2,346	28, 59, 71, 75, 92, 98, 148, 187.	Id.
Id.	2	0.400	0.610	4	1.840	3,161	2.180	»	»	2.260	2.260	1 435	4.520	8.920	11,800	12,400	7,800	32,000	4,033	433 à 440.	Locomotive à tender indépendant.
Id.	2	0.420	0 600	4	1.750	3,498	1.500	»	»	2.250	2.000	1.740	4.250	8.295	10,400	11.500	10,600	32.500	3,650	870, 872 à 876.	Id.
Extérieurs horizontaux.	2	0.432	0.610	4	1.750	3,762	1 720	»	1.750	1.910	1.63	1.870	5.290	9.920	8.700	13.000 13.600	9,400	44,700	4.433	863 à 868.	Locomotive-tender.
Intérieurs horizontaux.	2	0.410	0.560	4	1.850	2,943	2.220	»	»	2.190	2.310	1.460	4.500	8.965	11,000	12,400	9,600	33,000	3.900	5, 15, 49, 78, 79, 107.	Locomotive à tender indépendant.
Extérieurs horizontaux.	2	0.420	0.600	4	1.800	3,401	2.100	»	»	2.250	2.050	1.800	4.300	9.005	12,000	12.500	11,400	35,900	4,083	446 à 450, 1264 à 1267.	Id.
Id.	2	0.422	0 606	4	1.800	3,468	1.595	»	»	2.260	2.455	1.380	4.695	8.510	13,600	13.900	13,100	40,600	4,583	421 à 424.	Locomotive-tender.
Extérieurs inclinés.	2	0.480	0.550	8	1.050	7,855	2.590	»	1.500	1.500	1.500	1.850	4 500	9.950	12,100	13.300 12,400	12,100	49,900	8.316	5, 35, 50, 55, 85, 102, 155, 162, 177, 180, 182, 185, 191, 223, 412, 685 à 692, 711 à 720, 768 à 777, 788 à 797, 848, 1212.	Id.
Extérieurs horizontaux.	2	0.460	0.600	8	1.220	6,772	2.400	»	1.350	1.450	1.350	1.900	4.150	9.490	11,943 12,611	12,230	11,083	47,867	7,977	502 à 508, 510, 511, 513 à 515.	Id.
Id.	2	0.490	0 600	8	1.326	7,070	2.375	»	1.500	1.400	1.500	1.800	4.400	9.615	12,000 12,300	11,700	11,000	47,000	7,833	699 à 700.	Id.
Id.	2	0.500	0.660	8	1.260	8,522	3.150	»	1.325	1.525	1.415	2.365	4.065	10.385	12,600	12.600 11,800	10,000	47,000	7,833	949 à 954.	Locomotive à tender indépendant.

N. B. Le signe —— placé sous les chiffres des colonnes 25, 26 et 27, indique les roues porteuses.

(a) 5e, 4e ou 3e, suivant que les locomotives ont 5, 4 ou 3 essieux.

[N° 259.] (XLIV *suite.*)

NUMÉRO D'ORDRE DES TYPES.	NOMBRE DE LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE DU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES. (Voyageurs, marchandises, gares ou fortes-rampes.)	ANNÉE DE construction.	CHAUDIÈRE. SURFACE DE CHAUFFE : Au foyer.	CHAUDIÈRE. SURFACE DE CHAUFFE : Dans les tubes.	CHAUDIÈRE. PRESSION de la vapeur : En atmosphères.	CHAUDIÈRE. PRESSION de la vapeur : En kilogrammes par mètre carré.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
					Mètres carrés.	Mètres carrés.		
24	8	Compagnie Belge.	Marchandises (fortes-rampes).	1873	11.3700	139.5342	9	92.970
28	263	Haine-Saint-Pierre. Cockerill. Couillet. Cie Belge. Tubize. Creusot. Saint-Léonard. Arsenal de Malines. Carlsruhe.	Marchandises.	1861 à 1881	10.9200	98.4630	8	82.640
29	257	Couillet. Cie Belge. Cockerill. Saint-Léonard. Tubize. Haine-Saint-Pierre. Carels.	—	1874 à 1881	10.9200	98.4630	9	92.970
30	4	Couillet. Saint-Léonard. Arsenal de Malines.	—	1861 à 1863	10.2120	94.1062	8	82.640
33	11	Tubize. Cockerill. Saint-Léonard.	—	1862 à 1863	11.1000	98.0273	8	82.640
34	20	Tubize	—	1869 à 1871	9.7420	104.5305	9	92.970
35	27	Cie Belge. Cockerill.	—	1866 à 1880	8.5000	103.3995 101.825539	8	82.640
36	18	Saint-Léonard. Cockerill . . .	—	1860 à 1865	8.2000	113 5238 129.6591	8	82.640
37	9	Saint-Léonard	—	1857 à 1859	9.0300	112.0896	8	82.640
38	6	Compagnie Belge.	—	1870	8.5400	100.4589	8	82.640
39	6	Saint-Léonard	—	1856 à 1875	8.8454	106.1902	9	92.970
40	6	Haine-Saint-Pierre	—	1865 à 1866	8.6440	104.1912	8	82.640
41	6	Tubize	—	1865 à 1867	8.0400	104.5702	8	82.640
42	6	Yorkshire et Cie, à Sheffield. .	—	1873	8.8280	91.1145	8	82.640
45	4	Cockerill	—	1856 à 1857	8 5700	95.5861	8	82.640
51	146	Cockerill. Carels. Couillet. Cie Belge. Saint-Léonard. Haine-Saint-Pierre.	Gares.	1856 à 1881	5.2994 5.5464	56.1285 57.1490	8	82.640
52	28	Cie Belge. Saint-Léonard. Arsenal de Malines.	—	1855 à 1872	9.0360	98.5872	8	82.640
53	8	Couillet.	—	1856 à 1873	7.2330	85.9490	8	82.640
54	10	Tubize	Marchandises.	1870	5.1600	99.7677	8	82.640
55	6	Compagnie Belge.	Gares.	1873	7.0230	60.1757	8	82.640

MACHINE. — CYLINDRES. — POSITION.	Nombre.	Diamètre = d.	Course du piston = l.	ROUES motrices. — Nombre.	Diamètre = D.	Force de traction : $t = 0{,}7 \frac{p\,d^2\,l}{D}$	DISTANCES pour déterminer la situation des essieux. — De l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (*a*) essieu, non compris les buttoirs.	Du 5e au 4e.	Du 4e au 3e.	Du 3e au 2e.	Du 2e au 1er.	De l'essieu d'avant à l'avant de la machine, non compris les buttoirs.	Écartement total des essieux.	Longueur totale de la machine.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service. — à l'essieu d'arrière.	à l'essieu du milieu.	à l'essieu d'avant.	Poids total de la locomotive en état de service.	Adhérence = 1/6 poids sur les roues motrices.	NUMÉROS DES LOCOMOTIVES APPARTENANT A CHAQUE TYPE.	*Observations.*
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
		Mètres.	Mètres.		Mètres.	Kilog.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.		
Extérieurs horizontaux.	2	0.500	0.660	8	1.270	8,455	2.372	»	1.395	1.525	1.500	2.250	4.220	9.647	9,250	11,400 / 11,200	12,200	44,050	7,341	955 à 962.	Locomotive à tender indépendant.
Intérieurs inclinés.	2	0.450	0.600	6	1.450	4,847	2.582 ½	»	»	2.000	2.000	2.214 ½	4.000	9.602	9,900	12,200	10,800	32,900	5,483	2, 6, 8, 9, 10, 16, 19, 22, 23, 29, 31, 32, 34, 46, 51, 52, 53, 61, 62, 69, 72, 74, 82t, 86t, 87, 88, 99, 104t, 111, 113, 114, 115, 120, 122t, 126, 127t, 129t, 131, 132t, 134, 136, 140t, 143t, 149, 150, 164, 169t, 170, 179, 181, 184, 185t, 199, 203, 204, 253t, 260, 266t, 268t, 271t, 272t, 275t, 275t, 276t, 278t, 281 à 290, 297 à 300, 311 à 320, 330 à 339, 365 à 374, 376 à 378, 389, 450, 472, 475, 539, 545, 554, 555, 562, 565, 566, 568 à 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, 1038 à 1043, 1211, 1466 à 1469, 1477, 1484, 1485, 1487.	Id. *N. B.* Les locomotives dont les numéros sont affectés de l'exposant sont des locomotives qui appartenaient aux types 30 et 33, mais qui, par suite de leur transformation en foyer carré, ne constituent plus un type essentiellement différent du type 28.
Id.	2	0.450	0.600	6	1.300	6,082	2.582 ½	»	»	2.000	2.000	2.214 ½	4.000	9.602	9,680	12,290	10,830	32,800	5,466	42, 84, 154, 193, 197, 222, 228, 425, 427, 429, 535, 540, 550, 854, 859, 978 à 994, 1010 à 1014, 1016, 1025 à 1032, 1063 à 1075, 1877 à 1086, 1113 à 1139, 1153 à 1161, 1201 à 1210, 1230 à 1246, 1252 à 1262, 1283 à 1319, 1352 à 1356, 1373 à 1424.	Locomotive à tender indépendant.
Id.	2	0.450	0.600	6	1.450	4,847	2.584	»	»	2.000	2.000	1.970	4.000	9.359	11,512	12,562	10,012	34.086	5,181	33, 133, 144, 261.	Id.
Id.	2	0.450	0.600	6	1.450	4,847	2.582	»	»	2.000	2.000	2.214	4.000	9.557	11,750	12,500	10,000	34,250	5,708	7, 48, 166, 167, 173, 256, 267, 269, 270, 274, 280.	Id.
Extérieurs horizontaux.	2	0.460	0.650	6	1.350	6,629	2.250	»	»	2.000	2.000	1.850	4.000	8.885	10,850	12,550	11,900	35,300	5,883	480 à 499.	Id.
Intérieurs inclinés.	2	0.450	0.650	6	1.450	5,251	1.695	»	»	2.000	1.920	1.960	3.290	8 380	9,600	12,650	11,800	34,050	5,675	911 à 957.	Id.
Id.	2	0.457	0.650	6	1.310	5,994	2.390	»	»	1.400	1.870	2.010	3.270	8.455	11,000	11,700	9,200	31,900	5,316	893 à 910.	Id.
Id.	2	0.457	0.650	6	1.450	5,415	2.390	»	»	2.000	1.870	2.010	3.870	9.055	10,900	11,900	9,000	31,800	5,300	883 à 891.	Id.
Id.	2	0.450	0.650	6	1.310	5,812	1.550	»	»	2.125	1.975	2.000	4 100	8.435	9,400	11,900	11,600	32,900	5,483	938 à 943.	Id.
Id.	2	0.450	0.600	6	1.450	5,455	2.290	»	»	1.550	1.650	2.075	3.200	8.350	10,750	11,300	9,900	31,950	5,325	20, 878 à 882.	Id.
Extérieurs horizontaux.	2	0.460	0.650	6	1.450	5,486	1.950	»	»	1.900	2.010	2.010	3.910	8.655	8,555	11,854	11,379	31,768	5,294	456 à 461.	Id.
Id.	2	0.460	0.650	6	1.400	5,682	2.090	»	»	2.002	2.003	1.855	4.005	8.735	9,000	12,500	12,300	33,800	5,633	469, 470, 476 à 479.	Id.
Intérieurs inclinés.	2	0.451	0.609	6	1.524	4,294	1.015	»	»	2.415	2.310	1.615	4.725	8.140	9,767	11,800	10,975	32,542	5,423	963 à 968.	Id.
Intérieurs horizontaux.	2	0.450	0.600	6	1.450	4,425	2.775	»	»	1.540	1.875	1.745	3.415	8.720	10,200	10,710	8,575	29,485	4,914	221, 224 à 226.	Id.
Intérieurs inclinés.	2	0.380	0.460	6	1.200	3,202	1.890	»	»	1.460	1.640	1.580	3 100	7.600	9,740	10,860	10,020	30,620	5,103	43, 178, 404 à 411, 414, 468, 471, 475, 501, 509, 527, 531, 534, 558, 575 à 581, 693 à 698, 741 à 760, 778 à 787, 837 à 847, 849 à 851, 855, 892, 1017 à 1024, 1044, 1045, 1140 à 1152, 1247 à 1251, 1520 à 1531, 125, 128, 330 à 349, 588, 594 à 597.	Locomotive-tender.
Id.	2	0.450	0.600	6	1.450	4,847	2.475	»	»	1.575	1.575	1.890	3.150	8.555	12,122	13,226	13,404	38,752	6,458	4, 24, 27, 41, 44, 60, 70, 73, 77, 89, 97, 101, 105, 121, 156, 157, 171, 205 à 212, 254, 255, 262.	Id.
Id.	2	0.450	0.600	4	1.450	4,425	1.580	»	»	2.20	2.30	1.725	4.500	8.845	9,700	12,250	11,800	33,750	4,008	213 à 220.	Id.
Intérieurs horizontaux.	2	0.445	0.600	6	1.100	6,248	2.620	»	»	1.35	1.75	1.900	3.100	8.660	12,700	13,250	11,800	37,750	6,291	516 à 525.	Id.
Intérieurs inclinés.	2	0.410	0.600	6	1.270	4,594	1.955	»	»	1.900	1.900	1.785	3 800	8.580	11,000	11,200	9,800	32,000	5,333	972 à 977.	Id.

N. B. Le signe —— placé sous les chiffres des colonnes 25, 26 et 27, indique les roues porteuses.

(*a*) 5e, 4e ou 3e, suivant que les locomotives ont 5, 4 ou 3 essieux.

N° XLV. — *Relevé des*

Situation au

NUMÉROS DES LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE DU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES. (Voyageurs, marchandises, gares ou fortes-rampes)	ANNÉE DE CONSTRUCTION.	CHAUDIÈRE.			MACHINE.			
				SURFACE de CHAUFFE TOTALE. — Mètres ².	PRESSION de la vapeur. Atmosphères.	PRESSION de la vapeur. Par mètre carré. — Kilog.	CYLINDRES. POSITION.	Nombre.	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	0.560
175	Saint-Léonard . . .	—	(*a*)	57.3637	8	82.640	Extérieurs horizontaux	2	0.366	0.560
200 201 237	Wilson, à Leeds (Angleterre).	—	1857	74.5468 75.6268 76.0050	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0.395	0.560
252	Beyer, Peacock et C^ie^, à Manchester.	—	1857	92.3859	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.410	0.550
265	Arsenal de Malines. .	—	1865	95.5162	8	82,640	Id.	2	0.420	0.560
413	Graffenstaden	—	1865	95.2311	8	82,640	Id.	2	0.400	0.660
415	Haine-Saint-Pierre. .	—	1865	100.9960	8	82,640	Id.	2	0.420	0.500
417 418	Saint-Léonard . . .	—	1865	117.3810 123.2367	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0.420	0.551
419	Compagnie Belge . .	—	1868	114.6622	8	82,640	Id.	2	0.420	0.620
420	—	—	1868	106.5160	8	82,640	Id.	2	0.420	0.620
426	Couillet	—	1860	106.9038	7	72,310	Extérieurs horizontaux	2	0.430	0.600
431 432	Inconnus.	—	(*a*)	85.5750	8	82,640	Id.	2	0.420	0.560
761	Carels	—	1875	110.5535	9	92,970	Id.	2	0.450	0.600
852	Saint-Léonard. . . .	—	1854	101.9000	6	61,980	Id.	2	0.405	0.560
855	—	—	1854	77.9105	8	82,640	Id.	2	0.405	0.560
856	—	—	1857	109.6000	8	82,640	Intérieurs inclinés . .	2	0.450	0.600
857	—	—	1857	98.7600	8	82,640	Id. . .	2	0.450	0.600
858	—	—	1858	96.4001	8	82,640	Id. . .	2	0.450	0.600
860	—	—	(*a*)	98.4106	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.405	0.560
861	—	—	1862	95.4613	8	82,640	Id.	2	0.405	0.560
1195	Inconnus	—	(*a*)	61.2726	8	82,640	Id.	2	0.310	0.500
1214	Compagnie Belge . .	—	1880	90.5442	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0.450	0.560
1218	Beyer, Peacock et C^ie^, à Manchester.	—	1877	78.0976	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.400	0.600
1219	Couillet	—	1879	101.5680	8	82,640	Id.	2	0.450	0.600
250	Haine-Saint-Pierre. .	Marchandises.	1856	101.2557	7	72,310	Intérieurs inclinés . .	2	0.450	0 600
296	Tubize.	—	1865	105.8622	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0 460	0.650

N. B. Le signe —— placé sous les chiffres, indique les roues porteuses.
(*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.

31 décembre 1881.

Diamètre des roues motrices = D. — Mètres	Force de traction : $t = 0{,}7 \frac{p \, d \, l}{D}$ — Kilog.	DISTANCES pour déterminer la situation des essieux. — De l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (s) essieu, non compris les buttoirs.	Du 5e au 4e.	Du 4e au 3e.	Du 3e au 2e.	Du 2e au 1er.	De l'essieu d'avant à l'avant de la machine, non compris les buttoirs.	Écartement total des essieux. — Mètres.	Longueur totale de la locomotive. — Mètres.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service. — à l'essieu d'arrière. — Kilog.	à l'essieu du milieu. — Kilog.	à l'essieu d'avant. — Kilog	Poids total de la locomotive en état de service. — Kilog.	Adhérence = 1/6 poids sur les roues motrices.	*Observations.*
1.520	3,208	1.724	»	«	1.610	1.845	1.525	3.455	7.489	7,800	8,400	6,000	22,200	2,700	Locomotive à tender indépendant.
1.520	2,855	1.400	»	»	2.160	1.860	1.700	4.020	8.160	8,200	11,200	8,200	27,600	1,866	Locomotive-tender.
1.850	2,732	1.710	»	»	2.210	2.365	1.470	4.575	8.795	10,200	13.000	12,200	35,400	4,200	Id.
1.980	2,701	1.240	»	»	2.510	1.965	1.700	4.475	8.200	10,000	10,600	9.200	29,800	3,433	Locomotive à tender indépendant.
2.100	2,721	2.000	»	»	2.290	2.640	1.955	4.930	9.699	10.000	10,600	9,200	29.800	1,766	Id.
1.500	4,702	2.375	»	»	1.650	1.640	1.760	5.290	8.210	8,900	9,900	8,100	26,900	3,133	Id.
1.600	3,188	2.610	»	»	1.740	1.870	1.720	5.610	8.725	10,400	11,000	8,000	29,400	3,566	Id.
1.560	3,604	2 420	»	»	1.720	2.125	1.370	5.845	8.675	13,350	15.050	10,200	38,600	4,733	Locomotive-tender.
1.600	3,514														
1.600	3,954	1.300	»	2.355	1.720	2.130	1.650	6.205	10.195	8,100	12,350 15,050	11,300	44,800	4,233	Id.
1.600	3,954	1.300	»	2.355	1.720	2.130	1.650	6.205	10.195	8,100	12,350 15,050	11,300	44,800	4,233	Id.
1.650	3,403	2.280	»	»	1.770	1.770	1.990	5.540	8.595	9,200	11,000	9,000	29,200	3,333	Locomotive à tender indépendant.
1.850	3,088	1.705	»	»	2.400	1.890	1.650	4.290	8.685	12,000	12.500	8,900	33,400	4,083	Locomotive-tender.
1.700	4,651	2.165	»	»	2.500	1.800	2.470	4.300	9.720	14;600	14,000	10,600	39,200	6,533	Locomotive à tender indépendant.
1.690	2,358	2.420	»	»	1.750	1.700	1.795	3.450	8.705	9,500	9,800	7,700	27,000	3,216	Id.
1.690	3,144	2.420	»	»	1.750	1.700	1.795	3.450	8.705	11,000	11,000	9 970	31,970	3,666	Locomotive-tender.
1.690	4,159	1.400	»	1.600	2.305	1.800	2.105	5.705	10.250	10.850	11,220 11,500	10,800	44,570	3,786	Id.
1.690	4,159	1.400	»	1.600	2.305	1.800	2.105	5.705	10.250	11,700	11,300 12,900	11,900	47,800	4.033	Id.
1.690	4,159	1.400	»	1.600	2.305	1.800	2.105	5.705	10 250	11,300	8.400 12,700	12,400	44,800	3,516	Id.
1.680	3,163	2.780	»	»	1.800	1.890	1.700	5.600	9.120	16,700	13,300	7,300	37,300	5,000	Id.
1.680	3,163	2.780	»	»	1.800	1.800	1.700	5.600	9.120	13,470	14,010	7,210	34,690	4,850	Id.
1.500	1,853	1.410	»	»	1.900	1.790	1.600	5.690	7.740	6,900	12,800	6 900	26,600	2,133	Id.
2.000	2,995	1.875	»	2.310	2.200	2.310	1.360	6.820	11.135	12,700	13,100 13,700	13,400	52,900	4,466	Id.
1.440	3,856	1.650	»	»	2.105	2.080	1.686	4.185	8.561	12,485	11.050	12,310	35,845	5,974	Id.
1.426	4,500	2.185	»	»	1.900	1.900	1.950	5.800	8.975	11,700	13,450	13,200	38,350	6,391	Id.
1.450	4,241	2.397	»	»	1.540	1.880	1.740	5.420	8.342	10,000	11,400	9,000	30,400	5,066	Locomotive à tender indépendant.
1.400	5,683	2.105	»	»	1.995	1.995	1.915	5.990	8.795	9,200	12,800	12,400	34,400	5,733	Id.

[N° 239.] (XLV *suite.*)

NUMÉROS DES LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE DU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES. (Voyageurs, marchandises, gares ou fortes-rampes)	ANNÉE DE CONSTRUCTION.	CHAUDIÈRE.			MACHINE.			
				SURFACE DE CHAUFFE TOTALE. — Mètres².	PRESSION de la vapeur. Atmosphères.	Par mètre². — Kilog.	CYLINDRES. POSITION.	Nombre.	Diamètre = d. — Mèt.	Course du piston = l. — Mèt.
452	Haine Saint-Pierre. .	Marchandises.	(*a*)	111.0807	8	82,640	Intérieurs inclinés. .	2	0.440	0.600
453	— . .	—	(*a*)	103.0310	8	82,640	Id. . .	2	0.440	0.600
454	— . .	—	(*a*)	100.6625	8	82,640	Id. . .	2	0.440	0.600
455	— . .	—	(*a*)	110.8275	8	82,640	Id. . .	2	0.440	0.600
462	— . .	—	1866	114.5386	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.460	0.562
463	— . .	—	(*a*)	114.1957	8	82,640	Id.	2	0.425	0.564
464	Graffenstaden. . . .	—	1865	94.0288	8	82,640	Id.	2	0.420	0.600
465	Compagnie belge . .	—	1866	116.0044	8	82,640	Intérieurs inclinés. .	2	0.420	0.600
466				100.3071						
467				101.2578						
500	— . .	—	1867	118.2673	8	82,640	Id.	2	0.450	0.650
512	Neilson et C^ie^, Glasgow	—	1881	117.3602	9.5	98,135	Extérieurs horizontaux	2	0.4826	0.660
877	Saint-Léonard. . . .	—	1856	118.1208	8	82,640	Intérieurs inclinés. .	2	0.450	0.600
969	C^ie^ Limited Meudoc, Hall, Works-England.	—	1872	146.8166	9	92,970	Extérieurs horizontaux	4	0.380	0.560
1015	Saint-Léonard . . .	—	1866	109.1657	8	82,640	Extérieurs inclinés. .	2	0.470	0.600
1215	Inconnus.	—	(*a*)	80.8187	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0.460	0.610
1216										
1217										
1263	Société d'exploitation des chemins de fer.	—	(*a*)	108.8890	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.460	0.650
1454	Tubize.	—	1872	107.3698	8	82,640	Id.	2	0.450	0.600
1455										
1456										
195	Cockerill.	Gare.	1854	80.5580	7	72,310	Intérieurs horizontaux	2	0.390	0.560
196					8	82,640				
231	Tubize.	—	1857	90.1900	7	72,310	Intérieurs inclinés. .	2	0.411	0.610
232				89.5879						
254	Arsenal de Malines. .	—	1856	80.5873	7	72,310	Intérieurs horizontaux	2	0.380	0.580
255				83 8275						
256				81.6185						
474	Saint-Léonard . . .	—	1861	122 0930	8	82,640	Intérieurs inclinés. .	2	0.460	0.640
528	Haine-Saint-Pierre .	—	1855	54.5946	7	72,310	Extérieurs inclinés. .	2	0.415	0.520

N. B. Le signe —— placé sous les chiffres, indique les roues porteuses.

a) Ce renseignement fait défaut.

(*b* 3^e^, 4^e^ ou 5^e^, suivant que les locomotives ont 3, 4 ou 5 essieux.

Diamètre des roues motrices = D. — Mètres.	Force de traction : $t = 0{,}7\,\frac{p\,(d\,a\,l)}{D}$ — Mètres.	DISTANCES pour déterminer la situation des essieux. De l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (δ) essieu, non compris les buttoirs.	Du 5e au 4e.	Du 4e au 3e.	Du 3e au 2e.	Du 2e au 1er.	De l'essieu d'avant à l'avant de la machine, non compris les buttoirs.	Écartement total des essieux. — Mètres.	Longueur totale de la locomotive. — Mètres.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service. à l'essieu d'arrière. — Kilog.	à l'essieu du milieu. — Kilog.	à l'essieu d'avant. — Kilog.	Poids total de la locomotive en état de service. — Kilog.	Adhérence = 1/6 poids sur les roues motrices.	*Observations.*
1.450	4,634	2.525	»	»	1.540	1.880	1.740	3.420	8.725	12,800	13,000	10,000	35,800	5,966	Locomotive-tender.
1.450	4,634	2.525	»	»	1.540	1.880	1.740	3.420	8.725	12,800	13,000	10,000	35,800	5,966	Id.
1.450	4,634	2.525	»	»	1.540	1.880	1.740	3.420	8.725	12,800	13,000	10,000	35,800	5,966	Id.
1.450	4,634	2.525	»	»	1.540	1.880	1.740	3.420	8.725	13,000	13,000	10,000	36,000	6,000	Id.
1.450	4,744	1.970	»	»	1.900	2.005	1.970	3.905	8.630	8,800	12,150	11,600	32,550	5,425	Locomotive à tender indépendant.
1.450	4,064	1.970	»	»	1.900	2.005	1.970	3.905	8.630	9,100	12,150	11,600	32,850	5,475	Id.
1.500	4,082	2.180	»	»	1.590	1.820	1.960	3.410	8.335	10,500	10,500	10,000	31,000	5,166	Id.
1.300	4,710	2.320	»	»	1.385	2.230	1.600	3.615	8.320	9,200	10,000	8,450	27,650	4,608	Id.
1.450	5,251	1.490	»	»	2.190	1.900	2.900	4.900	8.455	10,200	12,600	9,800	32,600	5,433	Id.
1.473	7,168	1.003	»	2.591	2.210	2.260	0.438	7.061	8.977	12,600	14,250 13,050	7,900	47,800	6,650	Id.
1.450	4,847	2.410	»	»	1.545	1.665	1.930	3.210	8.335	10,800	10,900	9,300	31,000	5,160	Id.
1.090	9,656	2.045	»	»	1.220	1.220	1.655	8.970	12.280	9,700 9,800	10,300 10,900	10,000 10,900	61,400	10,233	Cette locomotive est composée de 2 parties parfaitement symétriques, montées chacune sur un truck spécial.
1.300	5,897	2.350	1.600	1.400	1.300	1.100	0.900	5.400	9.600	11,400	12,500 12,200	5,100 6,000	47,200	6,016	Locomotive-tender.
1.550	4,817	1.770	»	»	2.565	2.140	1.660	4.705	9.175	9,860	12,225	11,725	33,810	5,635	Id.
1.400	5,683	2.100	»	»	2.000	2.000	1.860	4.000	8.745	8,400	12,300	11,300	32,000	5,333	Locomotive à tender indépendant.
1.250	5,622	2.415	»	»	1.850	1.850	1.820	3.700	8.975	13,000	14,200	13,000	40,200	6,700	Locomotive-tender.
1.450	2,973 3,398	1.550	»	»	2.050	2.210	1.635	4.260	8.485	11,600	12,200	11,600	35,400	5,967	Id.
1.520	3,431	1.935	»	»	2.280	2.280	1.465	4.560	9.000	9,800	13,250	11,200	34,250	5,708	Id.
1.570	2,700	1.550	»	»	2.150	2.310	1.460	4.460	8.510	11,000	12,600	11,700	35,300	5,933	Id.
1.300	6,026	2.395	»	»	1.400	1.870	2.010	3.270	8.460	10,600	11,500	9,700	31,800	5,300	Locomotive à tender indépendant.
1.250	3,626	2.400	»	»	»	2.120	1.730	2.120	7.035	11,800	»	7,050	18,850	3,141	Id.

[N° 239.] (XLV *suite.*)

NUMÉROS DES LOCOMOTIVES.	NOM ET DOMICILE DU CONSTRUCTEUR.	SERVICE AUQUEL LES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES. (Voyageurs, marchandises, gares ou fortes-rampes.)	ANNÉE DE CONSTRUCTION.	CHAUDIÈRE.			MACHINE.			
				SURFACE DE CHAUFFE TOTALE. — Mètres².	PRESSION de la vapeur. Atmosphères.	PRESSION de la vapeur. Par mètre carré. — Kilog.	CYLINDRES. POSITION.	Nombre.	Diamètre = d. — Mètres	Course du piston = l. — Mètres.
529	Couillet	Gare.	1857	70.8743	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.415	0.500
532 533	Ateliers du Grand-Hornu.	—	1867	90.9481	8	82,640	Intérieurs inclinés .	2	0.405	0.560
541	Couillet	—	1863	104.5324	8	82,640	— . .	2	0.450	0.600
542	—	—	1866	107.9310	8	82,640	— . .	2	0.450	0.600
543	—	—	1865	107.1196	8	82,640	— . .	2	0.450	0.600
544	Tubize	—	1870	58.5800	8	82,640	Extérieurs horizontaux	2	0.310	0.560
546	Haine-Saint-Pierre .	—	1866	74.5004	8	82,640	Extérieurs inclinés. .	2	0.400	0.520
548	— .	—	1865	64.9926	8	82,640	— . .	2	0.412	0.520
549	Tubize.	—	1861	68.6161	7	72,310	— . .	2	0.400	0.520
551	Haine-Saint-Pierre .	—	1857	65.5900	8	82,640	— . .	2	0.356	0.456
552	— .	—	1861	61.7001	7	72,310	— . .	2	0.410	0.530
553	— .	—	1862	61.2116	8	82,640	— . .	2	0.400	0.500
557	— .	—	1857	42.4030	6	61,980	Extérieurs horizontaux	2	0.306	0.402
572	Inconnu	—	(*a*)	61.1587	8	82,640	Intérieurs horizontaux	2	0.280	0.440
1453	Tubize.	—	1865	51.8610	7	72,310	Extérieurs horizontaux	2	0.350	0.560
186	Scharp, Stewart et C^ie^	Ateliers.	1875	3.3809	8	82,640	Intérieurs inclinés. .	2	0.108	0.512
198	Cockerill.	—	1876	18.8000	10	103,300	Extérieurs inclinés. .	2	0.250	0.260
526	—	—	1876	15.3117	10	103,300	— . .	2	0.250	0.260
537	Couillet	—	1880	6.3635	9	92,970	— . .	2	0.145	0.200
682	Cockerill.	—	1872	8.1484	7	72,310	— . .	2	0.200	0.250
1076	Couillet	—	1877	7.4415	9	92,970	— . .	2	0.140	0.200
558	Inconnus.	Locomotives à petite section du Flénu.	(*a*)	49.2315	7	72,310	Intérieurs inclinés .	2	0.350	0.480
559	—	—	1856	30.0895	6	61,980	— . .	2	0.300	0.430
560	—	—	1855	31.0117	7	72,310	— . .	2	0.305	0.430
561	—	—	1858	34.7085	7	72,310	— . .	2	0.300	0.440
565	—	—	1860	33.9274	6	61,980	— . .	2	0.300	0.440
567	Grand-Hornu . . .	—	1856	28.9276	6	61,980	— . .	2	0.300	0.430
683	—	—	1872	49.6782	8	82,640	— . .	2	0.350	0.480
684	—	—	1872	49.6782	8	82,640	— . .	2	0.350	0.480

a) Ce renseignement fait défaut.

b) 5^e^, 4^e^ ou 3^e^, suivant que les locomotives ont 5, 4 ou 3 essieux.

(XLV *suite.*) [N° 239.]

Diamètre des roues motrices = D. — Mètres	Force de traction : $t = 0.7 \frac{p\,d\,\frac{1}{2}}{D}$ — Kilog.	DISTANCES pour déterminer la situation des essieux. De l'arrière de la locomotive à l'essieu d'arrière ou (*b*) essieu, non compris les buttoirs.	Du 5e au 4e.	Du 4e au 3e.	Du 3e au 2e.	Du 2e au 1er.	De l'essieu d'avant à l'avant de la machine, non compris les buttoirs.	Écartement total des essieux. — Mètres.	Longueur totale de la locomotive. — Mètres.	PRESSION exercée sur les rails par les roues en état de service. à l'essieu d'arrière. — Kilog.	à l'essieu du milieu. — Kilog	à l'essieu d'avant. — Kilog.	Poids total de la locomotive en état de service.	Adhérence = 1/6 poids sur les roues motrices	*Observations.*
1.286	3,873	2.530	»	»	»	2.207	2.010	2.207	7.532	12,000	»	9,575	21,575	3,595	Locomotive à tender indépendant.
1.220	4,355	2.390	»	»	1.310	1.920	1.600	3.230	8.005	9,500	9,700	6,800	26,000	4,333	Id.
1.250	5,622	2.640	»	»	1.650	1.650	2.170	3.300	8.895	10,950	12,400	10,690	34,040	5,673	Id.
1.300	5,406	2.640	»	»	1.650	1.650	2.225	3.300	8.950	9,700	11,300	10,840	31,840	5,306	Id.
1.250	5,622	2.640	»	»	1.650	1.650	2.225	3.300	8.950	10,100	11,700	9,000	30,800	5,133	Id.
1.300	2,395	2.130	»	»	»	2.380	1.300	2.380	6.850	11,950	»	12,600	24,550	4,091	Locomotive-tender.
1. »	4.813	2.236	»	»	»	2.200	1.790	2.200	7.260	12,100	»	11,700	23,800	3,966	Id.
1. »	5,106	2.236	»	»	»	2.200	1.790	2.200	7.011	12,600	»	10,700	23,300	3,883	Locomotive à tender indépendant.
1. »	4,211	2.190	»	»	»	2.200	1.770	2.200	6.945	11,800	»	8,850	20,650	3,441	Id.
0.840	3,979	2.200	»	1.100	1.280	0.750	0.910	3.130	7.280	8,000	10,400	4,800	23,200	3,066	Locomotive-tender.
1.085	4,156	2.315	»	»	1.525	1.525	1.760	3.050	8.165	9,750	11,400	9,400	30,550	5,091	Id.
1.010	4,207	2.315	»	»	1.525	1.525	1.760	3.050	8.165	8,050	9,600	9,000	26,650	4,441	Id.
1.055	1,547	2.107	»	»	»	1.720	0.538	1.720	6.405	9,750	»	7,310	17,060	2,843	Id.
1.050	1,900	1.550	»	»	1.600	2.515	0.805	4.115	7.570	9,300	10,600	9,000	28,900	4,816	Id.
1.240	2,800	2.180	»	»	»	2.400	1.850	2.400	7.450	11,100	»	12,100	23,200	3,867	Id.
0.385	266	0.760	»	»	»	0.905	0.615	0.905	2.280	»	»	»	2,350	391	Id.
0.615	1,910	0.620	»	»	»	1.600	0.925	1.600	3.995	»	»	»	11,270	1,878	Id.
0.605	1,942	0.620	»	»	»	1.600	0.925	1.600	3.995	»	»	»	11,270	1,878	Id.
0.445	615	1.300	»	»	»	0.850	0.850	0.850	3.000	»	»	»	4,580	676	Id.
0.595	851	0.650	»	»	»	1.500	0.750	1.500	3.750	»	»	»	8,750	1,458	Id.
0.450	566	1.300	»	»	»	0.850	0.850	0.850	3.000	»	»	»	3,820	636	Id.
1.100	2,706	1.925	»	»	»	1.600	1.840	1.600	5.365	8,420	»	6,900	15,320	2,553	Locomotive à tender indépendant.
1.100	1,526	1.920	»	»	»	1.575	1.475	1.575	4.970	7,000	»	4,200	11,200	1,866	Id.
0.965	2,098	1.855	»	»	»	1.580	1.430	1.580	4.865	7,070	»	4,180	11,250	1,875	Id.
1.100	1,822	1.945	»	»	»	1.590	1.725	1.590	5.260	7,010	»	5,270	12,280	2,046	Id.
1.120	1,534	1.915	»	»	»	1.575	1.715	1.575	5.205	6,730	»	5,010	11,740	1,956	Id.
1.100	1,526	1.920	»	»	»	1.575	1.475	1.575	4.970	7,190	»	4,460	11,650	1,941	Id.
1.100	3,092	1.935	»	»	»	1.600	1.800	1.600	5.335	8,700	»	6,970	15,670	2,611	Id.
1.100	3,092	1.935	»	»	»	1.600	1.800	1.600	5.335	8,700	»	6,970	15,670	2,611	Id.

N° XLVI. — *Age kilométrique des locomotives.*

Situation au 31 décembre 1881.

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
	A. Locomotives à voyageurs.			
12	Mixtes à grand foyer carré, 4 roues couplées de 2 mètres.	Mai 1871.	459,255	
17	—	Octobre 1864.	965,441	
21	—	Juillet 1871.	591,791	
26	—	Janvier 1867.	670,534	
30	—	Septembre 1864.	776,580	
38	—	Juin 1871.	507,141	
39	—	Octobre 1864	829,389	
54	—	Décembre 1866.	868,709	
57	—	— —	863,373	
58	—	— 1864	848,361	
63	—	— —	812,728	Démolie le 8 mars 1881.
64	—	Mai 1871.	522,380	
66	—	Septembre —	507,024	
67	—	Juin 1865.	710,813	
68	—	Septembre 1872.	480,213	
83	—	— 1871.	613,617	
94	—	Décembre 1864.	816,946	
100	—	Juillet 1871.	487,201	
103	—	Décembre 1864.	779,529	
108	—	Janvier 1867.	784,275	Démolie le 8 novembre 1881.
110	—	— 1865.	791,361	
116	—	Juin 1871.	529,544	
135	—	— —	464,010	
137	—	Mai 1864.	913,190	
139	—	Septembre 1871.	451,078	
145	—	Juin 1864.	853,147	
147	—	Novembre 1871.	472,186	
158	—	Février 1867.	920,300	
159	—	Avril 1865.	742,391	
160	—	— —	697,641	
161	—	Février 1865.	772,152	
163	—	Septembre 1864.	881,616	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
165	Mixtes à grand foyer carré, 4 roues couplées de 2 mètres.	Juillet 1864.	870,072	
172	—	Mars 1867.	611,102	
174	—	Mai 1865.	687,501	
176	—	Janvier —	800,667	
202	—	Décembre 1872.	517,077	
257	—	Juin 1864.	763,079	
259	—	Janvier 1867.	850,076	
263	—	Juin 1865.	735,530	
264	—	Septembre 1871.	481,211	
291	—	Juin 1865.	972,406	
292	—	Juillet —	769,226	
293	—	Août —	707,589	
294	—	— —	925,777	
295	—	— —	828,780	
301	—	Septembre —	626,971	
302	—	— —	914,184	
303	—	— —	775,692	
304	—	— —	875,736	
305	—	Octobre —	689,658	
306	—	— —	878,337	Démolie le 18 août 1881.
307	—	— —	730,893	
308	—	Novembre —	921,976	
309	—	— —	739,347	
310	—	— —	790,039	
321	—	Août 1866.	863,240	Démolie le 21 juillet 1881.
322	—	— —	655,992	
323	—	Septembre —	912,486	
324	—	Octobre —	681,896	
325	—	— —	792,918	
326	—	Novembre —	715,711	
327	—	— —	694,306	
328	—	— —	692,278	
329	—	Décembre —	669,610	
360	—	Mars 1867.	692,149	
361	—	— —	906,674	
362	—	Avril —	848,483	
363	—	— —	630,746	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
364	Mixtes à grand foyer carré, 4 roues couplées de 2 mètres.	Avril 1867.	676,514	
375	—	Octobre —	647,435	
379	—	Juillet —	700,017	
380	—	— —	679,943	
381	—	— —	668,829	
382	—	— —	620,191	
383	—	— —	729,000	
384	—	— —	651,104	
385	—	Août —	669,604	
386	—	— —	686,872	
387	—	— —	645,368	
390	—	Mai 1868.	607,720	
391	—	Juin —	686,688	
392	—	— —	593,523	
393	—	Juillet —	662.149	
398	—	Septembre 1871.	469,074	
399	—	— —	476,088	
400	—	Octobre —	518,823	
401	—	Mars 1872.	506,086	
402	—	— —	445,540	
403	—	— —	542,918	
441	—	Juillet 1869.	504,131	
442	—	— —	486,741	
443	—	Mars —	473,742	
444	—	— —	514,274	
445	—	Mai —	511,844	
451	—	Octobre 1872.	431,696	
530	—	Novembre —	389,180	
556	—	Décembre —	412,234	
603	—	Juillet —	485,689	
604	—	— —	466,881	
605	—	Août —	607,428	
606	—	Juillet —	443,382	
637	—	Janvier 1873.	338,790	
638	—	— —	375,441	
639	—	— —	382,087	
640	—	Mars —	393,197	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
641	Mixtes à grand foyer carré, 4 roues couplées de 2 mètres.	Mars 1873.	485,022	
642	—	— —	488,070	
643	—	Février —	457,408	
644	—	— —	407,334	
645	—	Mars —	454,656	
646	—	Février —	490,209	
647	—	— —	515,054	
648	—	Mars —	373,825	
649	—	Janvier —	486,832	
650	—	— —	533,764	
651	—	— —	474,733	
652	—	— —	474,605	
653	—	— —	422,680	
654	—	Février —	475,235	
655	—	— —	420,935	
656	—	Mars —	485,821	
657	—	Mai 1872.	445.937	
658	—	— 1873.	420,240	
659	—	Juin —	430,236	
660	—	Juillet —	420,614	
681	—	— —	407,755	
1033	—	Octobre 1876.	278,332	
1034	—	Novembre —	255,767	
1035	—	Octobre —	268,076	
1036	—	Novembre —	300,575	
1037	—	Décembre —	267,287	
1213	—	— 1880.	74,684	
119	Fortes rampes à tender indépendant, 6 roues couplées de 1m.70.	Juin 1878.	195,038	
151	—	Septembre 1867	563,674	
152	—	— 1876.	259,968	
153	—	— —	253,436	
104	—	Juin 1878.	182,306	
258	—	Juillet —	159,298	
428	—	— —	209,415	
818	—	Avril 1875.	253,372	
819	—	Mai —	320,101	
820	—	— —	209,229	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
821	Fortes rampes à tender indépendant, 6 roues couplées de 1m.70.	Mai 1875.	301,561	
822	—	— —	255,844	
823	—	— —	285,185	
824	—	— —	310,325	
825	—	— —	276,094	
826	—	— —	287,736	
827	—	— —	271,328	
828	—	— —	256,024	
829	—	Octobre —	194,529	
995	—	Février 1876	177,310	
996	—	Mars —	249,586	
997	—	— —	371,122	
998	—	— —	152,880	
999	—	— —	332,521	
1000	—	Mai —	378,351	
1001	—	— —	286,300	
1002	—	Février —	256,414	
1003	—	— —	317,964	
1004	—	Mars —	311,172	
1005	—	Avril —	163,093	
1006	—	Mai —	209,260	
1007	—	Avril —	276,768	
1008	—	— —	279,060	
1009	—	Mai —	288,754	
1046	—	Avril —	338,626	
1047	—	— —	356,969	
1048	—	Mai —	338,793	
1049	—	— —	353,310	
1050	—	Juin —	307,969	
1051	—	— —	327,053	
1052	—	Août —	249,563	
1053	—	Décembre —	257,421	
1054	—	Juillet —	263,535	
1055	—	Octobre —	262,898	
1056	—	Septembre —	222,014	
1057	—	Novembre —	210,282	
1058	—	Avril 1877.	238,969	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1059	Fortes rampes à tender indépendant, 6 roues couplées de 1m.70.	Juillet 1877.	196,081	
1060	—	Juin —	220,901	
1061	—	Août —	206,831	
1062	—	— —	224,629	
1162	—	Février 1880.	77,031	
1163	—	— —	112,613	
1164	—	— —	104,609	
1165	—	Mars —	55,444	
1166	—	— —	112,468	
1167	—	Avril —	109,927	
1168	—	— —	87,299	
1169	—	Mai —	74,036	
1170	—	Novembre —	80,415	
1171	—	— —	61,162	
1442	—	Juillet 1881.	14,755	
1443	—	— —	21,947	
1444	—	— —	38,985	
1445	—	Août —	28,867	
1446	—	— —	14,425	
1447	—	Juin —	56,085	
1448	—	Juillet —	19,016	
1449	—	— —	36,311	
1450	—	— —	26,424	
1451	—	— —	16,458	
808	Fortes rampes, machines-tenders, 6 roues motrices de 1m.70 et 2 porteuses.	Mai 1874.	275,586	
809	—	— —	204,267	
810	—	Juin —	215,906	
812	—	— —	220,112	
813	—	Juillet —	167,950	
814	—	Juin —	264,543	
815	—	Juillet —	285,956	
816	—	— —	268,640	
817	—	— —	264,507	
811	Fortes rampes, machines-tenders, 6 roues motrices de 1m.70 et 4 porteuses.	Juin —	281,460	
1087	—	Août 1878.	130,086	
1088	—	Septembre —	141,773	
1089	—	Octobre —	142,579	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1090	Fortes rampes, machines-tenders, 6 roues motrices de 1m.70 et 4 porteuses.	Janvier 1879.	95,658	
1091	—	Mai —	124,354	
1092	—	Juin —	90,074	
1093	—	— —	79,025	
1094	—	— —	62,913	
1095	—	Juillet —	103,594	
1096	—	— —	77,529	
1097	—	Août —	72,345	
1098	—	Septembre —	108,508	
1099	—	— —	72,427	
1100	—	Juin —	85,262	
1101	—	— —	77,566	
1102	—	— —	119,544	
1103	—	Juillet —	103,420	
1104	—	— —	80,274	
1105	—	Août —	79,520	
1106	—	Septembre —	72,410	
1107	—	Août —	110,355	
1108	—	Septembre —	75,545	
1109	—	— —	108,139	
1110	—	Octobre —	93,390	
1111	—	— —	75,007	
1112	—	— —	106,546	
1172	—	Décembre —	56,682	
1173	—	— —	108,914	
1174	—	Janvier 1880.	57,691	
1175	—	— —	74,566	
1176	—	Février —	64,859	
1177	—	Novembre 1879.	130,620	
1178	—	Décembre —	97,987	
1179	—	Janvier 1880.	88,542	
1180	—	— —	55,442	
1181	—	Février —	84,064	
1182	—	Décembre 1879.	123,797	
1183	—	— —	111,785	
1184	—	Janvier 1880.	79,403	
1185	—	Février —	91,784	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1186	Fortes rampes, machines-tenders, 6 roues motrices de 1m.70 et 4 porteuses.	Mars 1880.	77,222	
1187	—	Novembre —	95,724	
1188	—	Décembre —	125,082	
1189	—	— —	119,363	
1190	—	Janvier —	65,759	
1191	—	— —	126,905	
1192	—	Avril —	63,821	
1194	—	Mai —	84,405	
1193	—	Août —	58,748	
1196	—	Décembre —	47,937	
1197	—	Avril —	57,020	
1198	—	— —	54,510	
1199	—	Mars —	79,332	
1200	—	Avril —	64,747	
1225	—	Septembre —	58,799	
1226	—	Octobre —	70,581	
1227	—	Novembre —	38,912	
1228	—	Septembre —	55,211	
1229	—	— —	57,390	
1268	—	Décembre —	74,475	
1269	—	Janvier 1881.	46,156	
1270	—	— —	50,632	
1271	—	Février —	51,630	
1272	—	Novembre 1880.	45,741	
1273	—	— —	33,237	
1274	—	Octobre —	48,335	
1275	—	Novembre —	51,578	
1276	—	— —	44,347	
1277	—	— —	70,163	
1368	—	Août 1881.	14,408	
1369	—	— —	17,484	
1370	—	Juin —	29,064	
1371	—	— —	24,350	
1372	—	— —	21,408	
1434	—	Septembre —	16,592	
1435	—	— —	12,954	
1436	—	Octobre —	5,329	

[N° 259.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1437	Fortes rampes, machines-tenders, 6 roues motrices de 1m.70 et 4 porteuses.	Octobre 1881.	11,329	
1438	—	— —	9,687	
1439	—	Juin —	24,359	
1440	—	Juillet —	19,952	
1441	—	— —	19,056	
1457	—	Novembre —	5,421	
1458	—	— —	5,028	
1459	—	Octobre —	829	
1460	—	Décembre —	705	
1462	—	Novembre —	3,525	
1463	—	Décembre —	2,596	
1464	—	— —	1,249	
227	Locomotives-tenders pour trains légers, 4 roues motrices et 2 porteuses.	Novembre —	802	
229	—	— —	1,826	
536	—	Décembre —	»	
564	—	— —	324	
862	—	— —	959	
971	—	— —	447	
1220	—	Janvier —	47,435	
1221	—	Février —	48.703	
1222	—	— —	44,812	
1223	—	— —	47,628	
1224	—	— —	30,132	
1278	—	Mars —	44,907	
1279	—	— —	34,339	
1280	—	Février —	48,309	
1281	—	Mars —	39,598	
1282	—	— —	39,733	
1357	—	Avril —	45,103	
1358	—	— —	29,987	
1359	—	— —	10,993	
1360	—	Mai —	18,447	
1361	—	— —	28,701	
1362	—	— —	34,148	
1363	—	— —	23,683	
1364	—	Juillet —	17,386	
1365	—	— —	18,903	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1366	Locomotives-tenders pour trains légers, 4 roues motrices et 2 porteuses.	Août 1881.	12,937	
1367	—	Juillet —	29,546	
1425	—	Décembre —	1,233	
1426	—	Août —	8,760	
1427	—	— —	10,485	
1428	—	Juillet —	6,337	
1429	—	Août —	8,496	
1430	—	— —	13,486	
1431	—	— —	9,006	
1432	—	Septembre —	12,326	
1433	—	— —	6,686	
1	Mixtes, ancien petit foyer rond transformé en foyer carré, 4 roues couplées de 1m.85.	Février 1860.	1,066,640	
14	—	Mai —	637,450	
25	—	Janvier 1859.	843,078	Parcours à partir de 1860.
36	—	— —	887,549	—
37	—	Mai —	834,408	—
45	—	Août 1858.	829,794	—
47	—	Septembre 1859.	782,693	—
76	—	Avril —	795,244	—
90	—	Décembre 1858.	878,396	—
91	—	— —	715,790	—
93	—	Mai —	863,512	—
95	—	— —	1,018,958	—
96	—	Décembre 1859.	763,828	—
117	—	Mars —	769,650	—
118	—	Août —	641,670	—
123	—	Juillet —	832,515	—
124	—	Juin —	701,111	—
138	—	Septembre —	588,983	—
142	—	Octobre —	722,883	—
146	—	Juillet —	776,763	—
238	—	Septembre 1858.	857,305	—
239	—	— —	980,458	—
240	—	Mai —	892,541	—
241	—	Février —	949,127	—
242	—	Décembre 1857.	854,737	—
243	—	Mars 1858.	949,189	—

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
244	Mixtes, ancien petit foyer rond transformé en foyer carré, 4 roues couplées de 1m.85.	Avril 1858.	948,532	Parcours à partir de 1860.
245	—	Mai —	970,596	—
246	—	Janvier —	693,398	—
247	—	Mars —	778,309	—
248	—	Avril —	836,676	—
249	—	Mai —	720,906	—
250	—	Février —	862,577	—
251	—	Mars —	1,020,501	—
40	Walschaert, transformée en machines-tenders, roues indépendantes.	Août 1859.	896,505	—
56	—	— 1858.	829,055	—
65	—	Avril —	1,078,324	—
106	—	Décembre 1857.	896,031	—
109	—	— —	1,050,258	—
112	—	Mai —	882,124	—
130	—	Janvier 1858.	913,741	—
233	—	— 1856.	807,547	—
11	—	Août 1859.	926,020	—
13	—	Novembre 1856.	752,968	—
188	—	Septembre 1854.	737,988	—
189	—	Octobre —	819,280	—
190	—	Novembre —	882,149	—
192	—	Février 1855.	772,679	—
28	—	Juillet 1857.	787,610	—
59	—	Octobre 1856.	675,603	—
71	—	Novembre 1857.	855,183	—
75	—	Août —	772,298	—
92	—	Mai —	849,841	—
98	—	Juin 1858.	761,771	—
148	—	Février —	609,941	—
187	—	Juillet 1854	781,990	—
433	Mixtes, England et Cie, transformées en foyer carré (Société Générale d'exploitation), 4 roues couplées de 1m.84.	— 1869.	325,514	Parcours à partir de 1871.
434	—	Janvier —	389,287	—
435	—	Septembre —	284,282	—
436	—	— —	347,251	—
437	—	Octobre —	376,550	—
438	—	— —	386,874	—
439	—	Juin —	216,365	—

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
440	Mixtes, England et Cᵉ, transformées en foyer carré (Société Générale d'exploitation), 4 roues couplées de 1ᵐ.84.	Avril 1870.	431,069	Parcours à partir de 1871.
869	Foyer rond (Luxembourg), 4 roues couplées de 1ᵐ.75.	Juin 1866.	158,255	Démolie le 23 août 1881. Parcours à partir de 1871
870	—	— —	761,299	Parcours à partir de 1871.
871	—	Juillet —	753,135	Démolie le 23 août 1881. Parcours à partir de 1871
872	—	Août —	694,257	Parcours à partir de 1871.
873	—	Octobre —	780,268	—
874	—	— —	827,069	—
875	—	Novembre —	722,105	—
876	—	— —	671,900	—
863	Foyer rond s/essieux (Luxembourg), transformées en machines-tenders, 4 roues couplées de 1ᵐ.75.	Août 1862.	611,725	—
864	—	Septembre —	669,657	—
865	—	Octobre —	568,660	—
866	—	Novembre —	588,551	—
867	—	Décembre —	587,091	—
868	—	Janvier 1863.	491,930	—
5	Mixtes, ancien foyer rond transformé en grand foyer carré, 4 roues couplées de 1ᵐ.85.	Septembre 1862.	718,739	—
15	—	Juin 1861.	830,957	—
49	—	Août —	747,620	—
78	—	Septembre —	992,086	—
79	—	— —	944,518	—
107	—	Juillet 1862.	809,438	—
446	Mouvement Walschaert (Société Générale d'exploitation), 4 roues couplées de 1ᵐ.80.	Janvier 1870.	452,655	—
447	—	— —	378,569	—
448	—	Février —	474,565	—
449	—	Mars —	392,591	—
450	—	— —	447,041	—
1264	—	Octobre 1880.	45,190	—
1265	—	Septembre —	41,657	—
1266	—	Octobre —	40,170	—
1267	—	— —	39,729	—
421	Machines-tenders (Société Générale d'exploitation), foyer rond, 4 roues couplées de 1ᵐ.80.	Janvier 1866.	218,913	—
422	—	Mars —	241,328	—
423	—	Avril 1839.	229,956	—
424	—	Juin 1867.	308,740	—
200	Hors type, 4 roues couplées de 1ᵐ.85. . .	Juin 1855.	784,075	Parcours à partir de 1860.
201	—	Octobre —	797,457	—
237	—	Mars 1856.	690,825	—

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
252	Hors type, 4 roues couplées de 1m.98. . .	Janvier 1858.	709,981	Parcours à partir de 1860.
265	— 2 — 2m.10. . .	Décembre 1865.	468,945	—
413	— 4 — 1m.50(S.gle)	Janvier 1866.	277,308	Parcours à partir de 1871.
415	— — 1m.60 —	Février —	275,606	—
416	— — 1m.56 —	Janvier 1869.	197,950	Démolie le 29 mars 1881. Parcours à partir de 1871
417	— — — —	Février —	196,586	Parcours à partir de 1871.
418	— — — —	Mars —	215,581	—
419	— — 1m.60 —	Janvier 1866.	385,845	—
420	— — — —	— —	232,915	—
426	— — 1m.65 —	Juin 1861.	216,040	—
431	— — 1m.85 —	Août —	200,856	—
432	— — — —	Novembre —	181,420	—
761	— 6 — 1m.70. . .	Avril 1873.	145,490	—
852	— 4 — 1m.69(Lux.)	Août 1854.	607,600	—
853	— — — —	— —	609,825	—
856	— — — —	Octobre 1857.	986,710	—
857	— — — —	Novembre —	1,042,396	—
858	— — — —	Janvier 1858.	949,994	—
860	— — — —	Avril 1861.	617,872	—
861	— — — —	Février 1862.	633,829	—
80	— — 2m.(Fland.)	Inconnue . . .	86,404	Parcours à partir de 1878.
81	— — — —	— —	82,067	—
173	— — — —	— —	94,426	—
1193	— 2 — 1m.50 —	— —	83,485	Parcours à partir de 1880.
1218	— 6 — 1m.44 (Saint-Ghislain à Erbisœul.)	— —	67,971	—
1219	— —	— —	79,696	—
1214	— 4 roues couplées de 2 mètres. .	Novembre 1880.	46,508	—

B. Locomotives à marchandises.

1° *Pour fortes rampes.*

5	Machines-tenders dites des plans, 8 roues couplées de 1m.05.	Octobre 1871.	344,180	
35	—	Novembre —	359,043	
50	—	Octobre 1870.	257,410	
55	—	Novembre 1871.	351,042	
85	—	Octobre 1874.	147,830	
102	—	Novembre —	175,455	
155	—	Octobre —	139,485	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
162	Machines-tenders, dites des plans, 8 roues couplées de 1m.65.	Novembre 1871.	365,494	
177	—	Mars 1875.	223,398	
180	—	Novembre 1874.	176,729	
182	—	— —	145,464	
183	—	Décembre —	150,973	
191	—	Novembre —	372,671	
223	—	Janvier 1875.	174,494	
412	—	— —	195,732	
685	—	Avril 1873.	259,696	
686	—	— —	274,052	
687	—	Août —	273,354	
688	—	— —	264,847	
689	—	Juillet —	199,292	
690	—	Août —	223,828	
691	—	— —	175,669	
692	—	— —	182,675	
711	—	Octobre —	212,934	
712	—	Novembre —	206,213	
713	—	— —	218,126	
714	—	Décembre —	204,016	
715	—	— —	251,843	
716	—	Juin —	287,389	
717	—	— —	271,266	
718	—	Novembre 1873.	244,205	
719	—	— —	260,472	
720	—	— —	269,181	
768	—	Février 1874.	161,949	
769	—	Mai —	151,747	
770	—	Février —	82,466	
771	—	Mai —	116,743	
772	—	Mars —	93,739	
773	—	Mai —	119,874	
774	—	Avril —	100,904	
775	—	Juin —	110,952	
776	—	Avril —	153,588	
777	—	Juillet —	186,100	
788	—	Janvier —	148,464	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
789	Machines-tenders, dites des plans, 8 roues couplées de 1m.65.	Janvier 1874.	197,542	
790	—	— —	198,814	
791	—	— —	160,470	
792	—	— —	195,690	
793	—	Février —	141,082	
794	—	— —	126,054	
795	—	— —	142,126	
796	—	Mars —	161,952	
797	—	— —	162,100	
848	—	Mars 1875.	151,750	
1212	—	Décembre 1880.	45,187	
502	Machines-tenders, dites Tamines, 8 roues couplées de 1m.22. (Société Générale d'exploitation).	Avril 1869.	220,640	Parcours à partir de 1871.
503	—	Mai —	263,199	—
504	—	— —	285,612	—
505	—	Juin —	278,921	—
506	—	— —	301,565	—
507	—	Juillet —	197,480	—
508	—	— —	256,993	—
510	—	Août —	249,995	—
511	—	Juin —	255,116	—
513	—	Février 1870.	285,725	—
514	—	— —	260,645	—
515	—	Avril —	340,478	—
699	Machines-tenders, dites Graffenstaden, 8 roues couplées de 1m.326.	Novembre 1872.	204,842	
700	—	— —	242,054	
701	—	— —	245,302	
702	—	— —	200,342	
703	—	— —	252,579	
704	—	Avril 1874.	292,064	
705	—	— —	187,942	
706	—	— —	221,332	
707	—	— —	229,044	
708	—	— —	225,360	
709	—	— —	219,600	
710	—	— —	225,552	
949	Engerth (Luxembourg), 8 roues couplées de 1m.26.	Décembre 1871.	280,755	
950	—	— —	266,987	

(XLVI *suite.*) [N° 259.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
951	Engerth (Luxembourg), 8 roues couplées de 1m.26.	Décembre 1871.	245,397	
952	—	Avril 1872.	249,476	
953	—	Mai —	277,238	
954	—	Avril —	271,493	
955	Engerth (Luxembourg), 8 roues couplées de 1m.27.	Mai 1873.	276,268	
956	—	— —	222,998	
957	—	— —	268,346	
958	—	Juin —	263,740	
959	—	Juillet —	265,526	
960	—	— —	254,014	
961	—	— —	221,076	
962	Hors type, deux jeux de 6 roues couplées, 6 roues couplées de 1m.473.	— —	259,974	
969	—	Juin 1872.	92,931	
512	—	Novembre 1881.	4,764	
	2° Ordinaires.			
2	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.48.	Mai 1865.	505,844	
6	—	Octobre 1871.	342,651	
8	—	— 1867.	433,000	
9	—	Janvier 1866.	373,444	
10	—	— —	573,284	
16	—	Septembre —	549,028	
19	—	Août —	564,015	
22	—	Octobre —	514,075	
25	—	Septembre 1871.	330,726	
29	—	Août 1874.	217,181	
31	—	Septembre 1866.	567,207	
32	—	Octobre 1867.	521,515	
34	—	Août 1874.	229,105	
46	—	Octobre 1867.	423,256	
51	—	— 1870.	265,490	
52	—	— 1867.	437,477	
53	—	Août 1874.	287,666	
61	—	Novembre 1866.	556,919	
62	—	Mai 1865.	536,530	
69	—	Octobre 1871.	383,379	
72	—	Novembre 1866.	498,823	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
74	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.45.	Octobre 1867.	436,298	
82	—	Juin 1863.	547,701	
86	—	Décembre —	608,856	
87	—	Août 1874.	277,901	
88	—	Juin 1871.	343,124	
99	—	Juillet 1865.	492,007	
104	—	— 1863.	697,073	
111	—	Août 1867.	472,945	
113	—	Novembre —	464,697	
114	—	Octobre 1871.	362,657	
115	—	Août 1867.	459,586	
120	—	— —	427,818	
122	—	Janvier 1865.	680,240	
126	—	Novembre —	524,265	
127	—	Juin 1864.	618,352	
129	—	Février 1862.	791,912	
131	—	Septembre 1874.	228,079	
132	—	Juin 1862.	728,006	
134	—	Décembre 1866.	500,912	
136	—	Mai 1865.	495,471	
140	—	Mars 1864.	603,840	
143	—	Décembre 1861.	588,881	
149	—	Septembre 1874.	253,293	
150	—	Novembre 1867.	461,612	
164	—	Octobre —	438,730	
169	—	Janvier 1864.	705,459	
170	—	Septembre —	450,933	
179	—	Décembre —	385,402	
181	—	Septembre 1874.	255,197	
184	—	— —	275,796	
185	—	Février 1864.	553,714	
199	—	Octobre —	444,280	
203	—	Novembre 1871.	391,623	
204	—	Décembre —	348,873	
253	—	Mars 1864.	499,430	
260	—	Août 1865.	498,577	
266	—	Avril 1863.	497,721	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
268	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.45.	Avril 1865.	555,609	
271	—	Juin —	569,228	
272	—	— —	470,108	
273	—	— —	487,491	
275	—	Août —	565,649	
276	—	Septembre —	583,256	
278	—	— —	519,557	
281	—	Avril 1865.	546,745	
282	—	— —	529,196	
283	—	— —	561,197	
284	—	Mai —	490,738	
285	—	— —	647,986	
286	—	— —	527,793	
287	—	— —	531,855	
288	—	Juin —	484,925	
289	—	Juillet —	503,749	
290	—	— —	580,072	
297	—	Juin —	590,934	
298	—	— —	609,243	
299	—	Juillet —	526,741	
300	—	Août —	551,889	
311	—	Juillet —	535,049	
312	—	Août —	589,710	
313	—	Septembre —	571,360	
314	—	— —	597,606	
315	—	Août —	592,186	
316	—	— —	565,852	
317	—	— —	644,132	
318	—	Mars 1866.	503,478	
319	—	Janvier —	614,142	
320	—	— —	592,540	
350	—	Décembre —	569,315	
351	—	Janvier 1867.	568,921	
352	—	— —	601,794	
353	—	— —	553,493	
354	—	Février —	643,599	
355	—	Avril —	477,202	

[N° 239.] (XLVI *suite*)

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
356	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m,45.	Février 1867.	569,662	
357	—	Mars —	580,441	
358	—	— —	564,362	
359	—	Avril —	573,073	
365	—	Novembre 1866.	470,942	
366	—	— —	558,629	
367	—	Décembre —	507,530	
368	—	— —	498,295	
369	—	Janvier 1877.	507,272	
370	—	— —	566,246	
371	—	— —	489,408	
372	—	Février —	502,708	
373	—	Janvier —	512,227	
374	—	Avril —	458,264	
376	—	Septembre —	475,925	
377	—	Octobre —	455,535	
378	—	— —	465,777	
379	—	Mars 1868.	498,841	
430	—	Septembre 1874.	246,481	
472	—	— —	239,767	
475	—	Mars —	259,288	
539	—	— —	285,779	
545	—	Avril —	278,089	
554	—	— —	317,064	
555	—	Mai —	276,302	
562	—	— —	305,069	
563	—	Juin —	298,690	
566	—	— —	287,902	
568	—	Juillet —	259,585	
569	—	— —	201,940	
570	—	Mai —	296,696	
571	—	— —	320,500	
573	—	— —	285,003	
574	—	— —	285,135	
582	—	Décembre 1871.	295,800	
583	—	— —	370,399	
584	—	Janvier 1872.	161,036	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
585	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.45.	Janvier 1872.	333,111	
586	—	— —	413,618	
587	—	— —	408,211	
588	—	— —	353,094	
589	—	— —	271,785	
590	—	— —	370,335	
591	—	Février —	375,775	
592	—	Décembre 1871.	314,811	
593	—	— —	291,928	
594	—	Janvier 1872.	329,556	
595	—	— —	311,431	
596	—	Février —	296,621	
597	—	Octobre 1871.	385,859	
598	—	Novembre —	332,420	
599	—	Décembre —	399,052	
600	—	Janvier 1872.	342,163	
601	—	— —	350,451	
602	—	Octobre —	337,456	
607	—	Juillet —	338,745	
608	—	— —	368,266	
609	—	Août —	407,726	
610	—	— —	293,412	
611	—	— —	332,343	
612	—	Avril —	406,016	
613	—	— —	302,503	
614	—	Mai —	311,225	
615	—	— —	326,689	
616	—	Juin —	401,484	
617	—	Novembre —	317,148	
618	—	— —	251,585	
619	—	— —	295,379	
620	—	— —	348,620	
621	—	— —	305,240	
622	—	Septembre —	344,780	
623	—	— —	337,488	
624	—	Octobre —	335,135	
625	—	— —	302,607	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
626	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.45.	Novembre 1872.	353,950	
627	—	Février —	280,046	
628	—	Mai —	367,283	
629	—	Juin —	336,082	
630	—	— —	297,985	
631	—	Décembre —	336,317	
632	—	Janvier 1873.	288,399	
633	—	Février —	331,162	
634	—	Octobre 1872.	357,704	
635	—	Novembre —	291,452	
636	—	Décembre —	287,026	
661	—	Juillet —	333,596	
662	—	Août —	338,463	
663	—	Septembre —	321,405	
664	—	— —	330,008	
665	—	— —	321,437	
666	—	Novembre —	342,461	
667	—	— —	316,837	
668	—	— —	304,515	
669	—	— —	336,378	
670	—	Décembre —	303,428	
671	—	Janvier 1873.	316,498	
672	—	Février —	356,946	
673	—	— —	311,501	
674	—	Mars —	238,952	
675	—	Décembre 1872.	241,413	
676	—	Octobre —	327,350	
677	—	— —	310,666	
678	—	Novembre —	266,614	
679	—	Décembre —	317,881	
680	—	— —	233,323	
721	—	Avril 1873.	263,941	
722	—	— —	347,841	
723	—	— —	318,239	
724	—	— —	267,285	
725	—	— —	270,178	
726	—	Novembre —	284,112	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
727	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.45.	Décembre 1873.	300,158	
728	—	— —	279,737	
729	—	— —	358,049	
730	—	— —	251,457	
731	—	Mars 1874.	271,634	
732	—	— —	287,461	
733	—	— —	268,218	
734	—	— —	246,246	
735	—	Avril 1873.	262,115	
736	—	— —	289,972	
737	—	Mai —	251,769	
738	—	Avril —	266,984	
739	—	Mai —	249,202	
740	—	— —	273,859	
762	—	— —	316,898	
763	—	— —	248,183	
764	—	— —	305,477	
765	—	Juin —	272,680	
766	—	— —	252,419	
767	—	— —	257,724	
798	—	Mai —	275,915	
799	—	Août —	210,801	
800	—	Juin —	249,695	
801	—	Août —	216,905	
802	—	Juin —	271,050	
803	—	Septembre —	307,335	
804	—	Juillet —	260,449	
805	—	Septembre —	168,365	
806	—	Juillet —	205,513	
807	—	Octobre —	250,570	
830	—	Décembre —	265,470	
831	—	Janvier 1875	272,922	
832	—	Février —	228,580	
833	—	Mars —	203,547	
834	—	— —	277,347	
835	—	Avril —	241,884	
836	—	Juin —	212,922	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
944	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.45.	Juin 1870.	335,589	
945	—	— —	360,693	
946	—	— —	343,457	
947	—	— —	358,007	
948	—	Juillet —	339,799	
1038	—	Août 1876.	218,751	
1039	—	Avril —	208,306	
1040	—	— —	276,885	
1041	—	Mai —	260,334	
1042	—	— —	224,505	
1043	—	— —	227,055	
1211	—	Novembre 1880.	34,530	
1466	—	Décembre 1881.	1,739	
1467	—	— —	1,908	
1468	—	— —	»	
1469	—	— —	42	
1477	—	Novembre —	5,687	
1484	—	— —	1,883	
1485	—	Décembre —	1,153	
1487	—	— —	522	
42	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.30.	Juillet 1877.	148,976	
84	—	Août —	157,829	
154	—	Mars —	192,168	
193	—	Août —	173,299	
197	—	Mai 1880.	56,290	
222	—	Août 1877.	161,951	
228	—	Décembre 1875.	213,982	
425	—	Juin 1880.	72,879	
427	—	Mars 1876.	217,578	
429	—	Décembre 1875.	191,918	
540	—	Mars 1878.	121,226	
535	—	Août 1877.	137,266	
550	—	Décembre 1875.	235,577	
854	—	Septembre 1877.	136,776	
859	—	Avril 1878.	166,729	
978	—	Décembre 1875.	208,202	
979	—	— —	217,815	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
980	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m 30.	Décembre 1875.	184,084	
981	—	Février 1876.	209,048	
982	—	Mars —	131,280	
983	—	— —	225,278	
984	—	Août —	163,060	
985	—	Février —	210,859	
986	—	Mars —	199,558	
987	—	— —	230,117	
988	—	Avril —	231,525	
989	—	Mai —	216,913	
990	—	Avril —	195,515	
991	—	Mai —	115,238	
992	—	— —	189,752	
993	—	— —	167,488	
994	—	Juin —	171,997	
1010	—	Mars —	189,525	
1011	—	— —	209,160	
1012	—	— —	47,994	
1013	—	— —	155,551	
1014	—	Mai —	206,655	
1016	—	Octobre 1877.	135,180	
1025	—	— 1876.	162,291	
1026	—	— —	165,791	
1027	—	Novembre —	165,252	
1028	—	Décembre —	182,677	
1029	—	— —	142,962	
1030	—	Janvier 1877.	154,465	
1031	—	— —	179,852	
1032	—	Février —	168,456	
1063	—	Octobre —	158,432	
1064	—	— —	191,941	
1065	—	Novembre —	127,674	
1066	—	Août —	204,529	
1067	—	Septembre —	147,258	
1068	—	— —	185,141	
1069	—	— —	184,737	
1070	—	Octobre —	145,707	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1071	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.30.	Novembre 1877.	143,026	
1072	—	Avril 1878.	142,066	
1073	—	— —	145,912	
1074	—	— —	122,169	
1075	—	Juin —	135,940	
1077	—	Mai —	133,041	
1078	—	Juillet —	131,628	
1079	—	Août —	113,228	
1080	—	— —	121,254	
1081	—	Juin —	119,525	
1082	—	Juillet —	133,415	
1083	—	Août —	131,226	
1084	—	— —	124,111	
1085	—	Octobre —	118,530	
1086	—	Novembre —	141,550	
1113	—	Mars 1879.	93,375	
1114	—	— —	111,527	
1115	—	Avril —	91,344	
1116	—	— —	106,341	
1117	—	— —	103,910	
1118	—	Mai —	101,704	
1119	—	— —	107,399	
1120	—	Juin —	100,740	
1121	—	— —	95,798	
1122	—	— —	89,161	
1123	—	Juillet —	98,967	
1124	—	Octobre —	64,951	
1125	—	Août —	77,727	
1126	—	— —	71,477	
1127	—	Septembre —	74,039	
1128	—	— —	84,867	
1129	—	Janvier —	103,402	
1130	—	Février —	116,666	
1131	—	— —	98,319	
1132	—	Mars —	87,696	
1133	—	Avril —	102,826	
1134	—	Septembre —	93,119	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations*
1135	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.30.	Septembre 1879.	90,389	
1136	—	Janvier —	84,485	
1137	—	Février —	92,458	
1138	—	— —	95,828	
1139	—	Mars —	74,027	
1153	—	Avril —	72,114	
1154	—	Mai —	64,962	
1155	—	— —	66,208	
1156	—	Juillet —	89,541	
1157	—	Juin —	66,877	
1158	—	Août —	61,440	
1159	—	— —	84,813	
1160	—	Janvier 1880	81,726	
1161	—	— —	60,086	
1201	—	Février —	73,950	
1202	—	— —	56,091	
1203	—	— —	57,059	
1204	—	Mars —	39,431	
1205	—	— —	75,925	
1206	—	— —	67,393	
1207	—	Avril —	69,919	
1208	—	Mai —	41,004	
1209	—	Novembre —	38,871	
1210	—	Septembre —	33,713	
1230	—	Décembre —	35,584	
1231	—	— —	37,661	
1232	—	Janvier 1881.	31,212	
1233	—	— —	39,895	
1234	—	Novembre 1880.	40,627	
1235	—	Octobre —	45,042	
1236	—	Novembre —	35,997	
1237	—	— —	51,243	
1238	—	— —	37,977	
1239	—	Décembre —	42,124	
1240	—	— —	42,320	
1241	—	Octobre —	26,315	
1242	—	Novembre —	38,266	

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1243	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.30.	Novembre 1880.	45,718	
1244	—	— —	46,331	
1245	—	Décembre —	38,707	
1246	—	— —	35,659	
1252	—	Octobre —	40,760	
1253	—	— —	45,860	
1254	—	— —	31,146	
1255	—	Novembre —	44,872	
1256	—	— —	47,963	
1257	—	— —	41,056	
1258	—	Décembre —	44,608	
1259	—	Septembre —	40,707	
1260	—	Octobre —	54,016	
1261	—	— —	46,471	
1262	—	Novembre —	47,332	
1283	—	Décembre —	24,148	
1284	—	— —	34,669	
1285	—	Janvier 1881.	30,299	
1286	—	— —	36,615	
1287	—	Février —	38,314	
1288	—	— —	26,868	
1289	—	Mars —	26,737	
1290	—	Avril —	25,187	
1291	—	— —	30,547	
1292	—	Mai —	32,162	
1293	—	Novembre 1880.	46,267	
1294	—	Janvier 1881.	39,373	
1295	—	Février —	30,385	
1296	—	— —	39,153	
1297	—	— —	38,979	
1298	—	Mars —	42,737	
1299	—	Avril —	36,643	
1300	—	Mars —	34,858	
1301	—	Février —	35,394	
1302	—	Mars —	31,311	
1303	—	— —	24,879	
1304	—	Avril —	22,422	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1305	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m 30.	Décembre 1880.	29,186	
1306	—	— —	41,569	
1307	—	Janvier 1881.	39,939	
1308	—	— —	40,447	
1309	—	Décembre 1880.	41,077	
1310	—	— —	39,207	
1311	—	— —	36,095	
1312	—	— —	34,416	
1313	—	Janvier 1881.	31,358	
1314	—	Février —	29,134	
1315	—	— —	41,894	
1316	—	Mars —	26,974	
1317	—	— —	27,330	
1318	—	Avril —	32,670	
1319	—	Novembre —	40,097	
1332	—	Février —	28,040	
1333	—	Mars —	27,979	
1334	—	— —	34,332	
1335	—	Avril —	33,101	
1336	—	— —	23,171	
1337	—	Mai —	30,852	
1338	—	— —	29,853	
1339	—	— —	33,434	
1340	—	Juin —	19,726	
1341	—	— —	21,512	
1342	—	Janvier —	40,293	
1343	—	Février —	43,791	
1344	—	Mars —	34,671	
1345	—	— —	25,726	
1346	—	Avril —	23,054	
1347	—	Février —	39,378	
1348	—	Mars —	28,795	
1349	—	— —	20,397	
1350	—	Avril —	30,405	
1351	—	— —	30,234	
1352	—	Janvier —	31,181	
1353	—	Février —	37,803	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1354	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.30.	Février 1881.	37,715	
1355	—	Mars —	26,348	
1356	—	— —	33,271	
1373	—	Juillet —	14,251	
1374	—	Septembre —	22,054	
1375	—	Octobre —	17,639	
1376	—	Novembre —	2,286	
1377	—	— —	4,038	
1378	—	Avril —	21,642	
1379	—	Mai —	19,636	
1380	—	— —	31,087	
1381	—	— —	18,289	
1382	—	Juin —	22,922	
1383	—	Avril —	33,994	
1384	—	Mai —	21,779	
1385	—	— —	17,397	
1386	—	Juin —	27,288	
1387	—	— —	24,839	
1388	—	Juillet —	15,135	
1389	—	Juin —	20,018	
1390	—	Juillet —	19,288	
1391	—	— —	20,613	
1392	—	— —	16,819	
1393	—	Février —	28,219	
1394	—	Avril —	26,649	
1395	—	— —	30,301	
1396	—	— —	21,184	
1397	—	— —	27,036	
1398	—	Mai —	36,026	
1399	—	— —	18,412	
1400	—	— —	24,403	
1401	—	Juin —	21,065	
1402	—	— —	25,517	
1403	—	Mai —	24,103	
1404	—	Avril —	34,383	
1405	—	Mai —	28,645	
1406	—	Juin —	17,934	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1407	Grand foyer carré, 6 roues couplées de 1m.30.	Juin 1881.	24,317	
1408	—	— —	27,206	
1409	—	— —	10,001	
1410	—	— —	10,124	
1411	—	Juillet —	14,083	
1412	—	— —	22,822	
1413	—	— —	17,005	
1414	—	— —	18,259	
1415	—	Août —	17,477	
1416	—	— —	18,200	
1417	—	— —	10,362	
1418	—	Septembre —	12,202	
1419	—	— —	11,966	
1420	—	Novembre —	2,916	
1421	—	— —	2,770	
1422	—	Décembre —	»	
1423	—	Mai —	29,023	
1424	—	— —	25,545	
18	Grand foyer rond, petite longueur, 6 roues couplées de 1m.45.	Juin 1861.	594,229	Démolie le 23 août 1881.
33	—	Août —	605,789	
133	—	Juin 1863.	518,303	
144	—	Mars 1864.	515,847	
168	—	Août 1863.	642,158	Démolie le 21 juillet 1881.
261	—	Juillet —	675,370	
7	Grand foyer rond, grande longueur, 6 roues couplées de 1m.45.	Septembre —	571,127	
48	—	Juillet 1862.	545,160	
141	—	— 1863.	527,497	Démolie le 19 avril 1881.
166	—	Février —	533,056	
167	—	Janvier 1864.	538,749	
173	—	Mars —	544,059	
256	—	Août 1863.	588,586	
267	—	Avril —	565,938	
269	—	— —	539,421	
270	—	— —	568,915	
274	—	Août —	477,118	
277	—	Septembre —	488,504	Démolie le 23 août 1881.
279	—	Octobre —	555,837	Démolie le 22 novembre 1881.

[N° 239] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
280	Grand foyer rond, grande longueur, 6 roues couplées de 1m.45.	Novembre 1863.	532,262	
480	Foyer carré moyen (Société Générale), 6 roues couplées de 1m.35.	Septembre 1869.	315,340	
481	—	Août —	282,073	
482	—	— —	314,335	
483	—	Juillet —	339,576	
484	—	Juin —	322,622	
485	—	— —	289,455	
486	—	Février 1870.	267,669	
487	—	Mars —	269,819	
488	—	Octobre 1869.	261,028	
489	—	— —	312,660	
490	—	Septembre —	300,754	
491	—	Mars 1870.	314,878	
492	—	— —	257,929	
493	—	Avril —	284,334	
494	—	Mai —	339,888	
495	—	— —	284,935	
496	—	Juin —	311,901	
497	—	— —	308,580	
498	—	Juillet —	271,025	
499	—	— —	295,735	
911	Foyer rond (Luxembourg), 6 roues couplées de 1m.45.	Mars 1866.	536,885	
912	—	— —	511,154	
913	—	Avril —	543,621	
914	—	— —	614,130	
915	—	— —	546,742	
916	—	Mai —	534,157	
917	—	— —	546,624	
918	—	— —	549,550	
919	—	Avril —	510,615	
920	—	— —	455,511	
921	—	Mai —	530,713	
922	—	Juin —	289,856	
923	—	— —	499,159	
924	—	Juillet —	542,150	
925	—	— —	494,502	
926	—	— —	488,056	

(XLVI *suite.*) [N° 259.]

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
927	Foyer rond (Luxembourg), 6 roues couplées de 1m.45.	Avril 1867.	588,832	
928	—	— —	585,605	
929	—	Mai —	417,730	
930	—	— —	559,379	
931	—	— —	524,393	
932	—	Juin —	531,255	
933	—	— —	518,367	
934	—	— —	526,410	
935	—	Juillet —	488,440	
936	—	— —	492,419	
937	—	— —	508,918	
893	Foyer rond (Luxembourg), 6 roues couplées de 1m.31.	Décembre 1860.	810,193	
894	—	Juillet 1861.	667,221	
895	—	— —	740,336	
896	—	Mars 1862.	646,819	
897	—	Avril —	585,850	
898	—	Mai —	720,503	
899	—	Février 1863.	644,681	
900	—	Mars —	634,227	
901	—	— —	546,844	
902	—	Septembre 1862.	691,161	
903	—	Mars 1863.	708,330	
904	—	Avril —	621,319	
905	—	Mai —	508,117	
906	—	Octobre 1864.	620,324	
907	—	— —	676,466	
908	—	Juin 1865.	613,901	
909	—	Juillet —	589,761	
910	—	Août —	578,825	
883	Foyer rond (Luxembourg), 6 roues couplées de 1m.45.	Décembre 1857.	689,243	
884	—	Mars 1858.	821,622	
885	—	Juillet —	750,668	
886	—	Septembre —	689,796	
887	—	Octobre —	755,721	
888	—	Novembre —	739,678	
889	—	Décembre —	803,505	
890	—	Février 1859.	721,568	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
891	Foyer rond (Luxembourg), 6 roues couplées de 1m.45.	Avril 1859.	763,718	
938	Petit foyer carré (Luxembourg), 6 roues couplées de 1m.31.	Août 1870.	403,301	
939	—	— —	414,042	
940	—	— —	408,642	
941	—	— —	389,912	
942	—	— —	423,414	
943	—	Septembre —	382,248	
20	Foyer rond, 6 roues couplées de 1m.45. .	Août 1857.	686,778	
878	— — — (Lux.).	Septembre 1856.	695,806	
879	—	Octobre —	717,742	
880	—	Décembre —	650,219	
881	—	Février 1857.	792,225	
882	—	Avril —	699,755	
456	Petit foyer rond (Société générale), 6 roues couplées de 1m.45.	Janvier 1855.	249,726	Parcours à partir de 1871.
457	—	— —	217,846	—
458	—	Mars —	189,874	—
459	—	Février —	190,887	—
460	—	Septembre 1866.	216,782	—
461	—	Octobre —	240,130	—
469	Foyer rond moyen (Société générale), 6 roues couplées de 1m.40.	Juin 1865.	245,281	—
470	—	— —	314,996	—
476	—	Février 1867.	308,914	—
477	—	Mars —	292,613	—
478	—	Janvier —	246,688	—
479	—	— —	253,693	—
963	Anglaises (Luxembourg), 6 roues couplées de 1m.52.	Avril 1873.	251,323	
964	—	— —	249,737	
965	—	Juin —	242,450	
966	—	Mai —	254,699	
967	—	— —	222,113	
968	—	— —	290,020	
221	Petit foyer de Cockerill, 6 roues couplées de 1m.48.	Octobre 1856.	660,842	Parcours à partir de 1860.
224	—	Janvier 1857.	711,322	—
225	—	— —	170,689	—
226	—	Février —	577,842	—
516	Charbonnières (Société générale)	Mars —	210,104	Parcours à partir de 1871.
517	—	— —	242,182	—

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
518	Charbonnières (Société générale)	Mai 1857.	256,570	Parcours à partir de 1871.
519	—	— —	385,011	—
520	—	Juin —	375,191	—
521	—	— —	393,685	—
522	—	Juillet 1879.	395,204	—
523	—	— —	279,386	—
524	—	Septembre —	408,091	—
525	—	Octobre —	392,404	—
230	Hors type, 6 roues couplées de 1m.45 . . .	Août 1857.	644,656	Parcours à partir de 1860.
206	— — 1m.40(S.G.)	Juin 1865.	542,598	—
462	— — — —	— 1866.	325,998	Parcours à partir de 1871.
463	— — — —	Février 1867.	310,952	—
464	— — 1m.50 —	Novembre 1866.	201,034	—
465	— — 1m.30 —	— —	186,859	—
466	— — — —	Décembre —	192,394	—
467	— — — —	— —	209,413	—
500	— — 1m.45 —	Août 1869.	428,424	—
877	— — — (Lux.)	Juillet 1856.	768,997	—
1015	— — 1m.30(Hesb. Condroz.)	Juin 1866.	98,531	Parcours à partir de 1876.
452	— — 1m.45 (S.G)	Août 1857.	306,207	Parcours à partir de 1871.
453	— — — —	— —	325,915	—
454	— — — —	Avril —	325,812	—
455	— — — —	Mai —	303,854	—
1215	— — 1m.55 (St-G. à Erbisœuit.)	Inconnue . . .	29,111	Parcours à partir de 1880.
1216	— — — —	— . . .	20,429	—
1217	— — — —	— . . .	26,369	—
1263	— — 1m.35 (Flan.)	— . . .	38,702	—
1454	— — 1m.25 (Marb. à Virton.)	— . . .	8,169	Parcours à partir de 1881.
1455	— — — —	— . . .	5,847	—
1456	— — — —	— . . .	12,926	—
	C. Locomotives de manœuvres.			
43	Foyer carré, dernier modèle, 6 roues couplées de 1m.20.	Février 1872.	291,358	
178	—	Décembre 1874.	214,477	
404	—	— 1871.	246,542	
405	—	Janvier 1872.	261,080	
406	—	— —	283,305	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
407	Foyer carré, dernier modèle, 6 roues couplées de 1m.20.	Janvier 1872.	213,062	
408	—	Février —	197,809	
409	—	— —	242,116	
410	—	Mars —	233,577	
411	—	— —	288,921	
414	—	Mai 1875.	173,743	
468	—	Avril 1881.	29,140	
471	—	Mars 1880.	52,312	
475	—	— —	55,304	
501	—	Avril —	58,402	
509	—	Février 1879.	100,239	
527	—	Avril 1880.	56,073	
531	—	Mai 1875.	139,474	
534	—	— —	197,271	
538	—	— 1879.	69,789	
575	—	Mars 1872.	231,707	
576	—	— —	259,744	
577	—	— —	275,938	
578	—	Octobre 1871.	244,486	
579	—	Novembre —	274,735	
580	—	— —	251,168	
581	—	— —	266,687	
693	—	Septembre 1873.	237,883	
694	—	— —	169,069	
695	—	— —	231,347	
696	—	— —	194,440	
697	—	— —	199,613	
698	—	Octobre —	202,960	
741	—	Février 1874.	190,200	
742	—	— —	106,176	
743	—	— —	215,767	
744	—	— —	209,352	
745	-	— —	220,458	
746	—	Novembre 1873.	195,960	
747	—	— —	218,093	
748	—	— —	216,310	
749	—	— —	198,609	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
850	Foyer carré, dernier modèle, 6 roues couplées de 1m.20.	Décembre 1873.	168,663	
751	—	— —	164,061	
752	—	— —	228,395	
753	—	— —	255,163	
754	—	— —	192,295	
755	—	Janvier 1874.	211,075	
756	—	— —	249,204	
757	—	Février —	236,586	
758	—	— —	146,359	
759	—	Mars —	145,666	
760	—	— —	193,668	
778	—	Avril —	125,148	
779	—	— —	217,793	
780	—	Mai —	113,163	
781	—	— —	137,689	
782	—	— —	189,525	
783	—	Juin —	117,081	
784	—	— —	162,393	
785	—	Juillet —	202,378	
786	—	— —	194,750	
787	—	Août —	199,474	
857	—	Juin 1875.	238,164	
858	—	— —	190,219	
859	—	— —	196,815	
840	—	— —	147,676	
841	—	Juillet —	164,919	
842	—	— —	224,814	
843	—	Août —	154,457	
844	—	— —	192,536	
845	—	Septembre —	189,332	
846	—	— —	185,139	
847	—	Janvier —	229,007	
849	—	Mars —	226,434	
850	—	— —	150,841	
851	—	— —	183,973	
855	—	Juin 1879.	79,507	
892	—	Avril 1881.	18,768	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMÉROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1017	Foyer carré, dernier modèle, 6 roues couplées de 1m.20.	Octobre 1876.	156,561	
1018	—	— —	167,904	
1019	—	— —	178,945	
1020	—	Novembre —	158,065	
1021	—	— —	145,388	
1022	—	— —	135,795	
1023	—	— —	108,857	
1024	—	— —	135,700	
1044	—	— —	164,787	
1045	—	— —	158,311	
1140	—	Juin 1879.	70,580	
1141	—	Juillet —	88,145	
1142	—	Janvier 1880.	46,565	
1143	—	— —	59,347	
1144	—	— —	70,257	
1145	—	Mars —	67,320	
1146	—	Novembre —	41,072	
1147	—	Juin —	47,994	
1148	—	Janvier —	73,494	
1149	—	— —	70,332	
1150	—	— —	65,030	
1151	—	Février —	60,544	
1152	—	— —	42,674	
1247	—	Octobre —	28,413	
1248	—	Novembre —	30,649	
1249	—	— —	37,248	
1250	—	— —	42,519	
1251	—	— —	24,421	
1320	—	Juin 1881.	14,590	
1321	—	Avril —	18,592	
1322	—	— —	26,100	
1323	—	Juin —	21,631	
1324	—	— —	14,877	
1325	—	— —	18,538	
1326	—	— —	17,070	
1327	—	Juillet —	12,511	
1328	—	Juin —	10,668	

(XLVI *suite.*) [N° 239.]

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881.	*Observations.*
1329	Foyer carré, dernier modèle, 6 roues couplées de 1m.20.	Juillet 1881.	18,521	
1330	—	Avril —	17,910	
1331	—	— —	18,188	
125	—	Janvier 1866.	249,211	
128	—	— —	373,504	
330	—	Décembre —	318,074	
331	—	Janvier 1867.	206,224	
332	—	— —	266,891	
333	—	Février —	277,031	
334	—	— —	276,690	
335	—	— —	230,505	
336	—	Mars —	326,607	
337	—	— —	249,543	
338	—	Mai —	234,581	
339	—	— —	285,523	
340	—	Décembre 1866.	350,735	
341	—	Janvier 1867.	346,780	
342	—	Février —	358,227	
343	—	Juillet —	238,750	
344	—	Avril —	371,114	
345	—	— —	325,165	
346	—	— —	374,360	
347	—	Mai —	345,051	
348	—	— —	353,741	
349	—	Juin —	369,236	
388	—	Décembre —	370,594	
394	—	Février 1868.	319,059	
395	—	— —	287,311	
396	—	Mars —	312,505	
397	—	— —	221,469	
4	Petit foyer, 6 roues couplées de 1m.45. Anciennes machines à marchandises transformées.	Août 1860.	695,086	
24	—	Décembre —	603,265	
27	—	Juin —	625,093	
41	—	Mars —	645,485	
44	—	— —	685,309	
60	—	Février —	675,051	
70	—	Janvier —	701,207	

[N° 239.] (XLVI *suite.*)

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881	*Observations.*
73	Petit foyer, 6 roues couplées de 1m.45. Anciennes machines à marchandises transformées.	Mars 1860.	639,873	
77	—	Mai —	532,639	
89	—	Juin —	514,980	
97	—	— —	651,691	
101	—	Avril —	638,660	
103	—	Janvier —	834,310	
121	—	Juin —	664,236	
156	—	Novembre —	5,898	
157	—	Décembre —	630,862	
171	—	Janvier 1861.	636,989	
205	—	Octobre 1855.	556,218	Parcours à partir de 1860.
206	—	Novembre —	571,707	—
207	—	Octobre —	519,254	—
208	—	Janvier 1856.	680,393	—
209	—	Mars —	543,291	—
210	—	Janvier —	585,000	—
211	—	Juin —	576,551	—
212	—	Août —	626,703	—
254	—	Octobre 1860.	637,960	—
255	—	Janvier 1861.	621,560	—
262	—	Mars —	651,547	—
213	Machines-tenders, 4 roues couplées à l'avant de 1m.45.	Juin 1856	606,465	—
214	—	Septembre —	630,166	—
215	—	Décembre —	459,661	—
216	—	Février —	489,627	—
217	—	Juin 1857	584,404	—
218	—	— —	576,058	—
219	—	Novembre —	509,112	—
220	—	Décembre —	555,462	—
972	Foyer carré (Luxembourg), 6 roues couplées de 1m.27.	Novembre 1873.	184,831	
973	—	— —	169,519	
974	—	— —	169,772	
975	—	Décembre —	185,724	
976	—	— —	153,009	
977	—	— —	198,810	
195	Hors type, 4 roues couplées de 1m.45. . .	Octobre 1854.	560,702	Parcours à partir de 1860
196	— 4 — — . .	Novembre —	574,365	—

(XLVI *suite*.) [N° 239.]

NUMEROS des locomotives.	SYSTÈME DES LOCOMOTIVES.	DATE de MISE EN SERVICE.	PARCOURS TOTAL au 31 décembre 1881	*Observations.*
231	Hors type, 6 roues couplées de 1m.82. . .	Avril 1857.	446,435	Parcours à partir de 1860.
232	— 6 — — . .	— —	468,955	—
234	— 4 — de 1m.57 .	Janvier 1856.	518,008	—
235	— 4 — — . .	Février —	518,502	—
236	— 4 — — . .	— —	492,552	—
474	— 6 — de 1m.30 S.C.	Mars 1861.	468,962	Parcours à partir de 1871.
528	— 4 — de 1m.25 —	Janvier 1856	107,241	—
529	— 4 — de 1m.27 —	Juin 1857.	217,116	—
532	— 6 — de 1m.22 —	Mai —	427,379	—
533	— 6 — — —	— —	360,094	—
541	— 6 — de 1m.25 —	Mars 1865.	455,109	—
542	— 6 — — —	Juin 1866.	469,035	—
545	— 6 — — —	— —	442,540	—
544	— 4 — de 1m.30 —	Septembre 1870	400,705	—
546	— 4 — de 0m.945—	— 1866.	239,467	—
547	— 4 — de 0m.85 —	— —	234,902	Démolie le 29 mars 1881. Parcours à partir de 1871
548	— 4 — de 1m.» —	Juin 1864.	260,968	Parcours à partir de 1871.
549	— 4 — — —	Octobre 1881.	115,565	—
551	— 4 — de 0m.84 —	Décembre 1857.	159,515	—
552	— 6 — de 1m.08 —	Août 1862	572,165	—
555	— 4 — de 1m.» —	— —	586,576	Parcours à partir de 1874.
557	— 4 — de 1m.055—	— —	88,500	—
572	— 6 — de 1m.105—	Juin 1857.	109,770	—
970	— 4 — de 1m 31 Lux.	— 1873.	514,014	Démolie le 22 nov 1881. Parcours à partir de 1874
1453	— 4 — de 1m.24 Marbehan-Virton.	Inconnue . . .	»	Parcours à partir de 1881.
	D. Locomotives à petite section du Flénu.			
558	»	Juin 1855.	284,652	Parcours à partir de 1860.
559	»	Juillet 1856.	122,798	—
560	»	— 1855.	206,994	—
561	»	Juin 1858	237,957	—
565	»	— 1860.	185,678	
567	»	— 1856.	78,420	—
685	»	Novembre 1872.	250,578	
684	»	— —	241,996	

N° XLVII. — *Commandes de matériel roulant en* 1881.

Comparaison des années 1881 et 1880.

	NOMBRE imputé sur fonds		QUANTITÉ TOTALE de matériel, commandée		
	de 1er établissement.	du budget.	en 1881.	en 1880.	Différences pour 1881.
Locomotives :					
A voyageurs	29	2	31	74	— 43
A marchandises	(1) 46	16	62	146	— 84
De gare et de manœuvre	20	12	32	19	+ 13
Ensemble.	95	30	125	239	— 114
Tenders	80	»	80	149	— 69
Voitures à vapeur	»	»	»	1	— 1
Véhicules pour trains de voyageurs :					
Voitures à voyageurs — de 1re classe — à 2 caisses et à 2 coupés	23	»	23	»	+ 23
Voitures à voyageurs — de 1re classe — à 3 —	22	»	22	»	+ 22
Voitures à voyageurs — mixtes	20	»	20	1	+ 19
Voitures à voyageurs — de 2e classe, à 4 compartiments	13	»	13	»	+ 13
Voitures à voyageurs — de 3e — à 5 —	»	»	»	»	»
Voitures diverses. — Fourgons à bagages, à miroirs et à coupé	»	»	»	33	— 33
Voitures diverses. — Wagons fermés à 2 compartiments, pour trains de voyageurs	50	»	50	»	+ 50
Voitures diverses. — Boxes pour chevaux	»	»	»	11	— 11
Voitures diverses. — Trucks pour équipages	»	»	»	11	— 11
Ensemble.	128	»	128	56	+ 72
Véhicules pour trains de marchandises :					
Wagons fermés de 10 tonnes, à 2 portes	»	»	»	2	— 2
— — — à 4 —	»	»	»	450	— 450
— — — type 1881	50	»	50	»	+ 50
— — pour petit bétail	»	»	»	»	»
— à charbon de 10 tonnes	4,200	50	4,250	2,174	+2,076
— à laine et à coke	»	»	»	301	— 301
— — et à coton	»	»	»	»	»
— plats de 10 tonnes, à bassettes rabattantes	»	»	»	»	»
— — 10 — à 4 roues	»	»	»	150	— 150
— — 20 — à 8 —	»	»	»	101	— 101
— pour le transport des plaques tournantes	»	»	»	1	— 1
— à trémies	»	»	»	1	— 1
Fourgons à marchandises	60	50	110	»	+ 110
Ensemble.	4,310	100	4,410	3,180	+1,230
Véhicules pour services divers :					
Wagonnets pour l'entretien de la route	50	10	60	»	+ 60

(1) Y compris la locomotive type « Mogul ».

N° XLVIII. — *Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellements et extensions.*

N° XLVIII. — *Situation de l'effectif du*

ANNÉES.	ENTRÉES.				SORTIES.			AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissemt. — Extensions.	RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL neuf.	RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL transformé.	TOTAL.	A RENOUVELER. MATÉRIEL démoli.	A RENOUVELER. MATÉRIEL transformé.	TOTAL.		Existant.	Devant exister d'après colonne 2.	Avance.	Arriéré.
Locomotives.												
1835 à 1869	358	(1)189	51	598	174	51	225	+ 373	375	358	15	»
1870	»	(1) 1	6	7	5	6	9	— 2	371	358	15	»
1871	(2)167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	528	57	»
1872	54	53	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	»
1873	73	(3) 1	9	83	8	9	17	+ 66	706	654	52	»
1874	86	»	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	»
1875	(4)205	»	»	205	6	»	6	+ 197	979	945	36	»
1876	78	»	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26	»
1877	26	»	3	29	7	3	10	+ 19	1,066	1,047	19	»
1878	(5) 52	»	25	57	15	25	58	+ 19	1,085	1,079	6	»
1879	(6) 55	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,149	1,132	17	»
1880	(7)131	4	8	143	17	8	25	+ 118	1,267	1,265	4	»
1881	(8)184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
	1,447	302	164	1,913	295	164	457					
		466										

(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 (Sturock).
(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-Condroz.
(5) Dont 9 reprises aux lignes des Flandres.
(6) — 8 — — — et 5 reprises au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul.
(7) Dont 10 reprises aux lignes des Flandres.
(8) Dont 4 reprises à la ligne de Marbehan à Virton.

Tenders.												
1835 à 1869	516	161	»	477	190	»	190	+ 287	287	516	»	29
1870	»	15	»	15	20	»	20	— 5	282	516	»	34
1871	(1)112	10	»	122	15	»	15	+ 107	389	428	»	39
1872	59	15	»	74	22	»	22	+ 52	441	487	»	46
1873	79	»	»	79	20	(2) 1	21	+ 58	499	566	»	67
1874	40	(3) 1	»	41	21	»	21	+ 20	(4) 519	606	»	87
1875	(5)121	50	»	171	21	»	21	+ 150	669	727	»	58
1876	72	(6) 41	»	113	13	»	13	+ 100	769	799	»	30
1877	28	»	»	28	16	»	16	+ 12	781	827	»	46
1878	(7) 12	»	»	12	11	»	11	— 1	782	859	»	37
1879	(8) 52	»	»	52	24	»	24	— 8	790	871	»	81
1880	(9) 49	»	»	49	7	»	7	+ 42	832	920	»	88
1881	103	29	»	134	7	»	7	+ 127	(10) 959	955	(11) 6	»
	1,025	322	»	1,347	387	1	388					

(1) Provenant de la Société générale d'exploitation.
(2) Tender Sturock transformé en locomotive de gare.
(3) Provenant de la transformation d'un wagon.
(4) Dont 5 cédés en 1874 au Luxembourg.
(5) Venant des lignes du Grand-Luxembourg.
(6) Dont 1 construit à l'Arsenal, en utilisant la caisse de l'ancien tender Sturock [*voir note* (2)].
(7) Dont 3 repris aux lignes des Flandres.
(8) — 5 — — —
(9) — 9 — — —
(10) Y compris 3 tenders affectés à un service spécial, aux ateliers de Malines et de Luttre.
(11) Dans le chiffre du renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la fourniture, à la démolition d'une locomotive et d'un tender.
Effectif des locomotives à tenders indépendants 959
» des tenders affectés au service de ces machines. 956
Soit une différence de 3 tenders en moins sur l'effectif et par conséquent de 3 tenders en plus qu'il y a lieu de renouveler.
Le renouvellement des locomotives étant en avance de 9, le renouvellement des tenders sera donc également d'une avance de 9—3=6.

Voitures à vapeur.												
1876	2	»	»	(1) 2	»	»	»	+ 2	2	2	»	»
1877	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»
1878	11	»	»	11	»	»	»	+ 11	13	13	»	»
1879	»	»	»	»	»	»	»	»	13	13	»	»
1880	1	1	»	2	1	»	1	+ 1	14	14	»	»
1881	»	»	»	»	»	»	»	»	14	14	»	»
	14	1	»	15	1	»	1					

(1) Construites à l'Arsenal de Malines.

matériel roulant. — Renouvellements et extensions

ANNÉES	ENTRÉES. PREMIER établissement — Extensions — Matériel neuf	PREMIER établissement — Changement de classification	RENOUVELLEMENT MATÉRIEL neuf	RENOUVELLEMENT MATÉRIEL transformé	TOTAL	SORTIES. PREMIER établissement — Changement de classification	A RENOUVELER MATÉRIEL démoli	A RENOUVELER MATÉRIEL transformé	TOTAL	AUGMENTATION ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE existant	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE Devant exister d'après colonnes 2, 3 et 7	BALANCE de RENOUVELLEMENT Avance	BALANCE de RENOUVELLEMENT Arriéré
Véhicules pour trains de voyageurs.														
1835 à 1858	940	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(1) 1,143	940	203	»
1859 à 1869	953	»	221	6	1,180	»	405	90	495	— 9	1,830	1,895	»	65
1870	»	»	71	15	86	»	24	12	36	+ 50	1,880	1,895	»	15
1871	(2) 554	»	74	5	413	»	53	»	53	+ 360	2,240	2,227	13	»
1872	159	286	19	»	444	301	45	»	346	+ 98	2 338	2,351	»	13
1873	185	5	5	»	191	229	76	»	305	— 114	2 224	2,310	»	86
1874	»	32	181	»	213	(3) 1	79	(4) 2	82	+ 131	2,355	2 341	14	»
1875	(5) 291	129	(6) 100	»	(6) 520	»	72	(7) 5	77	+ 443	(8) 2,798	2,761	(6) 37	»
1876	65	»	125	»	190	»	84	»	84	+ 102	2,900	2 824	76	»
1877	87	1	48	»	136	»	65	»	65	+ 41	2 941	2 881	60	»
1878	(9) 187	»	137	20	364	»	47	20	67	+ 297	3 238	3,069	169	»
1879	(10) 257	»	31	64	352	(10) 1	62	64	127	+ 225	3,463	3 325	138	»
1880	(11) 266	»	284	152	702	(10) 1	56	152	209	+ 493	3,956	3,570	386	»
1881	(12) 10	»	92	1	53	»	75	1	76	— 45	3 895	3,880	515	»
	3,662	451	1,334	265	4,770	333	1,141	346	2,020					
1er établisst	4,113		1,097				1,487							
Montant des sorties	533		203 excédent des entrées sur les sorties au 31 décemb 1858											
Reste	3,580		Total 1,300											

(1) Dont 6, provenant de la ligne de Mons à Manage, renseignés au compte rendu de 1859, bien qu'utilisés en 1857

(2) Dont 310 repris à la Société générale d'exploitation

(3) Une voiture déduite pour rectification

(4) Transformés en bureaux

(5) Dont 7 repris à la Compagnie de Hesbaye Condroz + 245 restant des 59 repris fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 39 autres acquis par l'État pour assurer le service des lignes du Luxembourg

(6) Non compris 3 voitures construites et livrés en 1875, sur les fonds de l'exercice 1875, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876

(7) Dont 3 transformés en bureaux

(8) — 41 repris aux lignes des Flandres

(9) — 33 — — — et 9 repris au chemin de fer de Saint Ghislain à Erbisœul

(10) Affecté au service du train royal

(11) Dont 38 repris aux lignes des Flandres

(12) 10 véhicules repris à la ligne de Marbehan à Virton

Véhicules pour trains de marchandises.

1835 à 1858	7,336	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(1) 6,963	7,336	»	373
1859 à 1869	3,972	»	3 190	73	7,235	»	4,036	10	4,046	»	10,152	11,305	»	1,150
1870	476	»	1,210	12	1,698	»	338	15	353	+ 1,345	11,497	11,784	»	287
1871	(2) 9,261	»	596	»	9,857	»	257	5	242	+ 9 413	20,912	21,065	»	155
1872	(3) 1,625	501	659	»	2,785	286	274	»	560	+ 2,025	22,936	22 653	282	»
1873	451	229	1	»	681	5	539	(4) 2	542	+ 339	23,274	23 360	»	86
1874	23	»	6	»	29	32	210	»	244	— 215	23,059	23,351	»	292
1875	(5) 5,163	»	(6) 789	2	5,954	129	296	(7) 4	429	(6) 5,525	(8) 28,584	28,585	(6) 199	»
1876	1 159	»	(7) 615	1	1 775	»	601	»	601	+ 1,192	29,776	29,564	212	»
1877	525	»	757	1	1 281	(8) 6	536	1	565	+ 718	30,434	30,041	413	»
1878	(9) 1 054	»	210	91	1 355	»	661	91	752	+ 58	31,057	31 075	»	58
1879	(10) 986	»	529	156	1 642	(11) 516	447	156	1,099	+ 543	31,580	31,545	35	»
1880	(12) 3,415	»	8	551	3,757	(11) 32	568	551	741	+ 3,016	34,596	34,911	»	315
1881	(13) 2,965	»	105	339	4,025	»	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	»	457
	38,766	330	8,442	1,206	41 610	1,024	8 578	1,154	10,756					
1er établisst	39,288		9,648				9,732							
Montant des sorties	1,024		Excédent des sorties sur les entrées au 31 décembre 1858			373								
Reste	38, 74		Total			10,105								

(1) Dont 697, provenant de la ligne de Mons à Manage, renseignés aux comptes rendus de 1859 et de 1860, bien qu'utilisés en 1857

(2) Dont 8,100 repris à la Société générale d'exploitation

(3) — 45 — — —

(4) Transformés en magasins

(5) Dont 41 repris à la Compagnie de Hesbaye Condroz, + 3 091 restant des 8,184 repris fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 2,016 acquis par l'État pour assurer le service sur les lignes du Luxembourg + 10 acquis par le même pour l'ancien réseau

(6) Non compris 461 wagons construits et livrés en 1875 sur les fonds de l'exercice 1875 et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876

(7) Non compris 10 wagons construits et livrés en 1876, sur les fonds de l'exercice 1877 et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1877

(8) Dont 5 pour rectification du nombre de démolis

(9) — 95 repris aux lignes des Flandres

(10) — 96 — — — et 48 repris au chemin de fer de Saint Ghislain à Erbisœul

(11) Wagons supprimés des états de situation de la Direction de la Traction et du matériel et reportés dans les inventaires du Contrôle des matières (*Voir* note de renvoi (2) de l'annexe XLIII)

(12) Dont 168 repris aux lignes des Flandres

(13) Dont 52 repris avec la ligne de Marbehan à Virton

N° XLIX — *Crédits spéciaux*

PREMIER

ANNÉES.	ACHAT ET REPRISE DE MATÉRIEL				CRÉDITS ALLOUÉS		SOMMES PAYÉES, PAR ANNEE, de 1859 à 1881			
								DÉTAIL DES DÉPENSES		
	Locomotives.	Tenders.	VÉHICULES à voyageurs	VÉHICULES à marchandises et divers	Dates des lois.	Montant.	Montant total.	Locomotives et accessoires	Pièces de rechange	Voitures, wagons et approvisionnements
1859 à 1869	95	63	993	72	»	20,729,000 »	21,179,376 56	5,562,351 9	3 644 35	14 832,248 51
1870	»	»	»	476	3 juin 18 0, § 35	1,500,000 »	949,8?4 42	29,367 5?	»	884 865 50
1871	167	112	334	9,261	24 février 1871, 1°	4 450,000 »	3 473,537 ?4	»	»	3,433,695 51
					24 juillet 1871	205,000	»	»	»	»
					23 février 1871	13,364 175 59	(1)13 381,175 59	7,432,269 34	»	19 229,069 »
					—	13,600,000 »	(2)13,600 000 »			
					3 juin 18 0	35 095 58	(3) 35,095 58		»	»
1872	54	59	139	1 693	2 mars 187?, 1°	10 780,000 »	9 613 68? 86	3,333,585 0?	9 723 82	5,926,886 67
					id 3?	1,300,000 »	»	»	»	»
					3 juin 1870	29 136 8?	(3) 29,136 8?	»	»	»
1873	75	79	185	451	16 août 1873, § 32	9,500,000 »	10 163 919 68	5,575,068 80	107,021 59	3 832 213 40
					23 février 1871	10,824 80	(4) 10,824 80	»	»	8,505 »
					—	»	3 2?? 458 ??	2,451,741 83	42,330 »	?55,625 54
1874	86	40	»	23	?3 février 1871	51 862 5	(4) 51 862 50	»	»	»
1875	103	121	291	5,163	16 août 1873, § 31	17 336 9?5 01	17,336 9?6 01	6 26? 9?6 01	»	11,070,000 »
					9 juill 1873 §§ ?4 et ?5	1?,700,000 »	22? 153 81	79,?30 »	»	113,060 »
							6 397 26? 15	6,071,061 45	»	141,?99 51
					16 août 1873, § 33	13 179 984 »	13 113 702 99	4 497,?09 71	138 900 »	8 383,861 52
1876	78	72	63	1,139	2?mai 1876,§§ 3et?5	8,443,410 9?	7,? 79 069 53	4,630,0 3 42	»	2 5??,?06 07
1877	26	28	57	523	17 juillet 1877, § 19	6 700,000 »	3,?72 80? 47	1,407,512 11	693 761 67	3,?07,081 93
1878	32	12	187	1,034	5 juin 1878 § 16	5,000,000	4 750,741 ?6	1 131,?04 »	33 586 59	3,?00,925 82
					31 mai 1878	506,440 63	506 440 61	?07 611 24	»	?91,?46 30
					id	42 ,855 7?	428,855 7?	180 806 60		?19,864 20
1879	53	32	237	986	4 août 1879	400,000 »	3?? 666 31	180,?16 40	3,?54 55	138 310 01
					28 janvier 1879 § 2	4,000,000 »	6,?51,448 47	2 ?32,960 ?1	41 90? 06	4,?45,?9? 10
					1er juill 1879, § 45	7 300,000 »				
1880	121	40	228	3,317	23 mai 1880, § 5	12 000,000 »	17,794,891 ?3	5,774,?16 9?	206,949 31	11,?61,?20 23
					26 août id § 7	8,?0? 000 »				
	10	9	?8	1?6	31 mai 18?8	673 440 90	673,440 90	?0?,173 92		?59,?65 »
1881	180	10?	»	3,311	2 avril 1881, § 2	6 600,?00 »	?0,0??,?66 ?1	9,443,915 49	227,?85 99	9,886,195 60
					14 août 1881, § ?5	3 ?60,000 »				
	4	»	10	52	26 août 1880 § 7	(?) ?01 000	(10)	(10)	(10)	(10)
Ensemble	1,184	?7?	2,??	31,497	Ensemble	183 184 183 ?	177,6?8,?17 ?6	6?,9??,9?5 0?	1,449,?05 9?	103 890 ?38 4?
										177 698 117 56
1835 à 1858	263	?53	940	7 336	1835 à 1858					36,060 ?18 35
Totaux	1,447	1,0?5	3,662	38 833		Forfeit				?13, 5?,33? 91

RENOUVEL

ANNÉES	MATÉRIEL DÉMOLI					SUR LES FONDS DU BUDGET								SOMMES	
						MATÉRIEL RENOUVELÉ					MATÉRIEL TRANSFORMÉ				
				VÉHICULES					VÉHICULES					Budget.	Renouvellement
	Locomotives	Tenders.	Voitures à vapeur	à voyageurs	à marchandises et divers	Locomotives	Tenders.	Voitures à vapeur	à voyageurs	à marchandises et divers	Locomotives	Tenders.	à voyageurs	à marchandises et divers		DATES DES LOIS
1859 à 1869	179	164	»	403	4,036	161	178	»	??1	3 196	51	»	6	73	13,?19,400 »	»
1870	3	20	»	24	438	1	15	»	71	1,?10	6	»	15	12	2 330,000	»
1871	4	15	»	53	247	28	10	»	74	396	1	»	5	»	2,997 900	»
1872	13	22	»	45	?04	35	15	»	19	639	7	»	»	»	3,?24 900 »	»
1873	8	20	»	76	339	1	»	»	3	1	9	»	»	»	?,8 1 ?40	»
1874	10	21	»	79	?10	»	1	»	181	6	10	»		»	3,071 960 »	»
1875	6	21	»	52	?96		50	»	(3) 100	(4) 739	»	»		2	603,000	»
1876	10	13	»	84	601	»	41	2	1?3	(5) 6?3	2	»		1	2,471 400	
1877	7	16	»	85	566	»	»	»	48	?57	1	»	»	1	?,471,400	»
1878	13	11	»	47	681	»	»	»	157	?10	?5	»	20	91	2,471 400 »	»
1879	13	?4	»	62	447	?4	»	»	31	570	5	»	64	136	?,500,000	»
1880	17	7	1	56	3?8	4	»	1	?84	8	8		152	?31	?,615 000	»
1881	15	7	»	»	»	20	?9	»	?2	103	?2	»	1	?09	?,560,000	»
Ensemble	?48	361	1	1,066	8,?33	?17	9?	?	1 134	8,442	164	»	?63	1,?06	45,944,000	
1835 à 1858	45	?6	»	»	»	?9	?3	»	»	»	»	»	»	»		
Totaux	?93	387	1	1,066	8,?33	3??	3??	3	1,?14	8,442	164	»	?63	1 ?06		
Balancedernouvell'	+ 9	(6)+16	»	+?13	— 457	»	»	»	»	»	»		»			

(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 » Les matières employées ont été prises sur les approvisionnements acquis au moyen du prélevé
(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
(6) Voir le renvoi (1) de l'annexe XLVIII, se rapportant aux tenders

et budgétaires affectés au matériel.

ÉTABLISSEMENT.

Objets divers, petit matériel, outillage.	SOMMES payées depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre de l'année considérée.	RÉPARTITION DU MATÉRIEL.	Quantités.	SOMMES PAYÉES de 1859 à 1881. Montant total.	Dépense moyenne par unité.	Observations.
		Locomotives :				(1) Non compris 2 locomotives démolies depuis la reprise des lignes du Luxembourg.
781,131 72	57,239,594 91	Repris à la Compagnie des Bassins houillers	156	7,432,269 34	47,642 75	(2) Répartition approximative de la somme de francs 17,316,956·01 (voir p. 36 de la convention du 31 janvier 1873, n° 106 des documents législatifs).
31,591 37	58,189,419 33	Repris à la Compagnie de Hesbaye-Condroz	2	79,530 »	39,765 »	(3) Les 667 tenders sont compris, pour la dépense, avec les 1000 locomotives.
39,861 73		Repris à la Compagnie du Luxembourg	(1) 106	(2) 6,266,956 01	59,122 23	(4) Valeur du matériel inventorié repris à la Compagnie des Bassins houillers et payé au comptant fr. 12,888,834-74 (titres de la dette à 4 1/2 p. °/o de 1871), déduction faite de la valeur du matériel télégraphique repris à la Compagnie des Bassins houillers, soit fr. 23,354-39 reportés au compte de l'Administration des Télégraphes.
»		Repris aux chemins de fer dans les Flandres. . . .	32	693,591 76	21,674 74	(5) Partie 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 800,000 francs pour le matériel de la Compagnie de Manage à Wavre.
302,637 25	88,632,247 74	Repris au chemin de fer de St-Ghislain à Erbisœul. .	5	183,670 95	36,734 19	(6) Petit matériel acheté sur l'avance de fr. 3,000,000 de la Compagnie des Bassins houillers.
35,095 58		Repris au chemin de fer de Marbehan à Virton . . .	4	(10)	(10)	(7) Non compris 14 voitures et 93 wagons démolis depuis la reprise des lignes du Luxembourg.
343,487 32		Acheté par l'Etat	879	53,786,252 90	61,190 25	(8) Y compris la valeur du matériel de St-Ghislain à Erbisœul liquidée en 1880.
»	98,305,067 42	Ensemble (1).	1,184	68,442,240 96	57 805 95	(9) Chiffre approximatif.
29,136 82		**Véhicules :**				(10) Non compris la valeur du matériel d'exploitation du chemin de fer de Marbehan à Virton.
649,612 89		Repris à la Compagnie des Bassins houillers. . . .	8,464	19,237,574 »	2,272 87	
2,319 80	108,479,811 90	Repris à la Compagnie de Hesbaye-Condroz	48	113,060 »	2,355 42	
482,760 98		Repris à la Compagnie du Luxembourg	(7) 3,336	(2) 11,070,000 »	3,318 35	
51,862 50	111,774,132 75	Repris aux chemins de fer dans les Flandres. . . .	472	870,975 50	1,845 29	
»		Repris au chemin de fer de St-Ghislain à Erbisœul .	57	138,310 01	2,426 49	
32,563 81		Repris au chemin de fer de Marbehan à Virton . . .	62	(10)	(10)	
184,804 19	148,847,209 62	Acheté par l'Etat	21,780	72,460,818 94	3,326 91	
93 639 67		Ensemble.	34,219	103,890,733 45	3,036 05	
193,780 04	156,426,279 15					
721,419 76	162 399,084 62					
84,925 35		Petit matériel, objets divers — Bassins houillers		357,019 55	»	
7,283 09	167,656,267 01	Hesbaye-Condroz		32,563 81	»	
28,184 95		Flandres		44,170 02	»	
71,685 38	(8)	St-Ghislain à Erbisœul .		71,185 38	»	
131,288 10	175,229,737 57	Marbehan à Virton . . .		(10)	»	
		Acheté par l'Etat		4,860,189 39	»	
552,484 74		Ensemble.		5,365,128 15	»	
8,701 98	193,698,569 70					
501,669 13	(10)	Total.		177,698,117 56	»	
(10)	213,758,335 91					
5,365,128 15						

LEMENT.

ALLOUÉES. extraordinaire. MONTANT.	ALLOUÉES. Total.	MONTANT des COMMANDES imputées sur ces fonds. Matériel roulant.	DIFFÉRENCES entre les sommes allouées et le montant de l'imputation.	DÉTAIL DES DIFFÉRENCES CI-CONTRE. SOMMES appliquées à l'entretien.	DÉTAIL DES DIFFÉRENCES CI-CONTRE. SOMMES prélevées sur l'entretien.	Fonds RETOURNÉS au Trésor.	DÉPENSES de renouvellement effectuées à l'Arsenal de Malines et non comprises dans les sommes allouées à cet effet. Montant des dépenses.	Matériel monté ou reconstruit.
4,075,000 »	17,374,400 »	17,236,595 50	+ 137,804 50	987,274 68	1,033,125 22	194,765 04	2,341,000 »	
»	2,330,000 »	2,112,846 70	+ 217,153 30	»	»	217,153 30	74,564 01	1 locomotive.
»	2,997,900 »	2,704,189 37	+ 293,710 63	184,719 63	»	109,000 »	»	
»	3,624,900 »	2,599,094 »	+1,025,806 »	942 806 »	»	83,000 »	»	
»	2,871,240 »	11,532 »	+2,859,708 »	2,859,708 »	»	»	14,495 12	1 tender Sturrock transformé en locomotive de gare.
»	3,071,960 »	1,528,227 »	+1,543,733 »	435,000 »	»	1,108,733 »	»	
»	2,600,000 »	2,134,051 »	+ 465,949 »	465 949 »	»	»	»	
»	2,471,400 »	2,191,018 90	+ 280,381 10	280,381 10	»	»	41,750 »	2 voitures à vapeur.
»	2,471,400 »	2,062,685 »	+ 408,715 »	155,950 »	»	252,765 »	»	
»	2,471,400 »	2,249,635 96	+ 221,764 04	221,764 04	»	»	»	
»	2,560,000 »	2,243,158 80	+ 316,841 20	316,841 20	»	»	»	
»	2,615,000 »	2,442,000 »	+ 173,000 »	173,000 »	»	»	»	
»	2,560,000 »	1,413,175 »	+1,146,825 »	1,146,825 »	»	»	»	
4,075,000 »	50,019,600 »	40,928,200 23		8,170,218 65	1,033,125 22	1,965,416 34	2,471,809 13	
		Différence 9,091,399 77		Différence 7,137,093 43				

ments sur les sommes allouées par les articles « *Entretien et renouvellement.* »

N° L. — *Situation des machines fixes et des locomobiles en service au 31 décembre* 1881.

N° D'ORDRE.	EMPLACEMENT.	FORCE en CHEVAUX.	DESTINATION.
	Premier district.		
1	Landen	9.560	Alimentation des réservoirs.
2	Waremme	1.750	— du château d'eau.
3	Ans (station)	10.000	— des réservoirs.
4	— (atelier)	20.000	Actionner l'outillage de l'atelier de réparation.
5	Liége (atelier), n° 1	12.000	Actionner l'outillage de l'atelier de réparation et l'alimentation des réservoirs.
6	— (atelier), n° 2	12.000	
7	Pont du Val-Benoît, n° 1	12.000	Alimentation des réservoirs de la station de Liége.
8	— — n° 2	12.000	— —
9	Chênée	9.750	— du château d'eau.
10	Pepinster (station)	9.750	— —
11	— (atelier)	7.000	Actionner l'alimentation du château d'eau et l'outillage de l'atelier.
12	Herbestal	5.000	
13	Bleyberg	9.750	Alimentation du château d'eau.
14	Spa	7.000	— —
15	Francorchamps	5.000	— —
16	Trois-Ponts	5.000	— —
17	Vielsalm	5.000	— —
18	Melreux	3.000	— des réservoirs.
19	Hamoir	4.000	— —
20	Fallais	3.000	— —
21	Angleur	4.000	— —
22	Verviers	5.716	— —
	Deuxième district.		
23	Bruxelles-Nord	9.000	Actionner l'outillage et l'alimentation d'eau.
24	Anvers-Dam	16.000	Mise en marche de l'outillage.
25	—	13.000	—
26	—	6.000	Marteau-pilon.
27	Anvers-Nord	75.000	Compression de l'eau de l'accumulateur Armstrong
28	—	3.000	Alimentation des machines Armstrong.
29	Anvers (quai du Rhin)	5.000	Grue à vapeur sur chariot.
	A reporter	299.276	

(L *suite.*) [N° 239.]

Nos D'ORDRE.	EMPLACEMENT.	FORCE en CHEVAUX.	DESTINATION.
	Report. . . .	299.276	
30	Anvers (Quai du Rhin)	5.000	Grue à vapeur sur chariot.
31	—	5.000	—
32	Anvers-Est	4.000	Alimentation d'eau.
33	—	4.000	—
34	—	4.000	—
35	Anvers-Nord	8.000	Actionner l'outillage des ateliers.
36	—	4.000	Alimentation d'eau.
37	Anvers-Sud	5.000	—
38	—	5.000	—
39	Louvain.	4.000	—
40	—	4.000	—
41	Tirlemont.	5.000	—
42	Schaerbeek	4.000	—
43	—	4.000	—
44	Neerlinter.	4.000	—
45	Malines.	10.000	—
46	Muysen.	10.000	—
47	Esschen.	1.500	—
48	—	3.600	—
49	Lierre	3.600	—
	Troisième district.		
50	Bruxelles-Midi, n° 1	5.000	Actionner les machines-outils et les tours.
51	— n° 2	4.000	Alimentation d'eau.
52	— n° 4	4.000	—
53	— n° 3	3.350	Faire marcher une grue à vapeur.
54	Charleroi, n° 1.	2.280	Actionner les machines-outils.
55	— n° 2.	3.550	Alimentation d'eau.
56	— n° 3.	4.430	—
57	Monceau, n° 1.	2.280	Actionner les machines-outils, le ventilateur et une meule a aiguiser.
58	— n° 2.	2.240	Alimentation d'eau.
59	— n° 3.	2.240	—
60	Braine-le-Comte, n° 1.	2.280	—
	A reporter. . . .	436.626	

[N° 239.] (L *suite.*)

N°s D'ORDRE	EMPLACEMENT.	FORCE en CHEVAUX.	DESTINATION.
	Report. . . .	436.626	
61	Braine-le-Comte, n° 2. . . .	3.430	Alimentation d'eau.
62	— n° 3. . . .	20.000	Actionner les machines-outils de l'atelier de réparation du matériel des transports.
63	Piéton, n° 1	1.600	Alimentation d'eau.
64	— n° 2	1.600	—
65	Baulers, n° 1	1.700	—
66	— n° 2.	1.700	—
67	Genappe	0.550	—
68	Bruxelles-Ouest	3.500	—
69	Hal.	3.000	—
70	Luttre (remise).	2.500	—
71	—	2.500	—
72	— n° 5. . . .	1.800	Actionner les machines-outils et le ventilateur.
	Quatrième district.		
73	Courtrai, n° 1	4.000	Alimentation d'eau.
74	— n° 2	4.000	—
75	Tournai.	4.000	Actionner une pompe double.
76	—	4.000	— Système Béduwé.
77	—	13.000	Actionner les machines-outils.
78	Ath.	4.000	Alimentation d'eau.
79	—	4.000	—
80	Mons (locomotives)	15.000	Actionner les machines-outils de l'atelier.
81	—	4.000	Pompe double.
82	—	4.000	—
83	—	2.623	Une locomobile.
84	Quiévrain.	3.480	Alimentation d'eau.
85	—	3.480	—
86	La Louvière	3.447	—
87	Quaregnon Cie, n° 1.	3.480	Alimentation d'eau de Jemappes, de Quaregnon et de Monsville.
88	— n° 2.	3.480	
89	— n° 1.	8.000	Actionner les machines-outils.
90	— n° 2.	8.000	—
91	Haine-Saint-Paul.	5.870	—
92	Warquignies.	3.065	Alimentation d'eau.
	A reporter . . .	579.901	

(L *suite.*) [N° 239.]

Nos D'ORDRE.	EMPLACEMENT.	FORCE en CHEVAUX.	DESTINATION.
	Report. . . .	579.901	
93	Soignies	2.340	Alimentation d'eau.
94	Grammont, n° 1.	4.000	—
95	— n° 2.	4.000	—
96	Saint-Ghislain.	4.000	Actionner les outils et une pompe.
97	Blaton	1.000	Alimentation d'eau.
98	Mons (voitures)	20.000	Actionner les machines-outils.
	Cinquième district.		
99	Bruxelles (Quartier-Léopold). .	60.000	Actionner les outils de l'atelier.
100	—	30.000	Une chaudière locomotive sur roues destinée à remplacer celles du district en réparation.
101	Ottignies	6.000	Alimentation d'eau.
102	Gembloux.	3.500	—
103	Namur	1.530	Actionner les machines-outils à l'atelier des wagons.
104	—	2.530	Alimentation d'eau.
105	—	2.130	—
106	—	8.000	Actionner les outils de l'atelier des locomotives.
107	Ciney.	4.600	Alimentation d'eau.
108	—	2.250	—
109	Tamines.	6.330	—
110	—	1.600	—
111	Montigny	7.000	—
112	—	5.000	—
	Sixième district.		
113	Ledeberg	10.000	Actionner les machines-outils de l'atelier de réparation des locomotives.
114	—	10.000	Pompes.
115	Ostende.	9.000	Actionner les machines-outils de l'atelier.
116	Alost	4.000	— et une pompe.
117	Meirelbeke	13.000	Actionner une pompe.
118	Audenarde	3.500	—
119	Termonde	4.000	—
120	Blankenberghe.	4.000	— et un tour.
121	Snaeskerke	4.000	Actionner deux pompes.
122	—	4.000	—
	A reporter. . . .	824.241	

[N° 239.] (*La suite.*)

N°s D'ORDRE.	EMPLACEMENT.	FORCE en CHEVAUX.	DESTINATION.
	Report. . . .	821.211	
	Septième district.		
123	Marloie	3.000	Alimentation d'eau.
124	Jemelle.	13.500	—
125	—	6.800	—
126	—	25.000	Actionner les outils de l'atelier et le marteau-pilon.
127	—	4.908	Actionner les appareils à laver et à aléser les cylindres.
128	Libramont.	3.000	Alimentation d'eau.
129	—	3.000	—
130	Marbehan	4.600	—
131	Arlon.	8.500	—
132	—	8.500	—
133	—	9.816	Actionner les machines-outils de l'atelier.
134	Sterpenich	3.500	Alimentation d'eau.
135	Athus.	3.000	—
136	Virton-Saint-Mard	12.000	—
137	Florenville.	3.500	—
138	—	3.500	—
139	Bertrix	6.000	—
140	—	6.000	—
	Ateliers de Luttre.		
141	Ateliers de Luttre, n° 1	50.000	Actionner les machines-outils.
142	— n° 2	25.000	Actionner deux ventilateurs, une cisaille, deux pilons, une machine à cintrer, une machine à broyer le charbon et la machine Horsfall.
143	— n° 3	5.000	Marteau-pilon de Hookil.
144	— n° 4	5.000	—
145	— n° 7	12.000	Actionner le ventilateur des fours à remanier.
146	— n° 8	8.000	Marteau-pilon de 1,600 kil.
	Ateliers centraux des locomotives, à Malines.		
147	1re section. Tournerie.	50.000	Commander les machines-outils et les tours.
148	2e — Montage	3.546	Transbordeur à vapeur.
149	3e — Forges	28.000	Commander les ventilateurs et les machines-outils.
150	—	40.000	Pilon à forger les grosses pièces.
	A reporter. . . .	1,145.851	

(L *suite.*) [N° 239.]

N°s D'ORDRE.	EMPLACEMENT.	FORCE en CHEVAUX.	DESTINATION.
	Report. . . .	1,145.851	
151	3e section. Forges	19.324	Pilon à forger les grosses pièces.
152	—	15.000	— petites —
153	—	15.000	—
154	—	37.000	Pilon à remanier les mitrailles de fer.
155	—	46.000	—
156	4e section. Tournerie des roues.	34.000	Alimenter les réservoirs et actionner les machines-outils.
157	— —	20.000	Commander les machines-outils.
158	— —	7.700	Grue mobile à vapeur.
159	— —	12.000	Commander la machine à cintrer les bandages.
160	5e section. Chaudronnerie. . .	18.000	Commander les machines-outils et le ventilateur de la fonderie de fer.
161	Service d'incendie	20.000	Pompe à incendie.
	Ateliers centraux des voitures, à Malines.		
162	1re section. Forges.	10.600	Pilon à forger les grosses pièces.
163	— —	2.800	— petites —
164	— —	59.700	Machine à essayer les ressorts.
165	2e section. Menuisiers	30.000	Commander les machines à bois.
166	— —	1.700	Petit cheval avec pompe à air du système Westinghouse.
167	— Scierie.	20.000	Commander quelques machines-outils de l'atelier de montage.
168	— Nouvelle scierie. .	25.000	Commander la nouvelle scierie.
169	4e section. Bâcheurs	8.000	Actionner les machines à coudre et la broyerie des couleurs.
170	5e — Tournerie	30.000	Commander les machines-outils et les ventilateurs des forges.
171	6e — Lampisterie. . . .	1.700	Activer la pompe à air pour les chalumeaux des ferblantiers et pour l'essai des chaufferettes.
172	Atelier du timbre.	3.000	Commander les appareils de l'atelier du timbre.
173	—	0.600	Alimentation du générateur, pompe dite petit cheval.
174	Commission de réception . . .	2.531	Grue mobile à vapeur.
	Service de l'éclairage.		
175	Bruxelles-Nord	8.000	Comprimer le gaz pour l'éclairage des trains.
176	—	8.000	—
177	Bruxelles-Midi.	8.000	—
178	—	8.000	—
179	Gand.	8.000	—
180	—	8.000	—
	Total. . . .	1,633.506	

N° LI. — *Situation des bâches.* — *Années* 1860 *à* 1881.

ANNÉES.	EFFECTIF au 1er janvier.	ENTRÉES.			SORTIES.			Augmentation ou diminution.	EFFECTIF au 31 décembre
		BACHES		Total.	BACHES		Total.		
		neuves.	reprises.		démolies.	perdues.			
1860	3,378	1,524	»	1,524	807	510	1,317	+ 207	3,585
1861	3,585	600	»	600	832	194	1,026	— 426	3,159
1862	3,159	848	»	848	591	119	710	+ 138	3,297
1863	3,297	1,307	»	1,307	1,028	»	1,028	+ 279	3,576
1864	3,576	1,726	»	1,726	657	466	1,103	+ 623	4,199
1865	4,199	688	»	688	99	120	219	+ 469	4,668
1866	4,668	721	»	721	431	189	620	+ 101	4,769
1867	4,769	798	»	798	1,864	»	1,864	— 1,066	3,703
1868	3,703	2,130	»	2,130	1,250	153	1,403	+ 727	4,430
1869	4,430	2,225	»	2,225	1,125	87	1,212	+ 1,013	5,443
1870	5,443	2,618	»	2,618	1,139	99	1,253	+ 1,365	6,806
1871	6,806	5,913	343 (1)	6,256	1,127	119	1,246	+ 5,010	11,816
1872	11,816	1,230	»	1,230	6,432(2)	89	6,521	— 5,291	6,525
1873	6,525	3,637	»	3,637	2,391(3)	156	2,547	+ 1,090	7,615
1874	7,615	5,397	»	5,397	977	275	1,252	+ 2,145	9,760
1875	9,760	582	419 (5)	1,001	1,353	441	1,794	— 793	8,967
1876	8,967	2,990	2 (4)	2,992	2,520	367	2,887	+ 105	9,072
1877	9,072	2,299	»	2,299	2,317	101	2,618	— 319	8,753
1878	8,753	3,426	47 (5)	2,473	1,979	381	2,360	+ 1,113	9,866
1879	9,866	3,725	63 (6)	3,788	1,485	68	1,551	+ 2,237	12,103
1880	12,103	2,818	101 (5)	2,919	2,426	69	2,495	+ 424	12,527
1881	12,527	1,047	»	1,047	1,516	65	1,581	— 534	11,993

(1) Société générale d'exploitation.

(2) Bâches non enduites que l'on a dû confectionner à la hâte, pour faire face aux exigences du service.

(3) Fusion des lignes du Luxembourg.

(4) Ligne d'Hesbaye-Condroz.

(5) Lignes des Flandres.

(6) Dont 54 provenant des lignes des Flandres, et 9 de la ligne de Saint-Ghislain à Erbisœul.

N° LII. — *Parcours kilométrique des locomotives de l'État. — Année* 1881 (1).

Comparaison des années 1881 et 1880.

	PARCOURS DES LOCOMOTIVES										Observations.
	AYANT REMORQUÉ DES TRAINS						SANS REMORQUE DE TRAINS.			Totaux généraux.	
	DE VOYAGEURS			De marchandises.	De route.	Totaux.	Manœuvres et réserve.	Circulation à vide.	Totaux.		
	Express.	Ordinaires et spéciaux.	Ensemble.								
Locomotives à voyageurs	2,729,874	13,622,853	16,352,727	856,065	44,805	17,253,597	1,172,205	564,326	1,736,531	18,990,128	(1) Y compris le parcours des locomotives louées à l'État belge par des compagnies étrangères, soit 103,580 kilomètres pour les voyageurs et 311,772 kilomètres pour les marchandises.
Locomotives à marchandises { à 3 paires de roues motrices	46,134	713,815	759,949	14,838,420	842,781	16,441,150	2,926,742	702,168	3,628,910	20,070,060	
Locomotives à marchandises { pour fortes rampes (2)	12,697	40,750	53,447	1,710,580	106,092	1,870,119	451,042	173,815	624,857	2,494,976	
Locomotives pour embarquements et manœuvres.	1,455	147,709	149,164	315,735	9,637	474,536	5,031,552	101,874	5,133,426	5,607,962	
Totaux	2,790,160	14,525,127	17,315,287	17,720,800	1,003,315	36,039,402	9,581,541	1,542,183	11,123,724	47,163,126	(2) Les locomotives pour fortes rampes sont des locomotives à 8 roues couplées et p....
Parcours sur le réseau de l'État	2,768,820	14,409,131	17,177,951	17,520,374	1,003,315	35,701,640	9,578,111	1,542,183	11,120,294	46,821,934	
— sur les lignes étrangères	21,340	115,996	137,336	200,426	»	337,762	3,430	»	3,430	341.192	
Totaux { En 1881	2,790,160	14,525,127	17,315,287	17,720,800	1,003,315	36,039,402	9,581,541	1,542,183	11,123,724	47,163,126	
Totaux { En 1880	2,460,001	13,511,032	15,971,033	15,924,035	579.640	32,474,708	8,781,901	1,246,842	10,028,743	42,503,451	
Différences pour 1881	+ 330,159	+1,014,095	+1,344,254	+1,796,765	+ 423,675	+3,564,694	+ 799,640	+ 295,341	+1,094.981	+ 4,659,675	
Répartition proportionnelle des locomotives-kilomètres. { En 1881	5.92 p. %.	30 80 p. %.	36.72 p. %	37.57 p. %	2.13 p. %	76.42 p. %.	20.32 p. %	3.26 p. %.	23.58 p. %	100.00 p. %.	
Répartition proportionnelle des locomotives-kilomètres. { En 1880	5.79 —	31.79 —	37.58 —	37.47 —	1.36 —	76.41 —	20.66 —	2.93 —	23.59 —	100.00 —	

N° LIII. — *Utilisation des locomotives de l'État. — Année 1881.*

	EFFECTIF moyen.	NOMBRE moyen de locomotives en service journellement	LOCOMOTIVES non utilisées pour réparation et entretien — (nombre moyen.)	NOMBRE d'heures DE FEU.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE					Observations.
					TOTAL.	PAR LOCOMOTIVE DE L'EFFECTIF MOYEN :		PAR LOCOMOTIVE EN SERVICE :		Par heure de FEU.	
						par an.	par jour.	par an.	par jour.		
Locomotives à voyageurs	432	362	70	1,761,283	18,990,128	43,959	120	52,459	144	10,782	(1) Y compris les locomotives prises à bail par l'Etat.
Locomotives à marchandises, à 3 paires de roues motrices et pour fortes rampes.	710 (1)	601	104	2,764,175	22,565,036	31,782	87	37,545	103	8,163	
Locomotives de gare et de manœuvre. .	225	193	32	1,066,722	5,607,962	24,924	68	29,057	80	5,257	
Totaux et moyennes. . .	1,367	1,156	206	5,592,180	47,163,126	34,501	95	40,799	112	8,434	

N° LIV. — *Parcours kilométrique des véhicules* (voitures et wagons) *de l'État.* — *Année* 1881.

Comparaison des années 1881 et 1880.

	SUR LES LIGNES DE L'ÉTAT.							Sur les lignes étrangères.	Totaux généraux.
	TRAINS DE VOYAGEURS.				TRAINS de MARCHANDISES.	TRAINS de ROUTE.	TOTAUX.		
	EXPRESS.	ORDINAIRES.	SPÉCIAUX.	ENSEMBLE					
Voitures de 1re cl. et voitures pour malades.	4,349,154	15,916,125	118,859	20,284,138	655,531	68	20,939,737	2,289,452	29,449,706
— mixtes.	1,108,697	4,418,380	24,667	4,551,744	668,773	»	6,220,517		
— de 2me classe	3,218,994	16,253,338	128,681	19,601,013	667,739	60	20,268,812	3,387,907	82,752,079
— de 3me —	5,125,820	50,403,837	668,642	56,198,299	2,896,414	647	59,095,360		
Ensemble	13,802,665	86,891,680	940,849	101,635,194	4,888,457	775	106,524,426	5,677,359	112,201,785
Fourgons à bagages wagons vitesse et A. B.	5,221,170	24,972,600	167,424	30,361,194	18,610,804	760,649	49,732,647	1,682,017	54,035,075
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs.	786,897	1,243,162	21,390	2,051,449	568,953	9	2,620,411		
Wagons à marchandises. . . Chargés .	239,633	568,830	13,227	821,690	196,378,955	6,330,741	203,531,386	82,077,288	350,628,874
Wagons à marchandises. . . Vides. . .	»	16,949	272	17,221	60,054,675	4,288,546	64,360,442		
Wagons divers	48,156	52,608	2,436	103,200	554,537	2,021	659,758		
Ensemble	287,789	638,387	15,935	942,111	256,988,167	10,621,308	268,551,586	82,077,288	350,628,874
Totaux. . . 1881	20,098,521	113,745,829	1,145,598	134,989,948	281,056,381	11,382,741	427,429,070	89,436,664	516,865,734
Totaux. . . 1880	19,165,308	107,928,922	2,002,103	129,096,333	258,353,043	6,650,232	394,099,608	82,184,451	476,284,059
Différences pour 1881	+ 933,213	+ 5,816,907	− 856,505	+ 5,893,615	+ 22,703,338	+4,732,509	+ 33,329,462	+7,252,213	+ 40,581,675
Répartition proportionnelle des véhicules-kilomètres sur les lignes de l'État. 1881	4.70 °/o	26.61 °/o	0.27 °/o	31.58 °/o	65.76 °/o	2.66 °/o	100 °/o	—	—
Répartition proportionnelle des véhicules-kilomètres sur les lignes de l'État. 1880	4.86 °/o	27.39 °/o	0.51 °/o	32.76 °/o	65.55 °/o	1.69 °/o	100 °/o	—	—

N° LV. — *Utilisation des véhicules de l'Etat. — Année 1881.*

	EFFECTIF moyen.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE TOTAL			PARCOURS KILOMÉTRIQUE PAR VÉHICULE					
		SUR LES LIGNES DE L'ÉTAT.	SUR LES LIGNES ÉTRANGÈRES.	ENSEMBLE.	SUR LES LIGNES DE L'ÉTAT :		SUR LES LIGNES ÉTRANGÈRES :		ENSEMBLE.	
					par an.	par jour.	par an.	par jour.	par an.	par jour.
Voitures de 1re classe et voitures pour malades	559	20,939,737	2,289,452	29,449,706	37,459	103	3,111	9	40,013	110
— mixtes	177	6,220,517			35,144	96				
— de 2e classe	531	20,268,812	3.387,907	82,752,079	38,171	105	1,515	4	37,009	101
— de 3e —	1,705	59,095,360			34,660	95				
Ensemble	2,972	106,524,426	5.677,359	112,201,785	35,843	98	1,910	5	37,753	103
Fourgons à bagages, wagons vitesse et A B	648	53,353,058	1,682,017	54,035,075	55,636	152	1,787	5	57,423	157
Véhicules entrant dans la composition des trains de voyageurs.	293									
Wagons à marchandises	34.926	267,591,828	82,077,288	350,628,874	7,670	21	2,253	6	9,623	26
— divers	1,510 (1)	659,758			437	1				
Ensemble	36,436	268,551,586	82,077,288	350,628,874	7,371	20	2,253	6	9,623	26
Totaux généraux et moyennes générales.	40,349	427,429,070	89,436,664	515,865,734	10,593	29	2,217	6	12,810	35

(1) Non compris les wagons pour le service des ateliers, les camions-tapissières et les wagons pour la vérification des ponts à peser, dont le parcours n'est pas relevé.

N° LVI. — *Parcours kilométrique des locomotives et des véhicules étrangers sur le réseau de l'Etat. — Année 1881.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

	DANS LES TRAINS DE L'ETAT.							Dans les trains étrangers, sur le réseau de l'État.	TOTAUX GÉNÉRAUX.	*Observations.*
	TRAINS DE VOYAGEURS.				TRAINS DE MARCHANDISES.	TRAINS DE ROUTE.	TOTAUX.			
	Express.	Ordinaires.	Spéciaux.	ENSEMBLE.						
Locomotives	»	49,375	»	49,375	8,445	»	57,820	279,788	(1) 337,608	(1) Non compris 22,799 kil. parcourus en manœuvres de gare.
Voitures de 1re classe et voitures pour malades.	1,724,580	191,852	855	1,917,287	3,939	»	1,921,226	75.516	1,996.742	
— mixtes	1,170.857	307,657	576	1,479,090	1 643	»	1,480.733	63,683	1.544,416	
— de 2e classe	714,242	272,152	252	986,646	1,826	»	988.472	83,186	1,071,658	
— de 3e —	80,648	674,265	2,188	757.101	1,995	»	759,096	359,579	1.118,675	
Fourgons à bagages	1,332,070	346,999	664	1,679,733	42.662	»	1,722,395	170.315	1,892,710	
Wagons vitesse et A B										
Véhicules entrant dans la composition des trains de voyageurs.	134,762	55,099	216	190,077	904	»	190,981	1,967	192.948	
Wagons à marchandises, Chargés	793,973	367,826	1,434	1.163.233	43,473 285	16,081	44,652,699	123,187	72,477,919	
Wagons à marchandises, Vides	»	2,986	»	2,986	27,684,573	14,471	27,702,033			
Wagons divers	»	»	»	»	»	»	»	691	691	
Totaux, pour 1881	5,951,132	2,218.836	6,185	8,176,153	71,210,930	30,552	79,417.635	878,124	80.295.759	
Totaux, pour 1880	4,725,426	2,162,356	36,489	6,924,271	71.219,572	»	78,143,843	1,010,077	79,153,920	
Différences pour 1881	+1,225,706	+56,480	—30,304	+1,251,882	— 8.642	+30.552	+1,273,792	—131.953	+1,141,839	

N° LVII. — *Parcours kilométrique des trains. — Année 1881.*

	TRAINS DE VOYAGEURS				TRAINS de marchandises.	TRAINS DE ROUTE.	Totaux généraux.	*Observations.*
	Express.	Ordinaires.	Spéciaux.	Totaux.				
Parcours des trains de l'État. — sur les lignes de l'État	2,582,634(1)	13,558,828	85,634	16,227,096	15,789,116	735,636	32,751,848	(1) Le parcours des trains express n'a pas été relevé directement. Il a été établi en prenant 16 p. % du parcours kilométrique total des trains de voyageurs, proportion correspondant au parcours des locomotives remorquant des trains express.
— étrangères. . . .	21,340	115,996	»	137,336	200,426	»	337,762	
Ensemble. . .	2,603,974	13,674,824	85,634	16,364,432	15,989,542	735,636	33,089,610	(2) Ces trains ne sont pas compris dans les chiffres donnés à la page 80 du texte.
Nombre de trains de l'État.	46,327	367,815	(2) 3,597	417,739	385,832	(2) 26,095	829,666	
Parcours moyen d'un train de l'État	62	36	24	40	41	28	40	
Parcours des trains étrangers sur les lignes de l'État	»	89,491	»	89,491	3,537	»	92,958	

N° LVIII. — *Composition moyenne des trains de l'État sur le réseau de l'État. (Véhicules de l'Etat et véhicules étrangers réunis.) — Année* 1881.

Comparaison des années 1881 et 1880.

	TRAINS DE VOYAGEURS				TRAINS de marchandises ordinaires et spéciaux.	TRAINS de route.	Totaux généraux.	*Observations.*
	Express.	Ordinaires.	Spéciaux.	Moyenne.				
Voitures de 1re classe et voitures pour malades.	2.352	1.181	1.398	1.368	0.042	—	0.698	
— mixtes	0.882	0.348	0 295	0 433	0 043	—	0.235	
— de 2e classe	1.523	1.219	1.506	1.269	0 042	—	0.650	
— de 3e —	2.016	3 767	7.834	3.510	0 184	—	1.827	
Fourgons à bagages Wagons vitesse et A B.	2.537	1.868	1.963	1.975	1.181	1.034	1 571	
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs.	0.357	0.096	0.252	0.138	0.036	—	0.086	
Wagons à marchandises.	0 400	0.070	0.174	0.123	20.748	14.477	10.388	
— divers.	0 019	0 004	0.028	0.006	0.035	0.003	0.020	
Totaux . . . En 1881.	10.086	8.553	13 450	8.822	22 311	15.514	15.475	
		8,583			22 008			
En 1880.	9.707	8 914	13.232	9.089	22.937	16.656	15.882	
		8.968			22.766			
Différences pour 1881.	+ 0.379	— 0 361	+ 0.218	— 0 267	— 0 626	— 1.142	— 0 407	
		— 0.385			— 0 758			

N° LIX. — *Trains de plaisir mis en marche en 1881. — Parcours effectués. — Voyageurs transportés. — Produits réalisés.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

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.
		1881.	Kilom.			Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.	Fr. Cs.
Anvers (Est) et Malines	Ostende	3 juillet.	264.»	9	314	1,603 80	6 07	178 21	4 66
	Ostende et Heyst	24 juillet.	264.»	10	330	1,469 40	5 56	146 94	4 45
		28 août.	264.»	8	178	772 60	2 92	96 57	4 34
	Rochefort	17 juillet.	326.»	5	89	506 40	1 55	101 28	5 68
Armentières	Ostende	7 août.	48.»	14	614	820 20	17 01	58 58	1 33
		21 août.	48.»	13	324	319 05	6 64	24 54	0 984
Assche	Ostende et Heyst	7 août.	222.»	12	387	1,495 10	6 73	124 59	3 86
Bruxelles (Midi)	Paris	11 juillet.	122.»	10	400	1,170 »	9 59	117 »	2 92
Bruxelles (Nord)	Ostende	3 juillet.	244.»	17	686	3,369 30	13 80	198 19	4 91
	Ostende et Heyst	17 juillet.	244.»	18	614	2,916 50	11 95	162 03	4 75
		31 juillet.	244.»	16	608	2,910 70	11 92	181 92	4 78
		14 août.	244.»	16	661	3,223 15	13 20	201 44	4 87
		28 août.	244.»	8	291	1,421 30	5 82	177 66	4 83
	Rotterdam	20-22 août.	88.»	7	313	763 90	8 68	109 13	2 44
Bruxelles (Nord) et Anvers	Dolhain	7 août.	278.»	5	91	488 55	1 75	97 71	5 35
Bruxelles (Quartier-Léopold)	Dinant	31 juillet.	112.»	4	139	360 85	3 22	90 21	2 26
Charleroi	Dinant	14 août.	74.»	4	58	61 90	0 836	15 47	1 06
	Rochefort	21 août.	198.»	3	30	120 35	0 607	40 12	4 01
Courtrai	Ostende	3 juillet.	48.»	18	1,081	1,066 10	22 21	59 23	0 986
		24 juillet.	48.»	18	368	370 75	7 72	20 59	1 »
Dunkerque	Ostende	14 août.	134.»	12	203	521 70	3 89	43 47	2 56
Erquelinnes et Chatelineau	Ostende	14 août.	330.»	6	164	1,026 90	2 93	171 15	6 26
Gand	Dinant	15 août.	232.»	4	95	250 90	1 08	62 72	2 64
	Rochefort	24 juillet.	334.»	6	100	618 60	1 74	103 10	6 18
		31 juillet.	46.»	8	98	95 40	2 07	11 93	0 972
Gand, Eecloo et Bruges	Ostende	14 août.	46.»	8	268	245 70	5 34	30.71	0 916
		28 août.	46.»	10	316	299 25	6 50	29.92	0 947
Hazebrouck	Ostende	3 juillet.	48.»	23	785	773 20	16 10	33 62	0 984
		15 août.	48.»	13	377	383 80	7 62	28.13	0 97
Liége	Ostende	27/28 août.	430.»	6	193	1,921 25	4 46	320 21	9 95
Lille	Ostende	31 juillet.	74.»	19	870	880 50	11 89	46 34	1 01
Lokeren et Saint-Gilles (Waes)	Ostende	28 août.	142.»	6	61	117 15	0 825	19 52	1 92
Lokeren	Ostende et Heyst	24 juillet.	142.»	12	170	331 65	2 33	27 63	1 95
Malines	Spa	28 août.	254.»	10	273	1,640 85	6 46	164 08	6 01
Namur et Nivelles (Nord)	Ostende et Heyst	7 août.	360.»	4	141	902 45	2 50	225 61	6 40
Péruwelz	Ostende	17 juillet.	150.»	9	342	829 45	5 53	92 16	2 42
Quiévrain	Ostende	10 juillet.	302.»	7	152	854 75	2 83	122 01	5 62
	Ostende et Heyst	15 août.	302.»	6	182	1,085 65	3 59	180 97	5 96
Romillies-Tirlemont	Ostende et Heyst	31 juillet.	414.»	15	174	1,289 30	3 11	85 95	7 40
Saint-Nicolas	Bruxelles (Nord)	21 août.	42.»	13	332	277 60	6 60	21 35	0 836
Tamines	Ostende et Heyst	15 août.	364.»	3	114	721 50	1 98	240 50	6 33
Terneuzen	Anvers (Est)	14 août.	48.»	8	53	56 20	1 17	7 02	1 06
Totaux	en 1881	—	7,952.»	423	13,092	40,335 75	5 07	95 35	3 08
	en 1880	—	9,884.»	774	29.355	68,132 75	6 89	88 03	2 32
Différences pour 1881		—	— 1,932.»	— 351	— 16,263	— 27,797 »	— 1 82	+ 7 32	+ 0 76
Moyennes par train	en 1881 (42 trains)	—	189.»	10.»	311	960 37	—	—	—
	en 1880 (79 trains)	—	125.1	9.8	372	862 44	—	—	—
Différences pour 1881 (— 37 trains)		—	+ 63.9	+ 0.2	— 61	+ 97.93	—	—	—

N° LX. — *Utilisation du matériel à voyageurs et à marchandises, par kilomètre de voie, par véhicule-kilomètre et par train-kilomètre.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

		ANNÉES.		Différences pour 1881.
		1881.	1880.	
Voitures à voyageurs.				
Parcours des voitures	Kilomètres.	444,673,953	406,740,099	+ 4,933,854
Voyageurs-kilomètre admissibles	Nombre.	4,421,082,449	4,226,870,373	+194,212,076
Voyageurs-kilomètre effectifs	—	930,753,172	981,410,710	— 50,657,538
Places disponibles par voiture	Nombre moyen.	40.14	40.12	+ 0.02
Voyageurs-kilomètre par voiture-kilomètre	—	8.33	9.19	— 0.86
Parcours *moyen* d'un voyageur	Kilomètres.	21.18	22.80	— 1.62
Rapport p. °/o des voyageurs-kilomètre effectifs aux voyageurs-kilomètre admissibles. 1re classe		13.03	15.39	— 2.37
2e classe		17.77	19.11	— 1.34
3e classe		23.80	26.11	— 2.31
en général		21.05	23.22	— 2.17
Trains de voyageurs.				
Longueur *moyenne* des lignes parcourues par les trains de voyageurs	Kilomètres.	k. 2.698.994	k. 2,560.381	+ k. 138 613
Parcours des trains	—	16,227,096	14,965,466	+ 1,261,630
Voyageurs embarqués	Nombre.	43,950,022	43,032,882	+ 917,140
Voyageurs-kilomètre par kilomètre de voie	—	344,852	383,307	— 38,455
Voyageurs-kilomètre par train-kilomètre	—	57.36	65.38	— 8.22
Wagons à marchandises.				
Parcours des wagons chargés	Kilomètres.	218,484,085	234,282,488	+ 13,901,597
Parcours des wagons vides	—	92,062,475	81,934,659	+ 10.127,816
Rapport du parcours des wagons vides au parcours total	P. °/o.	27.06	25.91	+ 1.15
Tonnes-kilomètre admissibles (d'après la capacité des wagons)	Nombre.	3,417,314.939	3,137,037,390	+280,307,549
Tonnes-kilomètre transportées (1)	— (2)	1,432,170,868	1,358,722,104	+ 73,448,764
Capacité *moyenne* des wagons	Tonnes.	10.04	9.99	+ 0.05
Nombre moyen de tonnes-kilomètre par wagon-kilomètre charge	— (2)	5.77	5.80	— 0.03
Parcours *moyen* d'une tonne	Kilomètres. (2)	(3) 70.48	70.48	»
Rapport entre le nombre de tonnes-kilomètre transportées et le nombre de tonnes-kilomètre admissibles.	P. °/o. (2)	41.91	43.31	— 1.40
Trains de marchandises.				
Longueur *moyenne* des lignes parcourues par les trains de marchandises	Kilomètres.	k. 2.840 790	k. 2,702.138	+ k. 138.652
Parcours des trains	—	15,789,116	14,768,673	+ 1,020.443
Tonnes chargées (1)	Nombre.	20,320,245	19,278,853	+ 1,041,392
Tonnes-kilomètre (1) par kilomètre de voie	— (2)	504,145	502,832	+ 1,313
Tonnes-kilomètre (1) par train-kilomètre	— (2)	90.71	92.00	— 1.29

(1) Comprenant les articles de messageries (tarif 2) taxés au poids ; les grosses marchandises (tarif 3) ; et les chevaux et bestiaux transportés à petite vitesse.

(2) Résultat approximatif.

(3) Le parcours kilométrique moyen des marchandises transportées en 1881 n'étant pas connu, on a supposé que ce parcours était resté le même que celui qui a été effectué en 1880.

N° LXI. — *Consommation de combustibles et d'huile de graissage par locomotive.*

Comparaison des années

LOCOMO

Consommations.		AFFECTÉES au SERVICE des	ALLUMAGE. Bois.	ALLUMAGE. Fagots.	ALLUMAGE. ENSEMBLE.	CHAUFFAGE. Charbons galletteux.	CHAUFFAGE. Charbons menus.	CHAUFFAGE. ENSEMBLE.
			Mètres cubes.	Nombre.		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Quantités.	En 1881.	voyageurs. .	7,375	78,628	»	20,694	185,148	205,839
		marchandises	12,123	129,238	»	68,853	275,161	344,014
		manœuvres .	3,842	40,956	»	10,315	41,992	52,307
		Ensemble.	23,340	248,822	»	99,859	502,301	602,160
	En 1880.	. . . . .	28,863	271,459	»	94,256	456,213	550,469
Différences pour 1881		. . . . .	— 5,523	— 22,637	»	+ 5,603	+ 46,088	+ 51,691
			Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Valeurs.	En 1881.	voyageurs. .	40,426	11,952	52,078	240,384	1,427,731	1,638,115
		marchandises	65,954	19,644	85,598	700,098	2,121,843	2,821,941
		manœuvres .	20,904	6,225	27,126	104,888	323,815	428,703
		Ensemble.	126,981	37,821	164,802	1,045,370	3,873,389	4,888,759
	En 1880.	. . . . .	168,437	42,890	211,327	946,147	3,503,694	4,449,841
Différences pour 1881		. . . . .	— 41,456	— 5,069	— 46,525	+ 69,223	+ 369,695	+ 438,918

MOYEN

LOCOMO

Consommations ramenées :			PARCOURS. Kilomètres.	BOIS ET FAGOTS. — Valeurs. Centimes.	CHARBONS DE TERRE. Quantités. Kilogs.	CHARBONS DE TERRE. Valeurs. Centimes.
A la locomotive-kilomètre. .	avec train	de voyageurs. .	17,345,287	0.0030	11.89	0.0946
		de marchandises	18,724,115	0.0046	18.37	0.1507
	effectuant des manœuvres .		11,123,724	0.0024	4.70	0.0385
	Totaux. .	En 1881 . .	47,163,126	0.0035	12.79	0.1037
		En 1880 . .	42,803,451	0.0050	12.95	0.1047
	Différences pour 1881. .		+ 4,659,675	—0.0015	— 0.16	—0.0010
Au train-kilomètre	à voyageurs.		16,364,432	0.0032	12.58	0.1004
	à marchandises (1).		16,725,178	0.0051	20.57	0.1637
	Totaux (2).	En 1881 . .	33,089,610	0.0050	18.20	0.1477
		En 1880. .	29,734,139	0.0074	18 51	0.1497
	Différences pour 1881. .		+ 3,355,471	—0.0021	— 0.31	—0.0020
Au véhicule-kilomètre (3).		En 1881 . .	506,846,705	»	»	»
		En 1880 . .	472,243,451	»	»	»
	Différences pour 1881. .		+ 34,603,254	»	»	»

train-kilomètre, locomotive-kilomètre, train-kilomètre et véhicule-kilomètre.

1881 et 1880.

TIVES.				VOITURES.			
GRAISSAGE.			TOTAL.	GRAISSAGE.			*Observations.*
Huile.	Suif et graisse.	ENSEMBLE.		Huile.	Graisse.	TOTAL.	
Kilogs.	Kilogs.	Kilogs.	Kilogs.	Kilogs.	Kilogs.	Kilogs.	
259,807	40,961	300,768	»				
356,886	56,279	413,165	»	425,957	890	426,847	
66,471	10,487	76,958	»				
683,164	107,727	790,891	»	425,957	890	426,847	
613,150	83,006	696,156	»	316,248	894	317,142	
+ 70,014	+ 24,721	+ 94,735	»	+ 109,709	— 4	+109,705	
Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
171,855	35,301	207,156	1,897,349				
236,069	48,502	284,571	3,192,110	278,991	490	279,484	
43,968	9,040	53,008	508,837				
451,892	92,843	544,735	5,598,296	278,991	490	279,484	
430,502	69,781	500,283	5,161,451	217,779	462	218,241	
+ 21,390	+ 23,062	+ 44,452	+ 436,845	+ 61,215	+ 28	+ 61,243	

NES.

TIVES.			VOITURES.		
HUILE ET SUIF.		VALEURS TOTALES.	HUILE ET GRAISSE.		*Observations.*
Quantités.	Valeurs.		Quantités.	Valeurs.	
Kilogs.	Centimes.	Centimes.	Kilogs.	Centimes.	
0.0174	0.0120	0.1096			(1) Y compris le parcours des trains de route.
0.0221	0.0152	0.1705	»	»	(2) Y compris les consommations faites pour les manœuvres.
0.0069	0.0048	0.0457			(3) Y compris le parcours des véhicules étrangers qui ont circulé dans les trains de l'État.
0.0168	0.0116	0.1187	»	»	
0.0164	0.0117	0.1214	»	»	
+0.0004	—0.0001	—0.0027	»	»	
0.0184	0.0127	0.1159	»	»	
0.0247	0.0170	0.1909			
0.0239	0.0165	0.1692	»	»	
0.0234	0.0168	0.1736	»	»	
+0.0005	—0.0003	—0.0044	»	»	
»	»	»	0.00084	0.00055	
»	»	»	0.00067	0.00046	
»	»	»	+ 0.00017	+ 0.00009	

N° LXII. — *Magasins et dépôts.*

(Ce relevé ne comprend pas

MAGASINS ET DÉPOTS.	VALEUR		
	des approvisionnements restant au 1er janvier.	des quantités entrées pendant l'année.	totale des quantités restantes et entrées pendant l'année.
Ans	150,255 81	1,730,959 48	1,881,215 29
Anvers (Dam)	184,182 24	1,542,504 78	1,526,687 02
Arsenal de Malines	3,141,887 59	24,914,497 07	28,056,384 66
Braine-le-Comte	156,566 46	3,884,755 20	4,041,099 66
Bruxelles-Midi	54,765 15	759,252 39	814,017 54
Bruxelles-Nord. — Chauffage	»	15,770 84	15,770 84
— — Éclairage	22,618 60	242,558 50	264,957 10
— — Gravures	21,899 54	90,280 55	112,179 89
— — Traction	184,959 06	1,005,649 25	1,190,608 29
Bruxelles-Quartier-Léopold	553,590 19	1,776,049 22	2,309,459 41
Charleroi	74,552 14	916,241 97	990,594 11
Gand	178,915 64	1,439,242 33	1,618,155 97
Jemelle	265,014 59	1,968,991 34	2,232,005 93
Liége	125,728 50	1,402,470 84	1,526,199 34
Luttre	437,877 01	6,244,036 59	6,681,913 60
Magasin central de Malines. { Approvisionnements, matériel, papiers et ustensiles de bureau.	776,932 25	3,858,716 04	4,635,668 29
Mons	186,508 46	4,024,789 59	4,211,298 05
TOTAUX	6,471,671 03	(1) 55,614,823 96	62,086,194 99

(a) L'annexe XLI donne le mouvement, en quantités, des dépôts de rails, longrines, billes et traverses, pendant l'année 1881.

— *Mouvement en valeurs,* par dépôt. — *Année* 1881.

les matériaux de la voie) (a).

des quantités sorties pendant l'année.	des approvisionnements restant au 31 décembre.	DIFFÉRENCES POUR MODIFICATIONS AU TARIF le 1er janvier 1881 : En plus. (à ajouter).	DIFFÉRENCES POUR MODIFICATIONS AU TARIF le 1er janvier 1881 : En moins. (à déduire).	VALEUR CONVENTIONNELLE des MATIÈRES dont les COMPTABLES DES DÉPÔTS demeurent reliquataires au 1er janvier 1882.	*Observations.*
1,637,780 25	205,435 04	2,825 35	»	206,260 37	(1) Les 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 son inscription 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.
1,528,621 26	198,063 76	»	2,616 21	195,449 55	
24,760,634 10	5,295,730 56	4,583 22	»	5,300,333 78	
5,903,268 50	157,851 16	»	199 18	157,651 98	
761,456 45	52,561 09	»	1,850 26	50,710 83	
11,660 25	2,110 59	»	126 56	1,984 03	
205,745 06	59,212 04	»	4,547 35	54,664 69	
56,466 41	55,713 48	6 81	»	55,720 29	
1,056,577 22	154,231 07	»	5,017 92	129,213 15	
1,889,818 48	419,620 93	»	427 94	419,192 99	
938,165 91	52,428 20	»	1,297 81	51,130 39	
1,590,952 50	227,223 67	»	3,925 12	223,298 55	
1,888,147 77	543,858 16	»	5,546 04	538,312 12	
1,408,525 09	117,675 25	»	2,880 89	114,794 36	
6,258,516 74	445,596 86	»	2,675 56	440,721 30	
5,880,596 39	755,071 90	»	846 02	754,225 88	
5,980,057 44	231,240 61	»	971 75	230,268 86	
(1) 55,556,768 62	6,729,426 57	7,415 56	52,728 41	6,704,113 32	
		— 25,313 05			

(a) Les 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 son inscription 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.

La première et la dernière colonne renseignent seules la situation exacte des approvisionnements existant respectivement au 1er janvier 1881 et au 1er janvier 1882.

N° LXIII. — *Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs,*

(Ce relevé ne comprend pas

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	VALEUR			
	des approvisionnements restant au 1er 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.	293,429 44	9,259,132 96	9,552,562 40	9,213,680 96
B. *Matières spéciales au service des voitures et de la traction :*				
Aciers divers	54,057 76	83,333 29	139,371 05	98,121 56
Bois de chêne	498,328 86	1,045,182 46	1,543,511 32	1,000,201 48
— de sapin	78,338 01	371,636 47	449,974 48	351,739 51
— d'essences diverses.	47,720 81	96,341 13	144,061 94	120,002 59
Boîtes à l'huile en fonte.	58,526 05	337,313 79	375,839 84	339,331 93
Boulons divers.	74,181 18	300,498 09	374,679 27	316,903 94
Chaînes de sûreté pour voitures	23,800 80	158,361 80	182,162 60	170,379 70
Coussinets de frottement en bronze.	255,757 91	1,933,436 36	2,187,194 27	1,880,251 47
Cuivres divers	178,080 02	1,025,308 40	1,203,388 42	960,115 12
Essieux pour locomotives, tenders et voitures . . .	22,292 10	365,471 30	387,763 40	374,713 75
Fers divers	251,036 03	1,408,357 87	1,659,393 90	1,348,325 77
Fontes diverses	80,367 35	210,533 58	290,900 93	205,333 08
Roues montées pour locomotives.	16,263 »	1,025,251 »	1,041,516 »	1,041,516 »
— — tenders et voitures.	35,855 »	813,620 »	849,475 »	849,475 »
Tendeurs pour voitures.	26,737 30	521,736 80	548,474 30	540,681 93
Tubes à fumée en laiton pour locomotives.	527,307 26	1,240,340 35	1,567 647 61	1,251,423 75
Totaux . . .fr.	1,984,651 64	10,961,122 69	12,943,754 33	10,828,956 38
C. *Combustibles :*				
Bois d'allumage neuf.	17,319 07	51,785 55	69,104 62	59,088 82
— — vieux	17,455 74	77,229 60	94,685 34	83,201 05
Charbons de terre	135,759 10	4,843,616 71	4,979,375 81	4,864,252 10
Coke	2,363 82	69,444 97	71,810 79	67,817 81
Fagots	6,287 44	58,204 52	64,461 76	59,907 82
Totaux . . .fr.	199,137 17	5,080,281 15	5,279,418 32	5,114,247 58
D. *Matières pour le graissage :*				
Huile de graissage (colza non épurée).	43,663 15	1,673,705 62	1,717,370 75	1,684,093 20
— — (minérale et diverses)	47,622 21	604,798 44	652,420 65	306,319 69
Suif et graisses	4,196 57	195,972 61	200,169 18	197,161 88
Totaux . . . .fr.	95,485 91	2,474,476 67	2,569,960 58	2,387,776 77
E. *Matières pour l'éclairage :*				
Huile épurée.	83,525 61	457,975 20	525,498 81	307,405 44
— minérale (pétrole).	6,140 48	501,108 17	507,248 65	468,667 17
Torches (falots)	494 80	22,734 40	23,229 20	20,193 60
Totaux . . . .fr.	92,160 89	961,815 77	1,055,976 66	996,266 21
F. *Matières diverses en magasin, non-dénommées ci-dessus.* . . . . . .fr.	3,806,827 98	26,877,694 72	30,684,522 70	26,815,860 72
Totaux généraux . . . .fr.	6,471,671 03	55,614,525 96	62,086,194 99	55,356,768 62

(a) L'annexe XLI donne le mouvement, en quantités, des dépôts de rails, longrines, billes et traverses, pendant l'année 1881.

par espèce d'approvisionnements. — *Année* 1881.

les matériaux de la voie.) (*a*)

des approvisionnements restant au 31 décembre.	Différences pour modifications apportées au tarif le 1er janvier 1881 : En plus. — (A ajouter.)	Différences pour modifications apportées au tarif le 1er janvier 1881 : En moins. — (A déduire.)	VALEUR conventionnelle des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires au 1er janv. 1882.	*Observations.*
338,881 44	»	»	338,881 44	
41,249 49	»	»	41,284 94	
543,309 84	490 82	»	543,800 66	
98,215 17	11,058 01	»	109,273 18	
24,089 55	»	»	24,089 55	
36,307 91	»	1,592 50	34,715 41	
57,775 35	»	»	65,651 86	
11,782 90	626 85	»	12,409 75	
306,942 80	»	»	306,942 80	
243,473 50	»	12,328 59	231,144 71	
15,049 65	1,192 75	»	14,242 40	
311,270 13	»	»	307,350 95	
85,367 85	»	»	85,367 85	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
7,792 55	»	182 85	7,609 50	
336,221 88	»	9,606 35	326,615 53	
2,116,817 95	»	»	2,110,448 89	
10,015 80	»	»	10,015 80	
11,484 31	»	»	11,484 31	
155,123 71	»	51,396 26	103,727 45	
3,992 98	»	127 66	3,865 32	
4,553 94	»	»	4,553 94	
165,170 74	»	51,523 92	153,646 82	
33,275 55	»	1,928 28	31,347 27	
145,900 96	»	202 51	145,698 45	
3,007 30	92 50	»	3,099 80	
182,185 81	92 50	2,130 79	180,145 52	
16,095 57	»	880 02	15,215 55	
38,581 48	»	»	38,581 48	
3,033 60	»	»	3,033 60	
57,710 45	»	880 02	56,830 43	
3,868,661 98	»	»	3,884,160 22	
6,729,426 57	»	»	6,704,113 32	
	— 25,313 05			

N° LXIV. — *Transports de marchandises, finances,*

DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES RÉSEAUX DESTINATAIRES.		Colis affranchis au moyen de timbres.			TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
		Express.	Grande vitesse.	Colis de 5 kil. et moins. (Services internationaux.)	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	POIDS taxé.
Service intérieur.	Service intérieur	270,239	495,926	»	265,290	57,770	5,269,954
	Convention Van Gend	»	»	»	»	»	»
	Totaux	270,239	495,926	»	265,290	57,770	5,269,954
Services mixtes.	Anvers à Gand	263	1,040	»	326	73	6,230
	Chimay	1,152	2,966	»	902	79	17,380
	Flandre occidentale	7,175	16,345	»	6,024	682	105,020
	Gand à Bruges, par Eecloo	578	1,634	»	449	107	8,410
	Gand à Terneuzen	279	278	»	225	51	4,440
	Grand Central Belge	4,859	13,251	»	»	»	»
	Hasselt à Maeseyck	431	1,436	»	»	»	»
	Liégeois-Limbourgeois	1,815	6,314	»	1,600	334	15,060
	Liége à Maestricht	444	846	»	352	44	6,780
	Lierre à Turnhout	1,323	3,768	»	1,523	108	30,070
	Malines à Terneuzen	2,007	5,224	»	2,109	416	32,010
	Marbehan à Virton	16	52	»	»	»	»
	Mons à Quévy	318	525	»	386	6	8,420
	Nord Belge	8,259	17,669	»	7,369	2,003	212,540
	Termonde à Saint-Nicolas	388	1,888	»	600	351	11,530
	Totaux	29,307	73,206	»	21,865	4,451	457,890
Services postaux.	Agence continentale et anglaise	»	»	»	»	»	»
	Empire Germanique	»	»	12,348	»	»	»
	Grand-duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»
	South-Eastern Railway	»	»	»	»	»	»
	Union postale entre la France et la Belgique.	»	»	14,062	»	»	»
	Union postale entre le grand-duché de Luxembourg et la Belgique.	»	»	353	»	»	»
	Totaux	»	»	26,763	»	»	»

(1) Y compris 1,031,163 tonnes représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de

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* 1881.

DÉTAIL PAR PAYS ET PAR RÉSEAU DESTINATAIRES.

(Services intérieur, mixtes et internationaux.)

MOUVEMENT.

N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.										TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5. ÉQUIPAGES.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
COLIS.			POIDS taxé.	COLIS.			POIDS taxé.	EXPÉDITIONS taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.									GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	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 kil.	De 11 kilog. et plus.			1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes.					1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	
																						Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	558	1,728,255	»	140,178,241	207,344	556,419	175,821	1,741,881	5,999,174	»	1,254,180	1,410,760	27,512	11,165,747	186,747	116,595	774	2,956	6,712	6,100	13,934	9,397	39,099
»	»	»	»	201,461	282,739	»	21,635,453	1,341	2,892	»	»	»	»	»	»	»	2,892	22,245	101,473	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	202,019	2,010,994	»	161,813,694	208,685	559,311	175,821	1,741,881	5,999,174	»	1,254,180	1,410,760	27,512	11,168,639	208,992	217,768	774	2,956	6,712	6,100	13,934	9,397	39,099
»	»	»	»	»	2,404	»	143,950	233	395	119	895	8,146	»	»	»	»	9,555	258	23	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	4,240	»	449,820	750	1,401	153	3,725	4,394	»	302	»	»	9,975	985	91	3	5	7	1	24	7	44
»	»	»	»	»	37,120	»	3,159,280	7,002	15,763	4,391	48,359	189,547	»	3,026	»	»	261,086	3,168	2,741	19	45	44	29	89	19	226
»	»	»	»	»	6,376	»	447,240	717	1,469	265	4,683	23,558	»	»	»	»	29,975	528	285	2	»	5	12	10	2	29
»	»	»	»	»	1,587	»	121,160	144	564	74	1,204	6,821	»	1,499	1,365	30	11,557	228	26	»	1	7	2	23	26	59
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,203	»	»	1,203	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	10,449	»	722,550	753	2,409	447	10,346	32,983	»	605	»	»	46,790	1,514	54	1	»	22	39	36	77	174
»	»	»	»	»	2,716	»	266,640	198	654	143	6,526	3,437	»	179	»	»	10,939	109	68	1	6	2	2	8	»	18
»	»	»	»	»	9,780	»	889,600	1,401	3,959	270	2,788	2,560	»	»	»	»	9,577	546	473		2	10	10	1	»	23
»	»	»	»	»	13,653	»	872,580	1,270	2,370	1,428	10,171	52,991	»	»	400	»	67,360	847	1,092	4	4	5	7	2	»	18
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	160	»	»	»	»	160	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2,362	»	167,620	468	1,090	450	9,131	11,144	»	5,075	»	»	26,890	545	99	2	4	3	6	17	5	35
»	»	»	»	»	57,915	»	4,717,670	7,482	21,426	9,564	115,441	362,760	»	47,153	306	»	556,350	3,573	3,952	24	39	127	135	240	146	687
»	»	»	»	»	6,351	»	399,150	712	965	140	1,844	13,663	»	20	»	»	16,632	234	83	»	»	6	14	39	19	78
»	»	»	»	»	154,923	»	12,357,260	21,130	52,465	17,444	215,113	711,864	»	59,062	2,071	30	1,058,049	12,535	8,987	58	106	238	257	489	301	1,391
3,831	2,385	2,216	67,320	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	160	2,173	»	»	»	»	»	»	»
4,460	57,004	6,962	65,517	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»
5	2,040	413	3,560	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
899	569	518	21,044	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	30	389	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
9,195	61,998	10,109	157,441	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	198	2,562	»	»	»	»	»	»	»

DÉSIGNATION DES SERVICES 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.								
					EXPRESS.			PETITS PAQUETS.									EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.								
					COLIS.			COLIS.				COLIS.													
		Express.	Grande vitesse.	Colis de 5 kil. et moins. (Services internationaux)	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.	EXPÉDITIONS taxées au minimum.	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes.
Services internationaux.	Allemagne. Alsace-Lorraine	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	72	»	543,210	249	3,710	17,740	53,505	19,468	»	83,565	»	»	177,988
	Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,460	»	348,115	1,385	4,545	10,037	13,828	13,473	»	1,320	»	»	43,203
	Cologne-Minden	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38	»	108,850	37	898	2,402	4,623	14,220	»	2,949	»	»	25,092
	État de Bade	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	59,230	12	315	1,881	6,380	4,262	»	2,657	»	»	15,495
	État de Wurtemberg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15,940	3	205	373	589	5,126	»	494	»	»	6,787
	Palatinat	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,040	3	141	711	1,376	1,088	»	1,612	»	»	4,928
	Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,064	»	1,468,965	2,311	8,518	17,561	38,964	26,932	»	7,532	»	»	99,507
	Sarrebruck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25	»	61,235	109	875	2,916	15,982	6,677	»	»	»	»	26,450
	Suisse (Central)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40	»	»	40
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,659	»	2,611,585	4,109	19,207	53,621	135,247	91,246	»	100,469	»	»	399,490
	Angleterre. Anglo-Belge (Harwich)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	97,700	»	1,428	102	64	114	»	»	»	»	1,708
	— (Liverpool)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24	71	»	»	»	»	»	»	95
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	97,700	»	1,452	173	64	114	»	»	»	»	1,803
	France. Anzin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	244	463	»	49,110	495	598	859	2,954	11,407	9,417	1,620	»	»	26,855
	Est-Français	»	»	»	»	»	»	628	728	»	»	»	152	»	91,930	214	1,501	7,106	16,902	18,643	»	696,450	»	»	740,602
	Flandre-Occidentale (section française)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	45	»	5,660	10	182	22	5	1,501	40	5,180	»	»	6,930
	Nord belge (Givet)	»	»	»	78	2	4,310	»	»	»	»	»	1,791	»	295,520	1,126	3,155	2,488	7,388	8,791	»	47,671	»	»	69,493
	Nord français	»	»	»	»	»	»	9,123	8,984	»	»	14,140	21,660	»	7,170,205	6,637	23,570	31,330	38,292	197,001	126,864	2,137,267	»	»	2,554,324
	Service provisoire	»	»	»	»	»	»	110	203	»	»	157	424	»	65,980	526	481	663	1,571	4,578	813	4,823	»	»	12,929
	Ensemble	»	»	»	78	2	4,310	9,861	9,915	»	»	14,553	24,535	»	7,678,405	9,008	29,487	42,468	67,112	241,921	137,134	2,893,011	»	»	3,411,133
	Hollande. Brabant septentrional	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	34	107	»	16,120	46	121	457	2,398	82	»	2,030	»	»	5,088
	Central Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	118	129	»	9,150	20	62	116	113	6	»	3,559	»	»	3,856
	État Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,905	12,246	»	2,621,020	4,415	5,881	5,746	31,967	1,470	»	74,984	»	»	120,048
	Hollandais (Achel)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,862	6,012	»	445,230	1,171	1,856	998	5,685	126	»	22,163	»	»	30,828
	Autres stations holland.	»	»	»	47	7	4,380	»	»	»	»	739	3,540	»	274,200	588	947	720	9,667	24,019	»	11,775	»	»	47,128
	Rhénan-Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,490	1,918	»	152,730	240	394	242	1,182	10	»	6,573	»	»	8,401
	Sud-Est Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	21	»	2,580	4	10	3	239	»	»	229	»	»	481
	Ensemble	»	»	»	47	7	4,380	»	»	»	»	15,148	23,973	»	3,521,030	6,484	9,271	8,282	51,251	25,713	»	121,313	»	»	215,830
	G.-duché de Luxembourg. Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,708	»	172,740	993	2,647	3,517	7,860	7,608	»	46,257	»	»	67,889
	Prince-Henri	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	239	»	19,570	149	297	645	2,299	3,791	»	44,822	»	»	51,854
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,947	»	192,310	1,142	2,944	4,162	10,159	11,399	»	91,079	»	»	119,743
	Suisse. Central Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Jura-Berne-Lucerne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,430	»	138	13,778	11,822	9,554	»	960	»	»	36,252
	Nord-Est Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18,720	»	133	2,400	907	264	»	1,277	»	»	4,981
	Union Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,210	»	»	190	63	»	»	»	»	»	253
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	31,360	»	271	16,368	12,792	9,818	»	2,237	»	»	41,486
	Totaux	»	»	»	125	9	8,690	9,861	9,915	»	»	29,701	54,114	»	14,132,390	20,743	62,632	125,074	276,625	380,211	137,134	3,207,809	»	»	4,189,485
	TOTAUX GÉNÉRAUX	299,546	569,132	26,763	287,280	62,230	5,728,534	19,056	71,913	10,109	157,441	231,720	2,220,031	»	188,303,344	250,558	674,408	318,339	2,233,619	7,091,249	137,134	4,521,051	1,412,831	27,542	16,416,173

(LXIV *suite.*) [N° 239.]

TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5. ÉQUIPAGES.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU-DESSUS de 1,000 FRANCS.	Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				TOTAL des expéditions.
				1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	
				Wagons ordinaires.				
»	»	»	1	»	»	»	»	1
»	»	3	87	94	37	325	177	720
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	6	179	49	37	4	21	290
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	9	267	143	74	329	198	1,011
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
22	83	»	1	»	»	»	»	1
269	390	»	1	»	»	»	»	1
23	7	»	»	»	»	»	»	»
358	1,147	1	3	2	4	27	26	62
515	80,148	34	417	153	111	203	250	1,134
97	209	»	»	7	27	19	3	56
1,284	81,984	35	422	162	142	249	279	1,254
19	»	»	»	»	»	»	»	»
3	5	»	»	»	»	»	»	»
1,059	316	5	38	13	5	4	3	63
154	399	18	11	3	4	18	»	36
227	79	1	»	1	2	»	»	3
3	235	4	3	1	»	»	»	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»
1,465	1,034	28	52	18	11	22	3	106
»	»	»	12	6	3	1	27	49
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	12	6	3	1	27	49
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
2,749	83,018	72	753	329	230	601	507	1,913
224,474	312,335	904	3,815	7,279	6,587	15,024	10,205	42,910

N° XLV. — *Transports de*

DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES RÉSEAUX DESTINATAIRES.		Colis affranchis au moyen de timbres.			TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
		Express.	Grande vitesse.	Colis de 3 kilos et moins. (Services internationaux.)	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.
Service intérieur.	Service intérieur	216,676 04	246,647 54	»	269,976 12	68,849 46	325,101 16
	Convention Van Gend	»	»	»	»	»	»
	Totaux	216,676 04	246,647 54	»	269,976 12	68,849 46	325,101 16
Services mixtes.	Anvers à Gand	71 86	158 53	»	104 92	25 18	84 12
	Chimay	297 29	339 06	»	291 38	9 80	464 19
	Flandre occidentale	2,134 96	2,420 98	»	2,312 92	275 27	4,086 15
	Gand à Bruges, par Eecloo	172 98	245 61	»	165 24	39 67	360 41
	Gand à Terneuzen	81 67	46 60	»	79 27	19 45	166 12
	Grand Central belge	1,422 63	2,011 49	»	»	»	»
	Hasselt à Maeseyck	103 59	172 29	»	»	»	»
	Liégeois-Limbourgeois	545 22	1,054 62	»	534 20	131 04	418 95
	Liége à Maestricht	82 52	104 98	»	103 35	18 05	216 60
	Lierre à Turnhout	395 65	570 09	»	598 »	41 25	618 33
	Malines à Terneuzen	601 14	789 03	»	742 91	167 54	560 94
	Marbehan à Virton	4 80	9 65	»	»	»	»
	Mons à Quévy	73 33	99 28	»	137 87	79 10	214 44
	Nord-Belge	2,586 75	3,101 68	»	2,822 38	770 45	5,272 46
	Termonde à Saint-Nicolas	104 94	307 05	»	221 67	107 10	401 84
	Totaux	8,679 33	11,430 94	»	8,114 11	1,683 90	12,864 55
Services postaux.	Agence continentale et anglaise	»	»	»	»	»	»
	Empire Germanique	»	»	4,786 85	»	»	»
	Grand-duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»
	South-Eastern Railway	»	»	»	»	»	»
	Union postale entre la France et la Belgique.	»	»	7,054 »	»	»	»
	Union postale entre le grand-duché de Luxembourg et la Belgique.	»	»	176 50	»	»	»
	Totaux	»	»	12,017 35	»	»	»

équipages, chevaux et bestiaux, au départ *des stations de l'Etat ou* au départ *des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'Etat. — Année* 1881.

DÉTAIL PAR PAYS ET PAR RÉSEAU DESTINATAIRES.

(Services intérieur, mixtes et internationaux.)

RECETTE (part du réseau exploité par l'État).

TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. — COLIS.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		FRAIS ACCESSOIRES.										TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Équipages.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.						
					EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.																								PETITE VITESSE. Par expédition.					
De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.	Expéditions taxées au minimum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX DÉDUITS.	Abonnement.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.	Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.		Prix de transport.	GRANDE VITESSE. Par wagons.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL.
																												Wagons ordinaires.				
221 85	1,155,337 85	»	2,722,621 13	593,988 36	4,024,947 53	929,795 22	6,850,275 75	14,873,743 26	»	3,778,524 08	772,711 60	112,431 29	117,568 89	40,593 32	298,609 20	81,077 35	290,846 31	54,705 97	575,001 30	27,577 90	43,369 57	22,522 25	121,998 55	73,542 35	8,429 98	38,695,691 18	32,043 05	97,920 68	63,565 58	85,820 40	295,371 45	253,283 89	797,962 »
40,534 92	84,304 23	»	195,893 69	3,508 55	18,630 07	»	»	»	»	»	»	»	5,421 23	14,206 23	»	»	»	»	2,314 87	»	»	»	»	528 57	806 38	366,148 74	»	»	»	»	»	»	»
40,756 77	1,239,643 08	»	2,918,514 82	597,496 91	4,043,577 60	929,795 22	6,850,275 75	14,873,743 26	»	3,778,524 08	772,711 60	112,431 29	122,990 12	54,799 55	298,609 20	81,077 35	290,846 31	54,705 97	577,316 17	27,577 90	43,369 57	22,522 25	121,998 55	74,070 92	9,236 36	39,061,839 92	32,043 05	97,920 68	63,565 58	85,820 40	295,371 45	253,283 89	797,962 »
»	437 63	»	1,171 93	332 76	1,346 60	487 40	2,799 35	24,976 69	»	»	»	»	50 53	3 44	284 90	71 25	»	6 60	228 95	13 78	»	»	»	91 91	5 90	32,754 23	»	»	»	»	»	»	»
»	789 61	»	6,663 94	2,199 39	9,045 47	858 49	10,327 45	9,964 62	»	1,789 84	»	»	207 54	39 46	706 95	166 80	»	175 82	850 33	49 89	38 84	63 45	»	105 09	13 10	45,457 80	60 16	132 50	58 18	11 27	323 90	173 24	699 09
»	8,447 33	»	49,589 27	16,425 97	94,785 07	19,682 96	146,411 66	590,501 53	»	11,790 76	»	»	742 14	426 27	10,253 03	2,078 49	»	237 68	10,214 10	787 40	116 40	172 55	»	1,088 99	156 48	975,133 36	1,056 99	1,090 50	437 59	303 77	1,499 86	286 36	3,618 08
»	1,378 17	»	7,217 82	1,828 36	8,979 47	1,375 98	15,185 63	72,770 57	»	»	»	»	118 »	38 26	998 60	105 10	»	285 06	898 05	28 50	12 20	301 »	»	159 75	9 60	112,674 03	86 13	»	52 79	158 61	204 46	31 20	447 06
»	311 77	»	1,245 30	203 88	2,061 80	402 56	3,311 09	22,585 76	»	3,857 07	2,437 78	111 90	46 30	3 76	351 40	60 70	»	99 85	255 27	39 40	19 25	20 »	»	58 40	4 85	37,881 20	»	17 »	37 80	19 50	259 65	314 48	648 43
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	— 57 89	»	»	»	»	24 40	»	»	»	»	71 96	»	»	»	43 84	»	3,516 43	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15 91	»	»	»	7 12	»	298 91	»	»	»	»	»	»	»
»	2,170 85	»	7,002 99	1,312 08	10,034 75	1,411 38	22,939 86	46,301 19	»	1,894 »	»	»	291 44	7 83	1,893 65	328 10	»	309 95	1,482 68	114 86	132 85	»	»	163 61	16 60	100,492 70	16 19	»	114 75	380 19	683 97	1,655 70	2,834 61
»	463 40	»	3,472 87	653 56	4,032 21	765 29	23,005 85	6,267 80	»	736 53	»	»	20 36	8 94	432 55	51 40	»	249 48	527 53	23 65	25 24	6 97	»	71 86	4 15	41,345 14	58 14	148 68	20 »	30 65	189 89	»	389 22
»	2,158 40	»	10,425 07	3,400 80	24,806 93	1,301 02	10,282 56	11,020 74	»	»	»	»	135 55	70 79	1,113 30	538 10	»	48 56	2,130 04	108 28	»	12 55	»	227 15	21 80	70,024 96	56 10	67 30	127 66	142 63	33 59	»	371 18
»	2,773 52	»	9,214 55	2,437 26	11,852 67	5,004 79	42,092 63	166,232 43	»	»	826 78	»	188 55	167 05	1,621 17	234 75	»	141 11	1,327 01	180 85	6 60	4 »	»	433 01	58 15	247,658 44	65 71	82 26	64 64	44 34	31 30	»	222 54
»	»	»	»	»	»	Régularn	+ 8 52	662 25	»	»	»	»	»	»	2 20	»	»	»	»	0 30	»	»	»	1 35	»	689 07	»	»	»	»	»	»	»
»	484 55	»	2,425 72	1,168 08	7,212 66	965 68	27,941 52	20,458 50	»	2,485 85	»	»	119 53	9 65	673 05	144 85	»	7 85	544 95	49 75	»	»	»	104 55	9 60	65,410 36	28 »	14 69	20 61	85 83	271 44	87 93	480 52
»	12,957 14	»	66,064 26	19,566 32	144,439 89	40,781 66	409,022 82	838,854 83	»	116,536 34	183 »	»	870 29	636 75	14,142 56	2,643 57	»	1,033 62	12,007 08	1,432 44	636 80	669 30	»	4,027 83	115 69	1,701,176 11	1,444 75	920 »	961 93	1,710 18	4,573 31	2,664 91	10,830 33
»	1,334 69	»	4,587 20	1,344 76	4,988 18	500 49	6,395 52	45,612 72	»	120 10	»	»	57 16	18 73	693 45	172 01	»	34 30	660 09	31 10	20 67	»	»	69 63	11 70	67,795 10	»	»	32 43	95 80	643 26	386 95	1,158 44
»	33,707 06	»	169,080 92	50,873 22	323,585 70	73,537 70	719,724 46	1,856,209 63	»	139,152 60	3,447 56	111 90	2,847 39	1,430 93	33,191 21	6,595 12	»	2,629 88	31,126 08	2,948 07	1,008 85	1,249 82	»	6,654 09	427 82	3,502,312 84	2,572 17	2,472 93	1,928 40	2,982 77	8,714 63	5,600 77	21,699 50
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	39 70	543 85	»	1 20	»	»	»	213 86	»	»	»	464 14	6 80	11,298 93	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 55	»	»	4 55	20 91	»	»	881 36	»	»	»	6,392 99	70 64	47,768 78	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» 30	0 80	»	»	72 93	»	»	»	203 72	9 40	1,733 08	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8 50	107 61	»	» 30	»	»	»	48 79	»	»	»	92 51	0 50	3,013 81	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,054 »	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	176 50	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	49 75	651 46	»	6 35	21 71	»	»	1,216 94	»	»	»	7,153 36	87 34	71,045 10	»	»	»	»	»	»	»

DÉSIGNATION DES SERVICES 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.		FRAIS ACCESSOIRES.						
					EXPRESS.			PETITS PAQUETS.								Expéditions taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.															
					COLIS.			COLIS.				COLIS.																				
		Express.	Grande vitesse.	Colis de 5 kil. et moins. (Services internationaux.)	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.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.
Services internationaux.	Allemagne. Alsace-Lorraine	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	34 77	»	24,919 97	158 29	47,466 66	175,208 12	429,438 24	103,432 48	»	309,700 39	»	»	»	»	1,186 34	24 15	»	5,689 90	327 35	2,014 35	60 »
	Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	707 33	»	9,450 88	742 59	41,510 49	70,459 48	83,524 03	39,258 35	»	4,315 29	»	»	»	»	2,430 90	197 85	»	127 65	349 80	835 75	»
	Cologne-Minden	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	29 22	»	2,428 75	28 93	10,369 35	17,860 27	25,518 38	34,992 72	»	5,608 80	»	»	»	»	864 25	74 05	»	65 05	551 90	479 45	»
	État de Bade	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,542 54	7 80	4,472 30	19,777 96	55,685 15	21,205 05	»	22,483 49	»	»	»	»	1,619 40	6 90	»	67 25	47 35	257 20	»
	— Wurtemberg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	622 18	1 95	2,929 54	4,006 72	5,381 49	30,723 09	»	4,353 36	»	»	»	»	333 55	15 »	»	24 60	62 »	116 90	»
	Palatinat	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	224 86	1 95	2,003 63	7,529 75	11,918 79	3,969 19	»	15,059 69	»	»	»	»	111 40	11 10	»	297 »	115 20	67 10	»
	Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	966 02	»	46,738 77	1,409 35	70,809 89	123,367 32	236,372 »	80,147 73	»	20,793 90	»	»	»	»	9,443 31	833 84	»	474 80	2,146 85	3,838 71	»
	Sarrebrück	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11 40	»	2,227 72	57 60	9,755 63	27,656 92	144,079 61	34,402 34	»	»	»	»	»	»	2,600 18	331 70	»	198 50	132 35	275 85	»
	Suisse (Central)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	193 44	»	»	»	»	» 40	»	»	4 05	»	»	»
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,748 74	»	89,155 67	2,408 46	189,317 40	445,866 54	991,917 69	348,130 95	»	382,508 27	»	»	»	»	20,589 73	1,494 59	»	6,948 80	3,732 80	7,905 31	60 »
	Angleterre. Anglo-Belge (Harwich)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,853 35	»	10,603 76	521 45	238 86	361 68	»	»	»	»	»	»	539 40	230 05	»	5 60	266 55	9 25	»
	— (Liverpool)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	198 45	786 67	»	»	»	»	»	»	»	»	6 80	4 50	»	»	114 53	13 50	»
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,853 55	»	10,802 21	1,308 12	238 86	361 68	»	»	»	»	»	»	546 20	234 55	»	5 60	381 08	22 75	»
	France. Anzin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	161 58	454 13	»	815 22	510 42	4,431 24	3,996 20	10,077 »	40,494 26	23,551 52	3,342 »	»	»	10 70	20 10	709 95	86 75	»	284 53	591 45	» 75	3 60
	Est-français	»	»	»	»	»	»	225 94	345 29	»	»	»	75 80	»	3,528 77	145 99	20,201 65	68,232 76	145,451 52	97,508 38	»	2,634,332 50	»	»	153 90	114 25	5,264 10	96 20	»	1,661 50	452 75	226 35	»
	Flandre-occidentale (stations françaises)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7 52	41 56	»	64 16	8 50	1,293 51	80 13	17 59	5,377 68	126 50	16,753 13	»	»	6 15	1 40	95 50	25 20	»	» 55	21 30	»	»
	Nord-belge (Givet)	»	»	»	26 55	» 80	70 21	»	»	»	»	»	435 45	»	3,427 07	2,147 53	17,307 66	10,052 46	22,823 47	23,728 89	»	41,365 06	»	»	88 93	169 68	1,829 »	484 85	»	196 25	1,500 07	343 35	6 75
	Nord-français	»	»	»	»	»	»	3,680 52	4,270 44	»	»	6,105 28	19,130 89	»	108,875 24	5,831 »	176,392 49	168,130 32	198,136 35	733,394 46	287,823 23	3,536,677 20	»	»	81 58	21,412 03	69,000 77	4,275 17	»	8,223 46	22,984 25	1,477 44	313 25
	Service provisoire	»	»	»	»	»	»	66 48	169 58	»	»	117 17	421 34	»	847 84	412 81	3,977 50	2,936 75	7,417 27	20,145 47	2,464 02	23,072 55	»	»	53 11	51 35	579 80	31 20	»	143 75	325 45	87 »	7 60
	Ensemble	»	»	»	26 55	» 80	70 21	3,972 94	4,785 31	»	»	6,391 55	20,559 17	»	117,558 30	9,056 25	223,604 05	253,428 62	383,923 20	920,649 14	313,965 27	6,255,542 44	»	»	394 37	21,768 83	77,479 12	4,999 37	»	10,510 04	25,875 27	2,134 89	331 20
	Hollande. Brabant septentrional	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13 31	37 05	»	180 08	86 39	708 77	1,651 02	7,085 72	163 78	»	3,817 01	»	»	6 84	»	160 70	1 20	»	114 15	431 97	7 25	»
	Central néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	44 92	39 05	»	64 92	29 54	224 53	305 39	283 76	12 80	»	3,528 75	»	»	» 89	» 58	60 20	1 50	»	4 75	144 60	14 30	»
	État néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,147 30	5,055 86	»	30,127 17	9,809 05	32,591 68	27,818 95	118,137 35	4,016 57	»	200,936 18	»	»	489 84	45 89	7,240 15	502 40	»	1,534 79	6,221 16	501 59	183 45
	Hollandais (Achel)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,417 08	3,490 89	»	6,183 92	1,862 73	13,657 54	5,751 08	27,749 36	368 15	»	55,165 78	»	»	53 76	48 12	1,425 39	229 88	»	381 90	1,313 90	130 02	44 90
	Autres stations hollandaises	»	»	»	20 11	2 75	89 17	»	»	»	»	367 47	1,050 15	»	3,755 83	1,371 28	4,668 66	3,304 43	35,011 95	56,368 27	»	35,406 86	»	»	72 23	16 53	1,152 55	90 55	»	237 62	883 28	77 45	213 99
	Rhénan néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	556 04	1,168 01	»	1,697 70	523 16	2,131 82	1,091 32	4,294 60	30 80	»	8,203 37	»	»	» 70	24 10	367 25	71 44	»	58 80	313 55	33 29	3 50
	Sud-Est-néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7 02	»	42 03	10 90	74 95	20 48	1,118 73	»	»	546 93	»	»	»	»	10 80	» 90	»	2 85	10 30	2 50	»
	Ensemble	»	»	»	20 11	2 75	89 17	»	»	»	»	6,546 12	8,512 01	»	42,051 65	13,693 05	54,057 95	39,942 67	193,681 47	60,960 37	»	307,604 88	»	»	615 26	135 22	10,417 04	897 87	»	2,334 86	9,318 76	766 40	445 84
	Grand-duché de Luxembourg. Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	819 72	»	5,766 41	630 42	30,259 01	29,679 10	60,745 73	36,683 09	»	168,461 11	»	»	»	»	1,681 30	93 10	»	586 80	38 85	374 65	»
	Prince-Henri	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	76 67	»	605 35	97 61	3,510 69	4,989 51	16,875 88	16,214 03	»	232,231 66	»	»	»	»	632 07	» 90	»	204 72	59 51	100 68	»
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	896 39	»	6,371 76	728 03	33,769 70	34,668 61	77,621 61	52,897 12	»	400,692 77	»	»	»	»	2,313 37	94 »	»	791 52	98 36	475 33	»
	Suisse. Central suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Jura-Berne-Lucerne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	435 26	»	2,336 98	139,181 60	35,187 38	47,840 72	»	4,645 »	»	»	»	»	450 45	» 30	»	1,982 47	275 40	46 95	»
	Nord-Est suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	851 32	»	1,431 17	23,561 65	6,942 91	1,423 27	»	10,770 65	»	»	»	»	239 60	»	»	102 80	»	2 »	»
	Union suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	97 24	»	»	1,882 85	508 37	»	»	»	»	»	»	»	15 90	»	»	12 10	»	7 25	»
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,383 82	»	3,768 15	164,626 10	102,638 66	49,263 99	»	15,415 65	»	»	»	»	705 95	» 30	»	2,097 37	275 40	56 20	»
	Totaux	»	»	»	46 66	3 55	159 38	3,972 94	4,785 31	»	»	12,937 67	31,716 31	»	258,374 55	25,885 79	515,319 46	939,840 66	1,750,021 49	1,432,263 25	313,965 27	7,361,764 01	»	»	1,009 63	21,904 05	112,051 41	7,720 65	»	22,688 19	39,681 67	11,360 88	837 04
	Totaux généraux	225,355 37	258,078 48	12,017 35	278,136 89	70,536 91	338,125 09	7,714 48	28,104 26	9,083 52	12,976 83	53,694 44	1,365,865 15	»	3,345,970 29	674,255 92	4,882,482 76	1,943,173 58	9,320,021 70	18,162,216 14	313,965 27	11,279,440 69	776,159 16	112,543 19	126,896 89	78,785 98	443,851 82	95,399 50	290,868 02	80,024 04	648,123 92	43,103 79	45,215 46

Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Equipages. Prix de transport.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expédition. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL.
							Wagons ordinaires.				
1,767 15	»	56 90	2,911 90	1,106,396 96	»	80 »	»	»	»	»	80 »
168 90	»	386 07	1,210 91	255,676 18	58 50	3,774 22	3,991 60	703 66	12,535 51	7,599 24	28,604 23
142 05	»	124 90	32 »	99,170 07	»	»	»	»	»	»	»
»	»	— 162 93	6 »	128,015 46	»	»	»	»	»	»	»
»	»	12 08	» 30	48,582 76	»	»	»	»	»	»	»
72 »	»	6 31	17 35	41,405 32	»	»	»	»	»	»	»
52 »	»	933 92	35 23	598,383 55	204 23	2,298 37	1,246 04	1,160 49	144 89	385 36	5,235 15
»	»	93 93	61 20	221,884 93	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	197 89	»	»	»	»	»	»	»
2,202 10	»	1,451 18	4,274 89	2,499,713 12	262 73	6,152 59	2,237 64	1,864 15	12,680 40	7,984 60	33,919 38
»	»	643 28	3 90	15,277 13	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	» 90	1,125 35	»	»	»	»	»	»	»
»	»	643 28	4 80	16,402 48	»	»	»	»	»	»	»
»	»	272 67	6 30	89,820 37	»	24 »	»	»	»	»	24 »
638 60	»	28 77	180 05	2,978,865 07	»	22 85	»	»	»	»	22 85
»	»	» 25	» 05	23,920 68	»	»	»	»	»	»	»
13 »	»	232 60	5 65	126,255 28	20 52	24 15	7 29	67 09	347 41	449 41	895 35
51 10	»	34 55	1,905 09	5,378,206 13	1,651 72	10,780 52	3,095 11	1,371 41	3,748 06	2,791 21	21,786 31
»	»	19 25	3 90	63,331 19	»	»	291 »	885 40	649 59	103 50	1,929 49
702 70	»	588 09	2,101 04	8,660,418 72	1,672 24	10,851 52	3,393 40	2,323 90	4,745 06	3,344 12	24,658 »
»	»	4 82	1 82	14,471 88	»	»	»	»	»	»	»
»	»	4 80	» 70	4,765 98	»	»	»	»	»	»	»
336 80	»	828 53	69 36	450,585 07	222 32	1,068 01	108 10	42 50	63 36	50 55	1,332 52
211 30	»	420 89	23 59	119,930 18	524 30	200 45	21 15	80 66	459 38	»	761 64
173 65	»	189 23	13 42	18,447 »	41 40	»	4 60	54 41	»	»	59 01
1 93	»	115 10	6 11	1,658 80	109 19	68 80	12 85	»	»	»	81 65
»	»	1 25	»	144,637 64	»	»	»	»	»	»	»
723 68	»	1,564 62	115 »	754,496 75	897 21	1,337 26	146 70	177 57	522 74	50 55	2,234 82
147 »	»	126 47	530 16	336,622 92	»	785 30	43 30	143 20	51 80	755 85	1,779 45
»	»	22 05	19 76	275,641 09	»	»	»	»	»	»	»
147 »	»	148 52	549 92	612,264 01	»	785 30	43 30	143 20	51 80	755 85	1,779 45
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1 25	4 10	292,387 86	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2 54	114 80	45,442 71	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	2,523 71	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3 79	118 90	340,354 28	»	»	»	»	»	»	»
3,775 48	»	4,399 48	7,164 55	12,883,649 36	2,832 18	19,126 67	8,821 04	4,508 82	18,000 »	12,135 12	62,591 65
27,547 55	121,998 55	92,277 85	16,916 07	55,520,847 22	37,447 40	119,520 28	74,315 02	93,311 99	322,086 08	271,019 78	880,253 15

N° LXVI. — *Transports de marchandises,*

DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES RÉSEAUX DESTINATAIRES.		Colis affranchis au moyen de timbres.			TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
		Express.	Grande vitesse.	Colis de 5 kil. et moins. (Services internationaux.)	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	POIDS taxé.
SERVICES MIXTES.	Anvers à Gand	238	649	»	360	103	9,320
	Chimay	640	854	»	635	16	13,910
	Flandre occidentale	6,413	10,425	»	4,418	1,147	175,260
	Gand à Bruges, par Eecloo	410	718	»	548	170	26,110
	Gand à Terneuzen	238	339	»	519	191	6,970
	Grand Central Belge	1,586	8.060	»	»	»	»
	Hasselt à Maeseyck	141	545	»	»	»	»
	Liégeois-Limbourgeois	719	1,823	»	813	174	24,410
	Liége à Maestricht	196	397	»	263	46	6,820
	Lierre à Turnhout	485	1,629	»	785	99	29,780
	Malines à Terneuzen	1,612	2,070	»	1,017	520	46,910
	Marbehan à Virton	51	99	»	»	»	»
	Mons à Quévy	228	436	»	185	48	4,260
	Nord Belge	4,799	10,490	»	5.212	919	156,710
	Termonde à Saint-Nicolas	372	995	»	386	232	17,150
	Totaux	18,128	39,529	»	15,141	3,665	517,620
SERVICES POSTAUX.	Agence continentale et anglaise	»	»	»	»	»	»
	Empire Germanique	»	»	»	»	»	»
	Grand-duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»
	South-Eastern Railway	»	»	»	»	»	»
	Union postale entre la France et la Belgique.	»	»	15,156	»	»	»
	Totaux	»	»	15,156	»	»	»

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* 1881.

DÉTAIL PAR PAYS ET PAR RÉSEAU EXPÉDITEURS.

(Services mixtes et internationaux).

MOUVEMENT.

N° 1. PETITS PAQUETS. COLIS. De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.	POIDS taxé.	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. COLIS. De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilog. et plus.	POIDS taxé.	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. EXPÉDITIONS (taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes.	TARIF N° 4. FINANCES. GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSUS.	GROUPS AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	TARIF N° 5. ÉQUIPAGES. Nombre de voitures.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL des expéditions.
																							Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	»	2,798	»	169,590	404	373	20	125	66	»	»	»	»	584	200	13	2	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2,218	»	426,160	802	842	216	5,659	10,922	»	»	»	»	17,639	619	328	2	5	6	2	16	20	»
»	»	»	»	»	30,620	»	2,729,120	5,924	12,942	2,916	21,205	4,520	»	6,483	»	»	48,066	4,174	6,535	15	52	93	83	188	219	»
»	»	»	»	»	7,701	»	519,960	1,020	3,427	223	4,218	871	»	5	»	»	8,744	553	1,331	»	»	3	11	140	5	»
»	»	»	»	»	1,610	»	90,240	173	1,404	111	4,359	6,923	»	122	»	»	12,919	96	34	»	3	3	»	1	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24,574	»	»	24,574	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	5,781	»	576,710	1,334	5,434	304	23,507	108,795	»	552	»	»	138,592	714	609	1	24	12	9	84	48	»
»	»	»	»	»	1,827	»	135,980	201	1,341	2,047	3,226	12,730	»	118	»	»	19,462	265	12	1	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	7,712	»	891,890	684	1,617	293	4,997	1,601	»	»	»	»	8,508	885	201	»	1	29	76	206	91	»
»	»	»	»	»	9,669	»	727,730	986	4,214	4,634	8,877	8,982	»	251	»	»	26,958	1,116	1,907	2	3	7	27	28	1	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	1,655	»	126,510	214	811	309	11,448	68,109	»	9,800	»	»	90,477	462	213	13	6	25	7	54	80	»
»	»	»	»	»	44,725	»	4,793,620	9,901	30,516	21,135	123,001	522,195	»	89,613	23	»	786,483	6,889	3,885	12	100	77	132	399	168	»
»	»	»	»	»	7,049	»	757,150	1,056	2,227	251	6,956	730	»	»	»	»	10,164	416	951	2	8	11	18	28	38	»
»	»	»	»	»	123,365	»	11,944,660	22,699	65,148	32,459	217,578	746,444	»	131,518	23	»	1,193,170	16,389	16,019	50	202	266	365	1,144	670	»
4,494	4,110	3,853	117,881	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	47	909	»	»	»	»	»	»	»
3,204	117,868	15,771	96,645	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	2,287	478	8,430	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
976	494	757	37,015	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	245	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
8,675	124,759	20,859	259,971	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	1,154	»	»	»	»	»	»	»

DÉSIGNATION DES SERVICES 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.									
					EXPRESS.			PETITS PAQUETS.																
					COLIS.			COLIS.				COLIS.				EXPÉDITIONS taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.								
		Express.	Grande vitesse.	Colis de 5 kil. et moins. (Services internationaux.)	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.	TOTAL. — Tonnes.
Services internationaux.	Allemagne. — Alsace-Lorraine	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	76	»	482.210	718	3,643	6,061	18.811	33,346	«	20,672	»	»	82,533
	Allemagne. — Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,084	»	678,385	3,432	5.988	6,380	18,486	26,073	»	97,863	»	»	154,790
	Allemagne. — Cologne-Minden	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35	»	135,970	580	1,490	3,005	19,254	57,460	»	38,947	»	»	120,096
	Allemagne. — État de Bade	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54,770	78	482	966	1,037	184	»	1,725	»	»	4,394
	Allemagne. — État de Wurtemberg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	33,590	6	321	124	247	70	»	»	»	»	762
	Allemagne. — Palatinat	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	28,430	27	274	774	2,605	500	»	565	»	»	4,718
	Allemagne. — Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,503	»	1,849,450	5,286	10,657	21,750	60,740	34,184	»	119,387	»	»	246,718
	Allemagne. — Sarrebruck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	118,900	402	1,186	1,814	5,992	10,114	»	3,927	»	»	23,033
	Allemagne. — Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,704	»	3,381.705	10,529	24,041	40,874	127,472	161,871	»	283,086	»	»	637,044
	Angleterre. — Anglo-Belge (via-Harwich)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	33,350	»	3,675	53	35	21	»	»	»	»	3,784
	Angleterre. — — (via-Liverpool)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	50	»	»	»	»	»	»	67
	Angleterre. — Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	33,350	»	3,692	103	35	21	»	»	»	»	3,851
	France. — Anzin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	390	236	»	93,700	330	74	582	145	3,403	703	9,822	»	»	14,729
	France. — Est-Français	»	»	»	»	»	»	415	476	»	»	»	252	»	133,820	534	822	1,843	3,836	8,826	»	4,212	»	»	19,539
	France. — Flandre-Occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	17	»	700	19	73	75	53	392	»	»	»	»	593
	France. — Nord-Belge	»	»	»	207	6	4,430	»	»	»	»	»	4,017	1,307	645,200	2,737	4,808	4,218	12,428	5,503	»	1,161	»	»	28,118
	France. — Nord-Français	»	»	»	»	»	»	9,352	23,007	»	»	13,569	21,884	»	7,786,770	9,661	25,152	23.784	15,549	80,206	13,212	24,920	»	»	182,823
	France. — Service provisoire	»	»	»	»	»	»	114	97	»	»	117	96	»	71,240	297	505	1.557	2,040	6,352	1,159	»	»	»	11,613
	France. — Ensemble	»	»	»	207	6	4,430	9.881	23.580	»	»	14,086	26,502	1,307	8,731,430	13.578	31,434	32.059	34,051	104.682	15,074	40,115	»	»	257,415
	Italie. — Haute Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,810	»	»	4,810
	Hollande. — Brabant septentrional	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	33	176	»	183,440	57	118	73	935	502	»	383	»	»	2,011
	Hollande. — Central Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	34	55	»	8,920	12	27	4	62	30	»	109	»	»	232
	Hollande. — État Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.144	11,423	»	8.775,820	4.159	5,193	8,775	31,657	26,925	»	28,504	»	»	101,054
	Hollande. — Hollandais (Achel)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	765	1,801	»	648.280	686	1,423	3,204	7,042	190	»	1,006	»	»	12,365
	Hollande. — Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	229	423	»	226,210	45	119	143	615	30	»	40	»	»	947
	Hollande. — Sud-Est Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	19	»	2,830	6	10	6	5	»	»	24	»	»	45
	Hollande. — Autres stations holland.	»	»	»	58	3	3,350	»	»	»	»	83	788	»	126.270	392	1,354	1,107	11,864	70.565	»	8,248	»	»	93,138
	Hollande. — Ensemble	»	»	»	58	3	3,350	»	»	»	»	2,288	14,685	»	9,971,770	5,357	8,244	13,312	52,180	98,242	»	38.314	»	»	210,292
	Grand-duché de Luxembourg. — Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,051	»	561,960	1,171	1,794	2,878	8,786	23,936	»	306,362	»	»	343,756
	Grand-duché de Luxembourg. — Prince Henri	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	164	»	25,770	184	189	457	1,796	54,226	»	588,300	»	»	644,968
	Grand-duché de Luxembourg. — Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.215	»	587.730	1,355	1,983	3,335	10,582	78,162	»	894,662	»	»	988,724
	Suisse. — Nord-Est Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,440	»	124	11	21	130	»	10	»	»	296
	Suisse. — Jura Berne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	29,870	3	139	2,267	372	112	»	»	»	»	2,890
	Suisse. — Union Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	260	»	3	11	»	»	»	»	»	»	14
	Suisse. — Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	34,570	3	266	2,289	393	242	»	10	»	»	3,200
	Totaux	»	»	»	265	9	7,780	9.881	23,580	»	»	16,374	47,106	»	22,740,555	30,822	69,660	91,972	224,413	443,220	15,074	1,260,997	»	»	2,105,326
	Totaux généraux	18,128	39,529	15,156	15,406	3,674	525,400	18,556	148,339	20,859	259,971	16,374	170,471	»	34,685,215	53,521	134,808	124,431	441,991	1,189,664	15,074	1.392,515	23	»	3,298,506

TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF N° 5. ÉQUIPAGES.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
				PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				
GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU-DESSUS de 1,000 FRANCS.	Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL des expéditions.
				Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	11	24	53	27	115
»	»	1	22	205	194	451	1,088	1,960
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	5	7	6	18
»	»	23	53	46	85	242	107	533
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	24	75	262	308	753	1,228	2,626
2	3	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	3	»	»	»	»	»	»	»
13	182	»	»	»	»	2	»	2
276	216	»	2	16	20	4	3	45
32	95	»	»	»	»	»	»	»
347	210	1	1	1	1	21	29	53
»	69.946	52	266	37	»	21	188	512
253	146	1	»	»	»	»	2	2
921	70,795	54	269	54	21	48	222	614
»	»	»	»	»	»	»	»	»
13	3	»	1	3	1	74	176	255
14	»	»	»	»	»	»	»	»
870	453	12	297	285	508	1,338	2,538	4,966
486	2,330	4	11	1	4	10	45	71
118	684	»	2	1	12	70	107	192
2	»	»	»	»	1	9	19	29
387	340	1	5	7	6	12	»	30
1.890	3,810	17	316	297	532	1,513	2,885	5,543
»	»	»	3	6	»	24	4	37
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	3	6	»	24	4	37
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
2,813	74,608	95	663	619	861	2,338	4,339	8,820
19,252	91,781	145	865	885	1,226	3,482	5,009	11,467

N° LXVII. — *Transports de marchan*

DÉSIGNATION DES SERVICES ET DES RÉSEAUX DESTINATAIRES.	Colis affranchis au moyen de timbres.			TARIF		
				EXPRESS.		
				COLIS.		
	Express.	Grande vitesse.	Colis de 5 kilos et moins. (Services internationaux.)	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.
Services mixtes.						
Anvers à Gand	111 73	203 07	»	179 75	70 49	314 86
Chimay	275 95	265 74	»	372 56	9 26	514 31
Flandre occidentale	3,187 49	3,591 65	»	3,023 75	889 70	7,354 27
Gand à Bruges, par Eecloo	202 36	240 73	»	324 99	129 16	1,085 24
Gand à Terneuzen	112 96	121 13	»	312 83	117 93	230 68
Grand central belge	774 »	2,701 92	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	65 70	176 18	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	335 26	676 95	»	525 73	127 07	996 48
Liége à Maestricht	81 37	143 22	»	160 86	23 14	295 08
Lierre à Turnhout	268 60	614 07	»	522 82	76 77	1,472 71
Malines à Terneuzen	794 84	682 19	»	647 87	407 19	1,569 62
Marbehan à Virton	20 32	32 77	»	»	»	»
Mons à Quévy	104 35	141 04	»	111 52	31 52	193 29
Nord belge	2,233 47	3,696 44	»	2,990 07	638 08	6,977 93
Termonde à Saint-Nicolas	181 39	355 96	»	233 97	116 18	762 69
Totaux	8,749 79	13,646 06	»	9,406 72	2,636 49	21,767 16
Services postaux.						
Agence continentale et anglaise	»	»	»	»	»	»
Empire Germanique	»	»	»	»	»	»
Grand-duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»
South-Eastern Railway	»	»	»	»	»	»
Union postale entre la France et la Belgique	»	»	5,557 55	»	»	»
Totaux	»	»	5,557 55	»	»	»

dises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, en destination *des stations de l'État ou* en destination *des lignes concédées, mais avec emprunt du réseau de l'État. — Année* 1881.

DÉTAIL PAR PAYS ET PAR RÉSEAU EXPÉDITEURS.

(Services mixtes et internationaux.)

RECETTE (part du réseau exploité par l'État).

N° 1. PETITS PAQUETS. COLIS. De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 à 10 kil.	Poids taxé.	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. COLIS. De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. Expéditions taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX DÉDUITS.	Abonnement.	TARIF N° 4. FINANCES. GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	FRAIS ACCESSOIRES. Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.	Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Equipages. Prix de transport.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expédition. Wagons ordinaires. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL.
»	»	»	»	»	1,049 93	»	1,868 76	654 35	1,435 50	94 12	281 99	132 26	»	»	»	»	72 38	2 60	»	»	179 10	»	222 65	0 19	4 55	»	64 40	22 15	16 50	6,981 33	96 44	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	985 21	»	6,910 91	2,280 21	5,949 54	957 52	18,058 07	24,622 30	»	»	»	»	238 16	59 33	»	»	494 20	»	539 06	3 99	5 67	»	259 25	33 07	5 34	62,839 65	54 60	110 84	53 10	36 52	294 30	397 »	891 76
»	»	»	»	»	14,528 94	»	43,857 61	13,219 52	64,723 38	11,187 45	62,738 95	9,711 50	»	13,149 97	»	»	1,934 13	1,382 64	»	»	5,309 63	»	6,316 50	0 05	»	»	1,856 28	1,133 09	323 »	269,419 59	724 60	1,288 88	691 45	752 86	2,214 49	2,763 70	7,711 38
»	»	»	»	»	3,554 37	»	7,779 69	2,000 09	19,245 27	650 90	13,700 79	2,320 68	»	9 33	»	»	233 60	252 27	»	»	730 10	»	1,783 68	»	8 »	»	351 55	56 62	44 38	54,723 20	»	»	17 88	92 10	2,250 41	103 97	2,464 36
»	»	»	»	»	676 60	»	871 34	203 59	2,669 30	305 06	11,394 39	20,772 54	»	282 69	»	»	32 22	8 15	»	»	6 45	»	219 27	»	2 70	»	164 35	15 03	5 62	38,524 83	»	41 30	13 28	»	7 20	»	61 78
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	— 5,882 28	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 81	»	»	125 60	28 71	2 16	— 2,248 08	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 11	»	»	»	0 29	»	242 28	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2,547 50	»	7,967 92	2,737 06	24,486 75	551 51	46,479 47	215,262 94	»	4,731 55	»	»	307 21	114 06	»	»	693 80	»	2,407 64	0 05	22 15	»	1,652 15	337 47	254 89	313,225 61	15 01	238 73	56 68	82 42	1,033 94	678 06	2,089 83
»	»	»	»	»	741 94	»	2,141 94	427 80	8,056 13	11,040 54	8,185 01	23,404 54	»	806 36	»	»	110 11	4 72	»	»	397 33	»	360 68	»	31 20	7 »	295 57	57 37	7 55	56,783 46	47 08	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	3,740 12	»	14,050 36	1,569 53	8,618 51	1,033 87	17,166 40	5,715 71	»	»	»	»	370 98	40 65	»	»	1,254 05	»	794 34	4 10	35 02	3 35	200 55	235 94	37 53	57,825 98	»	32 25	194 29	680 87	2,425 46	1,206 74	4,539 61
»	»	»	»	»	4,356 56	»	8,587 72	1,842 16	19,151 91	16,521 16	30,055 52	20,857 41	»	618 50	»	»	431 42	326 87	»	»	1,605 64	»	1,892 »	»	20 25	»	485 50	181 57	115 90	111,061 80	83 96	70 45	27 17	176 77	309 54	14 09	598 02
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	53 09	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	739 41	»	1,767 55	477 58	5,233 09	1,496 36	26,517 06	131,491 04	»	7,219 83	»	»	175 79	24 73	»	»	259 »	»	1,185 99	»	1,838 05	»	634 35	64 42	0 80	179,709 77	378 »	112 65	200 92	77 93	913 31	1,712 09	3,016 90
»	»	»	»	»	20,818 70	»	77,958 21	27,561 69	202,662 77	111,649 67	442,716 20	1,321,144 06	»	167,244 10	126 30	»	2,932 39	778 27	»	»	12,631 07	»	14,368 96	2 79	1,277 14	228 16	7,810 31	1,828 66	550 42	2,430,825 86	413 84	2,178 42	808 15	1,788 27	5,849 50	3,221 88	13,846 22
»	»	»	»	»	3,113 92	»	11,494 12	2,883 05	12,790 05	1,077 14	21,446 23	1,774 87	»	»	»	»	166 74	191 63	»	»	1,222 80	»	1,117 80	»	5 75	»	312 10	142 06	28 66	59,417 11	17 67	101 05	58 37	149 26	417 53	441 30	1,167 51
»	»	»	»	»	56,853 20	»	185,256 13	55,856 63	375,022 20	456,565 30	698,741 68	1,777,209 85	»	188,180 05	126 30	»	7,025 13	3,185 92	»	»	24,783 17	»	31,117 97	13 09	3,253 48	238 51	14,221 96	4,136 45	1,392 75	3,639,385 39	1,831 20	4,174 57	2,121 29	3,837 »	15,715 68	10,538 83	36,387 37
2,177 91	2,020 80	3,783 24	8,789 35	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11 75	227 25	»	»	»	»	»	147 18	»	»	»	1,021 95	23 40	18,202 83	»	»	»	»	»	»	»
1,050 42	43,101 10	15,422 »	9,512 19	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	135 70	18,499 72	»	»	0 46	»	»	»	4,863 34	1 50	92,586 43	»	»	»	»	»	»	»
0 15	1,115 17	328 08	332 39	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	381 01	»	2,156 80	»	»	»	»	»	»	»
477 60	241 79	746 30	2,767 09	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 75	60 25	»	»	»	»	»	14 96	»	»	»	227 16	3 70	4,539 60	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,614 25	»	»	»	»	»	»	»	»	9,171 80	»	»	»	»	»	»	»
3,706 08	46,478 86	20,279 62	21,401 02	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 50	287 50	»	135 70	22,113 97	»	»	162 60	»	»	»	6,493 46	28 60	126,657 46	»	»	»	»	»	»	»

DÉSIGNATION DES SERVICES 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.		FRAIS ACCESSOIRES.						
					EXPRESS.			PETITS PAQUETS.																									
					COLIS.			COLIS.				COLIS.				EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.																	
		Express.	Grande vitesse.	Colis de 3 kil. et moins. (Services internationaux.)	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.	Expéditions taxées au minimum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de recondement.
Services internationaux.	Allemagne. — Alsace-Lorraine	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35 87	»	19,281 55	455 16	47,917 95	61,489 41	143,765 20	188,540 05	»	112,122 74	»	»	»	»	»	»	2,304 17	»	127 25	»	»
	— Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	482 33	»	17,502 91	2,211 35	70,016 12	46,708 44	104,164 30	75,620 19	»	393,075 94	»	»	»	»	»	»	11,027 51	7 85	370 25	»	»
	— Cologne-Minden	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 73	»	3,790 16	305 29	16,120 57	21,722 98	72,804 85	145,470 75	»	154,322 60	»	»	»	»	»	»	1,591 12	»	107 66	»	»
	— État de Bade	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,125 42	50 06	7,291 46	8,106 64	6,598 23	794 71	»	16,460 88	»	»	»	»	»	»	867 81	»	» 99	»	»
	— État de Wurtemberg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,247 23	3 90	3,819 43	1,192 75	880 21	407 »	»	»	»	»	»	»	»	»	312 45	»	»	»	»
	— Palatinat	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	924 14	17 55	3,425 84	7,709 24	19,270 85	2,783 40	»	4,332 21	»	»	»	»	»	»	175 07	»	20 35	»	»
	— Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,721 79	»	47,898 90	3,456 47	103,918 01	140,596 83	330,877 01	99,727 03	»	342,176 73	»	»	»	»	»	»	17,644 25	»	1,231 14	» 20	»
	— Sarrebruck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3 »	»	4,136 37	258 32	15,299 60	15,879 36	39,207 03	47,330 85	»	24,169 07	»	»	»	»	»	»	1,431 23	»	15 42	»	»
	— Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,255 72	»	96,906 68	6,758 10	267,828 98	303,396 65	717,567 70	560,673 98	»	1,046,660 17	»	»	»	»	»	»	35,353 61	7 85	1,872 97	» 20	»
	Angleterre. — Anglo-Belge (viâ Harwich)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	550 34	»	24,386 32	293 73	146 70	107 05	»	»	»	»	1 »	3 »	»	»	5,068 16	»	1,837 70	»	»
	— (viâ Liverpool)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	92 07	279 70	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15 60	»	»	»	»
	— Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	550 34	»	24,478 39	573 43	146 70	107 05	»	»	»	»	1 »	3 »	»	»	5,083 76	»	1,837 70	»	»
	France. — Anzin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	292 55	231 69	»	547 41	330 18	459 21	2,702 74	597 75	12,251 74	1,884 96	15,540 73	»	»	3 16	44 95	»	»	365 99	»	290 75	»	»
	— Est-Français	»	»	»	»	»	»	130 78	232 36	»	»	»	126 »	»	5,201 22	351 05	11,896 46	15,739 03	25,353 65	45,316 01	»	17,700 84	»	»	125 66	31 70	»	»	83 20	»	44 70	»	»
	— Flandre-Occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8 90	13 75	»	16 45	18 62	356 20	551 98	259 13	1,337 05	»	»	»	»	13 71	32 75	»	»	4 »	»	45 15	»	»
	— Nord-Belge	»	»	»	114 84	2 55	158 56	»	»	»	»	»	1,827 11	»	9,455 53	6,054 10	28,303 54	16,104 98	38,579 39	13,624 45	»	3,961 11	»	»	151 25	41 12	»	»	2,301 37	»	2,537 19	»	59 65
	— Nord-Français	»	»	»	»	»	»	2,505 76	9,523 05	»	»	3,881 76	15,172 22	»	124,311 64	8,422 39	192,353 45	155,656 18	78,724 20	346,187 38	36,070 05	98,928 28	»	»	»	13,195 72	»	»	64,478 02	»	26,300 31	»	»
	— Service provisoire	»	»	»	»	»	»	90 07	94 31	»	»	69 31	101 97	»	1,655 16	335 89	5,373 76	8,109 28	7,902 62	25,547 51	2,703 71	»	»	»	139 71	48 98	»	»	331 35	»	726 65	»	»
	— Ensemble	»	»	»	114 84	2 55	158 56	2,726 61	9,849 73	»	»	4,162 52	17,472 74	»	141,197 41	15,512 23	238,742 62	198,864 19	151,416 74	444,264 14	40,658 72	136,130 96	»	»	433 49	13,395 22	»	»	67,563 84	»	29,944 75	»	59 65
	Italie. — Haute-Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	44,365 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Hollande. — Sud-Est néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8 98	»	35 69	11 66	51 37	25 60	19 08	»	»	8 68	»	»	1 32	»	»	»	20 55	»	31 85	13 39	»
	— Brabant septentrional	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11 80	114 63	»	2,502 55	119 87	646 66	320 70	3,106 46	1,344 94	»	859 96	»	»	8 58	1 98	»	»	36 95	»	150 88	380 31	»
	— Central Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 95	31 36	»	104 33	25 90	143 99	5 52	174 91	62 06	»	204 21	»	»	7 71	»	»	»	7 70	»	30 25	22 65	»
	— État Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	508 05	9,156 37	»	123,493 33	12,054 95	37,272 91	54,335 33	128,720 89	61,058 07	»	81,131 37	»	»	602 58	82 49	»	»	3,777 09	»	7,897 86	15,899 08	»
	— Hollandais (Achel)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	291 96	1,093 78	»	9,980 18	2,358 01	10,914 34	20,063 47	31,781 66	575 24	»	2,533 30	»	»	311 54	394 90	»	»	445 05	»	1,634 35	1,837 57	»
	— Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	116 33	257 23	»	2,973 01	130 89	694 78	602 02	2,156 58	70 48	»	80 93	»	»	84 37	103 99	»	»	119 40	»	155 79	358 27	»
	— Autres stations hollandaises	»	»	»	38 10	2 21	88 95	»	»	»	»	45 43	439 56	»	1,937 61	1,064 89	8,389 48	4,027 04	33,779 48	152,313 51	»	18,858 54	»	»	210 75	65 48	»	»	695 21	»	721 08	3 »	22 »
	— Ensemble	»	»	»	38 10	2 21	88 95	»	»	»	»	989 52	11,101 91	»	141,026 72	15,766 17	57,783 53	79,379 68	199,739 06	215,424 30	»	103,676 99	»	»	1,226 85	648 84	»	»	5,101 95	»	10,532 06	18,514 27	22 »
	Grand-duché de Luxembourg. — Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	488 43	»	16,597 91	751 94	25,744 70	18,137 09	46,299 81	81,788 45	»	1,224,910 68	»	»	»	»	»	»	1,283 80	»	23 05	»	»
	— Prince-Henri	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	75 34	»	830 59	110 86	2,045 36	2,739 17	8,476 43	237,552 89	»	2,527,498 33	»	»	»	»	»	»	82 40	»	4 80	7 75	»
	— Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	563 77	»	17,428 50	862 80	27,790 06	20,876 26	54,776 24	319,341 34	»	3,752,409 01	»	»	»	»	»	»	1,286 20	»	27 85	7 75	»
	Suisse. — Nord-Est suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	185 21	»	1,174 66	100 60	204 75	780 »	»	100 38	»	»	»	»	»	»	9 40	»	»	»	»
	— Jura-Berne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,263 88	1 95	2,154 06	23,683 57	2,761 32	838 01	»	»	»	»	»	»	»	»	47 50	»	1 40	7 80	1 10
	— Union suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11 45	»	23 15	108 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	— Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,460 54	1 95	3,351 87	23,892 67	2,966 07	1,618 01	»	100 38	»	»	»	»	»	»	56 90	»	1 40	7 80	1 10
	Totaux	»	»	»	152 94	4 76	247 51	2,726 61	9,849 73	»	»	5,152 04	31,394 14	»	398,570 19	38,901 25	619,975 45	626,982 88	1,126,612 51	1,541,428 82	40,658 72	5,083,342 76	»	»	1,661 34	14,047 06	»	»	114,446 26	7 85	44,215 73	18,530 02	82 75
	Totaux généraux	8,749 79	13,646 06	5,557 55	9,559 66	2,641 25	12,014 67	6,432 69	56,328 59	20,279 62	21,401 03	5,152 04	88,247 34	»	583,826 32	94,757 88	994,997 65	783,548 18	1,825,353 59	3,318,638 67	40,658 72	5,271,522 81	126 30	»	8,698 97	17,520 48	»	135 70	161,343 40	7 85	75,334 70	18,705 71	3,336 23

Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Equipages — Prix de transport.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. — GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expédition. — 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL.
							Wagons ordinaires.				
»	1,508 37	12 51	191 91	577,752 14	»	»	599 50	1,431 70	2,296 65	1,462 40	5,790 25
19 89	1,592 25	827 43	649 21	724,275 97	69 78	890 05	8,487 98	7,245 32	14,045 48	39,119 98	69,788 81
»	736 88	125 71	392 95	417,504 25	»	»	»	»	»	»	»
»	106 40	84 98	53 57	42,541 08	»	»	»	»	»	»	»
»	69 20	24 18	16 15	7,972 50	»	»	»	»	»	»	»
»	86 80	37 43	25 11	38,798 99	»	»	»	50 40	151 90	63 »	265 30
»	3,850 75	2,405 57	1,761 74	1,097,286 42	1,042 19	1,891 63	1,652 43	2,643 97	8,417 99	3,750 70	18,356 72
»	329 40	58 81	170 13	148,288 59	»	»	»	»	»	»	»
19 89	8,280 05	3,576 62	3,260 77	3,054,419 91	1,111 97	2,781 68	10,739 91	11,371 39	24,912 02	44,396 08	94,201 08
»	688 85	754 70	68 31	33,905 86	»	»	»	»	»	»	»
»	» 80	»	»	388 17	»	»	»	»	»	»	»
»	689 65	754 70	68 31	34,294 03	»	»	»	»	»	»	»
»	212 05	»	8 25	35,674 02	»	»	»	»	36 95	»	36 95
»	396 10	»	»	122,728 76	»	99 70	88 60	110 80	146 70	132 90	558 70
»	12 50	» 70	2 35	2,673 24	»	»	»	»	»	»	»
4 40	782 20	114 23	29 »	124,216 57	37 40	24 15	7 69	18 58	433 57	517 81	1,001 80
»	7,817 85	» 10	»	1,183,528 37	2,144 43	6,933 64	785 26	»	405 37	5,384 41	13,508 68
»	151 70	5 10	6 30	53,393 38	58 70	»	»	»	»	82 35	82 35
4 40	9,372 40	120 13	45 90	1,522,214 34	2,240 53	7,057 49	881 55	129 38	1,022 59	6,117 47	15,208 48
»	»	»	»	44,365 25	»	»	»	»	»	»	»
»	1 10	1 10	»	230 37	»	»	»	13 92	101 97	282 41	398 30
»	39 87	79 95	23 08	9,749 17	»	25 03	19 34	11 66	1,223 89	3,374 59	4,654 51
»	3 30	2 36	2 26	841 46	»	»	»	»	»	»	»
»	1,580 11	1,245 90	492 96	529,219 34	571 46	9,538 32	1,821 24	5,403 34	21,101 50	55,733 47	93,597 87
»	196 88	177 52	75 55	84,368 30	190 39	310 08	10 71	42 70	138 57	884 93	1,386 99
»	12 20	15 80	12 75	7,914 82	»	37 29	9 »	110 73	986 10	1,827 65	2,970 77
»	478 27	94 26	29 90	223,304 77	73 89	161 48	44 34	66 28	147 84	»	419 94
»	2,311 73	1,616 89	636 50	865,628 23	835 74	10,072 20	1,904 63	5,648 63	23,6 9 87	62,103 05	103,428 38
»	1,437 10	»	61 03	1,417,443 99	»	85 65	320 75	»	1,002 80	218 »	1,627 20
4 50	3,783 79	66 78	24 07	2,783,303 06	»	»	»	»	»	»	»
4 50	5,220 89	66 78	85 10	4,200,747 05	»	85 65	320 75	»	1,002 80	218 »	1,627 2
»	17 20	78 55	1 90	2,652 65	»	»	»	»	»	»	»
»	111 55	1 50	4 85	30,878 49	»	»	»	»	»	»	»
»	» 50	» 15	» 10	143 85	»	»	»	»	»	»	»
»	129 25	80 20	6 85	33,674 99	»	»	»	»	»	»	»
28 79	26,003 97	6,215 32	4,103 43	9,755,343 80	4,188 24	19,997 02	13,846 84	17,149 40	50,637 28	112,834 60	214,465 14
267 30	40,225 93	16,845 23	5,524 78	13,521,386 65	6,019 44	24,171 59	15,968 13	20,986 40	66,352 96	123,373 43	250,852 51

N° LXVIII. — *Transports*

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
			Express.	Grande vitesse.	De 6 à 10 kil.	De 10 kilogr. et plus.	POIDS taxé.
Allemagne et au-delà vers France.	Berg-Marche.	vers Nord-Français.	»	»	»	»	»
	Au-delà du Berg-Marche .		»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Chemin de fer du Hanovre.		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Au-delà du Rhénan. . . .		»	»	»	»	»
	Alsace-Lorraine	vers Nord-Belge (direct).	»	»	»	»	»
	Berg-Marche.		»	»	»	»	»
	Au-delà du Berg-Marche .		»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Au-delà du Rhénan. . . .		»	»	»	»	»
	Berg-Marche.	vers Anzin.	»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Sarrebruck vers Est-Français . . .		»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»
Allemagne et au-delà vers Angleterre.	Alsace-Lorraine vers Agence continentale et anglaise.		»	»	»	»	»
	Alsace-Lorraine	vers Great-Eastern.	»	»	»	»	»
	Berg-Marche.		»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Au-delà du Rhénan. . . .		»	»	»	»	»
	Badois.		»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»
Allemagne vers grand-duché de Luxembourg.	Berg-Marche	vers Guillaume-Luxemb.	»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Berg-Marche.	vers Prince-Henri.	»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»

dde marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, en transit *par la Belgique*. — *Année* 1881.

DÉTAIL PAR RÉSEAU DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.

MOUVEMENT.

N° 1. PETITS PAQUETS. COLIS. De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 kilogr. et plus.	POIDS taxé.	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. COLIS. De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.	POIDS taxé.	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. EXPÉDITIONS taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes.	TARIF N° 4. FINANCES. GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	TARIF N° 5. EQUIPAGES. Nombre de voitures.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL des expéditions.
»	»	»	»	»	»	805,870	»	3,171	6,543	11,008	5,351	»	36,693	»	»	62,766	»	»	1	»	»	»	154	731	885
»	»	»	»	»	»	485,485	»	89	»	1,932	»	»	41	»	»	2,062	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	69,280	»	475	1,804	3,823	12,193	»	75,980	»	»	94,275	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	30,060	»	132	703	696	10	»	41	»	»	1,582	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	740,990	»	2,080	11,031	6,621	7,611	»	27,017	»	»	54,360	»	»	»	111	99	21	2	»	233
»	»	»	»	»	»	351,610	»	43	360	638	»	»	5,899	»	»	6,940	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	80	»	»	»	10	»	»	»	»	»	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	10	5,080	60	296	277	23	451	»	3,170	»	»	4,217	»	»	»	7	»	»	10	10	27
»	»	»	»	»	»	950	»	5	6	»	»	»	»	»	»	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	690	27	55	5	118	1,126	»	2,850	»	»	4,154	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	54	27,370	213	447	488	670	480	»	1,030	»	»	3,115	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1,790	1	14	92	95	»	»	580	»	»	781	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	2	7	5	240	»	»	»	»	254	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	10	942	»	»	»	»	957	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	2	10	10	800	»	»	»	»	822	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	90	»	»	1,490	»	»	1,580	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	64	2,519.255	301	6,811	21,331	25,659	29,294	»	154,791	»	»	237,886	»	»	1	118	99	21	166	741	1,145
»	»	»	»	»	»	37,780	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	1	478,280	49	204	437	727	»	»	10	»	»	1,378	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	8,160	13	1	»	73	»	»	»	»	»	74	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	5	1,720	5	»	»	7	»	»	»	»	»	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	47,910	75	26	»	926	»	»	»	»	»	952	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	76,360	20	132	95	1,343	»	»	»	»	»	1.570	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1,790	12	4	»	9	»	»	»	»	»	13	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	6	652,000	174	307	532	3,085	»	»	10	»	»	3,994	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	3,970	»	136	145	1,564	1,285	»	162,843	»	»	165,973	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	90	»	27	11	274	»	»	1,260	»	»	1,572	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	1,220	»	215	211	78	610	»	28,291	»	»	29,405	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	44,960	»	»	44,960	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	1,950	»	»	1,950	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	3	5,280	»	378	367	1,916	1,895	»	239,304	»	»	243,860	»	»	»	»	»	»	»	»	»

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.		Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF N° 1. EXPRESS.			TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.			TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									
				Express. COLIS. De 5 à 10 kil.	Express. COLIS. De 10 kilogr. et plus.	Express. POIDS taxé.	Petits paquets COLIS. De 2 kilogr. et moins.	Petits paquets COLIS. De 3 à 5 kil.	Petits paquets COLIS. De 6 kilogr et plus.	Petits paquets POIDS taxé.	Messageries COLIS. De 5 kilogr. et moins.	Messageries COLIS. De 6 kilogr. et plus.	Messageries POIDS taxé.	Expéditions taxées au minimum.	Expéditions taxées au poids. 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes
Allemagne vers Hollande.	Alsace Lorraine vers État Nécrlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,870	»	164	226	373	23	»	»	»	»	786
	Alsace-Lorraine vers Hollandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,380	»	34	15	423	10	»	»	»	»	482
	Alsace-Lorraine. (vers autres stations Hollandaises.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40	»	3	16	50	910	»	»	»	»	979
	Badois. (vers autres stations Hollandaises.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	»	2	»	41	»	»	»	»	»	43
	Cologne-Minden (vers autres stations Hollandaises.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	290	5	2	31	35	10	»	30	»	»	108
	Rhénan (vers autres stations Hollandaises.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	690	13	24	121	551	»	»	120	»	»	816
	Ensemble.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	10,320	18	229	409	1,473	953	»	150	»	»	3,214
Allemagne vers Allemagne.	Alsace-Lorraine vers Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	24	33	381	12,800	»	4,325	»	»	17,563
	Alsace-Lorraine vers Cologne-Minden.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20	»	»	20
	Alsace-Lorraine vers Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	250	»	14	»	70	5,563	»	4,020	»	»	9,667
	Berg-Marche. (vers Alsace-Lorraine.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,400	»	50	96	190	240	»	3,984	»	»	4,560
	Cologne-Minden. (vers Alsace-Lorraine.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	30	»	»	30
	Rhénan (vers Alsace-Lorraine.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,560	»	11	5	100	920	»	9,860	»	»	10,896
	Ensemble.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,610	»	99	134	741	19,523	»	22,239	»	»	42,736
Angleterre vers Allemagne et au-delà.	Agence continentale et anglaise vers Alsace-Lorraine.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,470	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Great Eastern vers Alsace-Lorraine.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24,360	18	137	74	262	»	»	»	»	»	473
	Great Eastern vers Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,430	38	1	»	103	20	»	»	»	»	224
	Great Eastern vers Cologne-Minden.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	740	»	7	»	51	»	»	»	»	»	58
	Great Eastern vers Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,990	113	»	»	665	»	»	»	»	»	665
	Great Eastern vers au-delà du Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15,430	2	36	523	4,720	302	»	»	»	»	5,581
	Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	70,420	171	181	597	5,901	322	»	»	»	»	7,001
Angleterre vers France.	Great-Eastern vers Nord-Belge (Givet)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	»	25	100	»	»	»	»	137

(LXVIII 1re *suite.*) [N° 239.]

TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
				PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				
GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES. Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL des expéditions.
				Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	»	1
»	»	»	»	»	»	1	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
			Express.	Grande vitesse.	De 6 à 10 kil.	De 10 kilogr. et plus.	POIDS taxé.
France vers Allemagne et au-delà.	Nord-Français	vers Berg-Marche . . .	»	»	»	»	»
		vers au delà du Berg-Marche.	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden.	»	»	»	»	»
		vers chemin de fer du Hanovre.	»	»	»	»	»
		vers Rhénan	»	»	»	»	»
		vers au-delà du Rhénan	»	»	»	»	»
	Nord-Belge (Givet)	vers Alsace-Lorraine.	»	»	»	»	»
		vers Berg-Marche . . .	»	»	»	»	»
		vers au-delà du Berg-Marche.	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden.	»	»	»	»	»
		vers Rhénan.	»	»	»	»	»
		vers au-delà du Rhénan	»	»	»	»	»
		vers Sarrebrück	»	»	»	»	»
	Anzin vers Berg-Marche.		»	»	»	»	»
	Ensemble. . .		»	»	»	»	»
France vers Angleterre.	Nord-Belge (Givet) vers Great-Eastern.		»	»	»	»	»
France vers grand-duché de Luxembourg.	Nord-Belge (Givet) vers Guillaume-Luxemb. . .		»	»	»	»	»
France vers France.	Nord-Belge (Givet) vers Nord-Français.		»	»	»	»	»
France vers Hollande.	Nord-Français	vers État Néerlandais .	»	»	»	»	»
		vers Hollandais	»	»	»	»	»
		vers autres stations hollandaises.	»	»	»	»	»
	Nord-Belge (Givet)	vers État Néerlandais.	»	»	»	»	»
		vers Hollandais.	»	»	»	»	»
	Est-Français vers État Néerlandais.		»	»	»	»	»
	Ensemble. . . .		»	»	»	»	»

N° 1. PETITS PAQUETS. — COLIS. De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 kilogr. et plus.	POIDS taxé.	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. — COLIS. De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.	POIDS taxé.	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. — EXPÉDITIONS taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes.	TARIF N° 4. FINANCES. GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	TARIF n° 5. EQUIPAGES. Nombre de voitures.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie. — Wagons ordinaires.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL des expéditions.
»	»	»	»	»	»	322,520	»	1,084	10,361	328	380	»	»	»	»	12,153	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	287,210	»	780	981	96	1,402	»	»	»	»	3,259	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	229,490	»	497	3,972	10	1,102	»	»	»	»	5,581	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	360	»	4	5	10	10	»	»	»	»	29	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1,515,980	»	2,001	9,738	120	775	»	»	»	»	12,634	»	»	1	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	360,770	»	777	1,086	20	582	»	»	»	»	2,465	»	»	1	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	»	110	»	»	»	»	116	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	51	41,610	52	173	442	3,922	580	»	10	»	»	5,127	»	»	»	1	»	»	»	»	1
»	»	»	»	»	»	3,765	»	294	307	80	300	»	20	»	»	1,001	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1,110	1	95	186	2,375	296	»	»	»	»	2,952	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	81	40,970	126	576	931	4,084	681	»	140	»	»	6,412	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	5,470	»	313	256	40	460	»	»	»	»	1,069	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	4	15	»	20	»	»	»	»	39	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	»	»	»	»	»	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	132	2,809,285	179	6,604	28,280	11,135	6,698	»	170	»	»	52,887	»	»	2	1	»	»	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	20	»	»	»	»	»	»	»	20	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	1	40	6	15	10	10	»	»	»	»	»	35	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	903	1,144	717,430	»	184	144	20	204	5	46	»	»	603	»	17	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	17,960	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	260	263	15,290	3	90	65	»	1,003	231	57	»	»	1,446	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	122	334	98,160	393	167	541	2,438	28	»	1,115	»	»	4,289	7	»	»	1	»	»	»	»	1
»	»	»	»	9	264	28,390	106	31	75	83	»	»	379	»	»	568	1	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	90	»	5	8	»	»	»	»	»	»	13	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	1,294	2,005	877,320	502	477	833	2,541	1,235	236	1,597	»	»	6,919	8	23	»	1	»	»	»	»	1

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF N° 1. EXPRESS.			TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.			TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									
																EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.								
			Express.	Grande vitesse.	COLIS. De 5 à 10 kil.	COLIS. De 10 kilogr. et plus.	POIDS taxé.	COLIS. De 2 kilogr. et moins.	COLIS. De 3 à 5 kil	COLIS. De 6 kilogr. et plus.	POIDS taxé.	COLIS. De 5 kilogr. et moins.	COLIS. De 6 kilogr. et plus.	POIDS taxé.	EXPÉDITIONS taxées au minimum.	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes
Italie vers Angleterre.	Haute-Italie vers Londres.		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,294	»	»	8,294
Hollande vers Allemagne	Hollandais vers Alsace-Lorraine		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,890	»	38	228	32	»	»	»	»	»	298
	État Néerlandais	vers Alsace-Lorraine. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35,630	»	258	1,511	1,394	240	»	»	»	»	3,403
		vers Badois.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20	»	3	5	29	»	»	53	»	»	90
	Autres stations hollandaises	vers Alsace-Lorraine. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	50	»	2	142	2,273	»	»	»	»	»	2,417
		vers Berg-Marche . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	66	56	330	»	»	»	»	464
		vers Cologne-Minden .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	17	10	231	»	»	»	»	264
		vers Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	174	30	»	»	»	»	205
		vers Palatinat	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	96	»	»	»	»	»	96
	Ensemble. . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	42,590	»	320	1,969	4,064	831	»	53	»	»	7,237
Hollande vers France.	État Néerlandais	vers Anzin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	360	»	»	»	7	1,923	»	3,341	»	»	5,271
		vers Nord-Français . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	680	312	1,637,680	1	35	70	19	47	»	»	»	»	171
		vers Nord-Belge(Givet).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	64	10,740	54	172	106	711	47	»	»	»	»	1,036
	Hollandais	vers Nord-Français. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	524,030	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Nord-Belge(Givet).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	520	1	9	7	150	50	»	»	»	»	216
	Autres stations hollandaises	vers Anzin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	23	141	250	»	»	414
		vers Nord-Français. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	84	38	77,940	»	274	158	743	1,469	276	»	»	»	2,920
		vers Nord-Belge(Givet).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	34	10	410	»	40	»	»	494
	Ensemble. . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	764	428	2,251,270	56	490	375	1,640	3,969	417	3,631	»	»	10,522
Hollande vers grande-duché de Luxembourg.	État Néerlandais vers Guillaume-Luxembourg		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	440	»	53	30	10	20	»	»	»	»	113
Hollande vers Hollande.	État Néerlandais vers autres stations hollandaises.		»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	60	1	11	3	5	»	»	»	»	»	19
	Autres stations hollandaises vers État Néerlandais.		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	60	»	43	»	»	»	»	60	»	»	103
	Ensemble. . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	120	1	54	3	5	»	»	60	»	»	122
Hollande vers Suisse.	État Néerlandais.	vers Jura-Berne.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	387	625	78	»	»	»	»	1,100
	Hollandais.		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	260	»	8	603	550	31	»	»	»	»	1,192
	Autres stations hollandaises		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	30	»	2	437	15	80	»	»	»	»	534
	Stations hollandaises vers Nord-Est Suisse. . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	119	»	»	»	»	»	»	119
	Ensemble. . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	290	»	20	1,546	1,190	189	»	»	»	»	2,945

(LXVIII 3° *suite.*) [N° 239.]

TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
				PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				
GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS	GROUPS AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES. Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	TOTAL des expéditions
				Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	142	»	1	»	»	12	»	13
6	»	»	»	»	»	»	»	»
»	11,950	»	2	»	»	4	3	9
19	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	»	»	»	»		»
3	128	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
36	12,220	»	3	»	»	16	3	22
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
			Express.	Grande vitesse.	De 6 à 10 kil.	De 10 kilogr. et plus.	POIDS taxé.
Grand-duché de Luxembourg vers Allemagne.	Guillaume-Luxembourg	vers Berg-Marche. . . .	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden .	»	»	»	»	»
		vers Rhénan.	»	»	»	»	»
	Prince-Henri	vers Berg-Marche. . . .	»	»	»	»	»
		vers Rhénan.	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»
Grand-duché de Luxembourg vers Angleterre.	Guillaume-Luxembourg vers Great-Eastern . .		»	»	»	»	»
Grand-duché de Luxembourg vers France.	Guillaume-Luxembourg	vers Nord-Français. . .	»	»	»	»	»
		vers Est-Français . . . :	»	»	»	»	»
		vers Nord-Belge (Givet)	»	»	»	»	»
	Prince-Henri	vers Anzin	»	»	»	»	»
		vers Est-Français. . . .	»	»	»	»	»
		vers Nord-Français. . .	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»
Grand-duché de Luxembourg vers Hollande.	Guillaume-Luxembourg	vers Etat Néerlandais .	»	»	»	»	»
		vers Hollandais	»	»	»	»	»
	Prince-Henri	vers État Néerlandais. .	»	»	»	»	»
		vers Hollandais	»	»	»	»	»
		vers Rhénan-Néerland.	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»
Suisse vers Hollande.	Jura-Berne	vers État Néerlandais .	»	»	»	»	»
		vers Hollandais	»	»	»	»	»
		vers autres stations hollandaises.	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»
Totaux (Services internationaux) . . .			»	»	»	»	»

N° 1. PETITS PAQUETS.				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.						
COLIS.			POIDS taxé.	COLIS.		POIDS taxé.	EXPÉDITIONS taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.								GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	EQUIPAGES. 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 kilogr. et plus.		De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.			1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes.					1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	
																				Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	»	«	680	»	25	52	196	40.444	»	12,414	»	»	53,131	»	»	»	»	»	»	»	5	5
»	»	»	»	»	»	30	»	6	5	21	510	»	210	»	»	752	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	4,120	»	42	76	200	40,433	»	14,941	»	»	55,692	»	«	»	»	»	»	»	26	26
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	26,591	»	»	26,591	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,900	»	»	4,900	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	4,830	»	73	133	417	81,387	»	59,056	»	»	141,066	»	»	»	»	»	»	»	31	31
»	»	»	»	»	»	1,890	»	11	»	»	»	»	»	»	»	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	32,420	»	»	32,420	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	«	»	»	»	»	»	»	»	4,240	»	»	4,240	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	»	»	»	110	»	»	116	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	70,946	»	»	70,946	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	119,325	»	»	119,325	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	97,850	»	»	97,850	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	»	»	»	324,891	»	»	324,897	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2,300	»	101	72	1,171	592	»	63	»	»	1,999	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	650	»	16	13	282	323	»	200	»	»	834	»	«	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	60	70	»	595	»	»	725	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	100	»	524	»	»	624	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40	»	171	»	»	211	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2,950	»	117	85	1,513	1,125	»	1,553	»	»	4,393	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2,760	»	350	27	571	120	»	260	»	»	1,328	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	3,830	»	9	»	11	81	»	»	»	»	101	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	53	42	»	»	»	»	96	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	6,590	»	360	27	635	243	»	260	»	»	1,525	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	2,060	2,644	9,258,500	1,408	16,697	56,666	61,960	147,784	653	816,059	»	»	1,099,819	44	12,243	3	123	99	21	183	775	1,201

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF N° 1. EXPRESS. COLIS.			TARIF N° 1. EXPRESS. POIDS taxé.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS. COLIS.			TARIF N° 1. PETITS PAQUETS. POIDS taxé.	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. COLIS.		TARIF N° 2. POIDS taxé.	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. EXPÉDITIONS taxées au minimum.	TARIF N° 3. EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes
			Express.	Grande vitesse.	De 5 à 10 kil.	De 10 kilogr. et plus.			De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 kilogr. et plus.		De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.											
Services internationaux postaux.	Allemagne vers Angleterre.	Empire germanique vers — Agence continentale et anglaise.	»	»	»	»	»	»	6,973	45,333	13,306	260,628	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Empire germanique vers — South-Eastern (Calais).	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	6,973	45,333	13,307	260,628	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Allemagne vers France.	Empire germanique vers Nord-Français	»	»	»	»	»	»	5,586	11,974	6,784	57,136	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Allemagne vers France. (Union postale universelle).	»	»	»	»	»	»	10,406	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	15,992	11,974	6,784	57,136	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Angleterre vers Allemagne.	Agence continentale et anglaise — vers Empire germanique.	»	»	»	»	»	»	5,709	42,493	17,170	441,815	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		South-Eastern (*viâ* Calais). — vers Empire germanique.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		South-Eastern (*viâ* Ostende) — vers Empire germanique.	»	»	»	»	»	»	533	3,622	1,726	51,626	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	6,242	46,115	18,896	493,441	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	France vers Allemagne.	Nord-Français vers Empire germanique	»	»	»	»	»	»	7,200	19,711	48,275	194,140	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		France vers Allemagne. (Union postale universelle.)	»	»	»	»	»	»	11,784	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	18,984	19,711	48,275	194,140	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Totaux (services postaux).		»	»	»	»	»	»	48,191	123,133	87,262	1,005,345	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Totaux généraux.		»	»	»	»	»	»	48,191	123,133	87,262	1,005,345	2,060	2,644	9,258,500	1,408	16,697	56,666	61,960	147,784	653	816,059	»	»	1,099,819

TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU-DESSUS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES. Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				TOTAL des expéditions
				1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	
				Wagons ordinaires.				
1,614	237	»	»	»	»	»	»	»
19	113	»	»	»	»	»	»	»
1,633	350	»	»	»	»	»	»	»
4,966	60,813	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
4,966	60,813	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	297	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	297	»	»	»	»	»	»	»
»	25,427	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	25,427	»	»	»	»	»	»	»
6,599	86,887	»	»	»	»	»	»	»
6,643	99,130	3	123	99	21	183	775	1,201

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
			Express.	Grande vitesse.	De 6 à 10 kil.	De 10 kilogr. et plus.	Poids taxé.
Allemagne et au-delà vers France.	Berg-Marche	vers Nord-Français.	»	»	»	»	»
	Au-dela du Berg-Marche		»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Chemin de fer du Hanovre		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Au-delà du Rhénan		»	»	»	»	»
	Alsace-Lorraine	vers Nord-Belge (Givet).	»	»	»	»	»
	Berg-Marche		»	»	»	»	»
	Au-delà du Berg-Marche		»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Au-delà du Rhénan		»	»	»	»	»
	Berg-Marche	vers Anvin.	»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Sarrebruck vers Est français		»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»
Allemagne et au-delà vers Angleterre.	Alsace-Lorraine vers Agence continentale et anglaise.		»	»	»	»	»
	Alsace-Lorraine	vers Great-Eastern.	»	»	»	»	»
	Berg-Marche		»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Au-delà du Rhénan		»	»	»	»	»
	Badois		»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»
Allemagne vers grand-duché de Luxembourg.	Berg-Marche	vers Guillaume-Luxembourg.	»	»	»	»	»
	Cologne-Minden		»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Berg-Marche	vers Prince-Henri.	»	»	»	»	»
	Rhénan		»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»

LXIX. — *Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux,* en transit *par la Belgique. — Année* 1881.

DÉTAIL PAR RÉSEAU DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.

RECETTE (part du réseau exploité par l'État).

N° 1. PETITS PAQUETS. — COLIS. De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. — COLIS. De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. Expéditions taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	TARIF N° 4. FINANCES. GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	FRAIS ACCESSOIRES. Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.	Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Équipages. Prix de transport.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expéditions. Wagons ordinaires. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. Wagons nouveau modèle.	TOTAL.
»	»	»	»	»	»	14,228 66	»	28,722 72	36,866 49	60,645 37	18,812 98	»	20,007 99	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	249,342 60	58 39	»	»	»	2,194 74	10,290 08	12,484 82
»	»	»	»	»	»	7,983 74	»	663 17	»	12,852 34	»	»	328 72	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25 62	»	21,853 58	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	894 05	»	3,294 29	8,244 89	10,793 23	30,993 80	»	129,698 97	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6 20	»	183,925 43	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	417 39	»	1,047 15	2,755 »	2,274 02	11 37	»	128 67	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13 70	»	6,647 30	»	1,232 10	1,098 90	243 65	22 20	»	2,596 85
»	»	»	»	»	»	11,198 57	»	17,163 16	74,969 62	38,373 19	25,377 86	»	45,153 05	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	212,175 45	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	5,219 »	»	261 65	2,508 69	4,794 28	»	»	11,421 44	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16 38	»	24,221 44	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2 09	»	»	»	64 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	65 29	»	20 63	»	»	169 36	159 77	331 76
»	»	»	»	»	3 30	71 46	20 14	1,467 44	979 82	59 17	814 45	»	5,581 17	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 12	»	9,009 07	«	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	13 11	»	9 75	19 74	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42 60	«	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	7 72	8 88	200 24	12 65	190 63	1,716 23	»	4,146 70	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,283 05	«	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	15 90	305 15	68 06	1,632 77	1,257 52	1,298 42	732 14	»	1,510 45	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7 06	»	6,828 27	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	20 42	» 53	37 05	237 61	205 14	»	»	860 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6 65	«	1,367 46	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1 38	56 60	28 75	1,088 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,175 23	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	40 15	52 95	3,847 67	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,940 77	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	3 64	103 »	61 »	3,268 84	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,436 48	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	140 40	»	2,365 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,505 40	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	19 20	40,362 15	97 41	54.504 42	127,991 78	131,692 69	86,804 24	»	291,202 41	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	732,820 42	58 39	1,252 73	1,098 90	243 65	2,377 30	10,440 85	15,413 43
»	»	»	»	»	»	1,915 48	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8 60	»	»	»	12 10	1 52	1,937 70	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	» 50	21,064 96	31 85	2,099 60	4,379 »	7,312 77	»	»	97 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	178 41	»	35,164 59	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	275 34	8 45	3 62	»	502 82	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8 »	»	798 23	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2 50	59 42	3 25	»	»	31 34	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» 25	»	94 26	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1,563 80	48 75	169 73	»	6,099 28	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	56 18	»	7,940 24	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2,568 47	13 »	893 11	676 35	8,332 11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	75 97	»	12,559 01	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	60 15	7 80	17 24	»	363 57	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 55	»	450 31	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	3 »	27,507 62	113 10	3,183 30	5,055 35	22,641 89	»	»	97 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8 60	»	»	»	332 46	1 52	58,944 34	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	113 53	»	1,892 09	941 11	7,010 38	5,371 42	»	450,990 37	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	466,318 90	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2 08	»	262 98	59 90	1,055 50	»	»	3,050 30	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,430 76	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	28 58	»	2,707 13	1,351 57	355 35	1,478 34	»	68,553 97	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74,474 94	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	129,414 52	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	129,414 52	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4.826 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,826 25	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	144 19	»	4,862 20	2,352 59	8,421 23	6,849 76	»	656,835 41	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	679,465 37	»	»	»	»	»	»	»

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.		FRAIS ACCESSOIRES.						
					Express.					Petits paquets.																						
					Colis.				Colis.				Colis.			Expéditions taxées au minimum.	Expéditions taxées au poids.								Groups de 1,000 fr. et au-dessous.	Groups au-dessus de 1,000 francs.							
			Express.	Grande vitesse.	De 6 à 10 kil.	De 10 kilogr. et plus.	Poids taxé.	De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.	De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.		1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	Tarifs spéciaux.	Prix réduits.	Abonnement.			Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.
Allemagne vers Hollande.	Alsace-Lorraine.	vers État néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	127 22	»	1,480 08	1,263 15	1,440 06	96 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Hollandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38 32	»	286 60	80 82	1,737 48	56 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Alsace-Lorraine. Badois. Cologne-Minden. Rhénan	vers autres stations hollandaises.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 15	»	17 73	139 87	318 90	4,303 05	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 20	»	1 94	»	251 08	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6 97	1 65	4 40	159 04	613 49	34 65	»	96 15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 45	17 48	4 28	118 15	658 61	2,632 54	»	»	484 46	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 45	192 34	5 93	1,908 90	2,301 49	6,998 55	4,490 50	»	580 61	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Allemagne vers Allemagne.	Alsace-Lorraine.	vers Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11 26	»	317 33	234 56	1,589 39	35,158 05	»	12,559 07	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50 42	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6 09	»	133 42	»	264 25	13,491 85	»	10,150 45	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Berg-Marche. Cologne-Minden. Rhénan	vers Alsace-Lorraine.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38 58	»	665 85	631 45	762 25	824 35	»	12,378 81	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	77 78	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38 33	»	98 38	27 50	479 42	2,231 50	»	23,036 18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	94 25	»	1,214 98	893 51	3,095 31	51,705 75	»	58,253 71	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre vers Allemagne et au-delà.	Agence continentale et anglaise, vers Alsace-Lorraine.		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,345 63	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 50	»
	Great-Eastern	vers Alsace-Lorraine.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,068 66	11 70	700 27	737 46	2,601 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 05	»
		vers Berg-Marche.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	157 56	24 70	1 54	»	1,466 69	176 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25 60	»	54 31	»	448 11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Rhénan.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	166 88	70 35	»	»	4,611 69	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers au-delà du Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	422 10	1 30	229 04	3,345 15	30,261 63	1,543 76	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,186 43	108 05	985 16	4,082 61	39,389 62	1,719 76	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 55	»
Angleterre vers France.	Great-Eastern vers Nord-Belge (Givet)		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	44 33	»	100 60	669 38	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
France vers Allemagne et au-delà.	Nord-Français	vers Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,281 34	»	9,810 48	48,957 15	1,571 08	1,286 54	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers au-delà du Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,435 78	»	6,936 08	5,296 21	338 48	3,355 46	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,575 10	»	3,437 45	16,589 34	16 25	4,290 70	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers chemin de fer du Hanovre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4 09	»	10 74	12 65	22 83	14 35	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	31,494 05	»	15,085 84	49,263 89	565 99	3,179 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers au-delà du Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,830 39	»	6,340 94	6,911 68	65 23	1,855 21	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Nord-Belge (Givet)	vers Alsace-Lorraine	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	48 50	»	»	418 53	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 26	485 95	16 69	816 23	1,616 42	10,689 70	1,004 96	»	16 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers au-delà du Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	52 52	»	1,425 07	1,247 35	197 46	568 45	»	26 07	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11 75	0 33	320 84	550 53	5,222 25	491 22	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 55	347 08	43 69	2,081 35	2,579 83	9,018 32	978 02	»	243 40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers au-delà du Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51 69	»	1,232 26	811 48	85 81	835 36	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Sarrebruck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	23 89	88 74	»	77 99	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Anzin vers Berg-Marche		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	289 06	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24 81	55,569 65	60 71	47,569 67	133,925 27	28,082 55	18,376 59	»	285 72	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
France vers Angleterre.	Nord-Belge (Givet) vers Great-Eastern		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	156 91	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Equipages. Prix de transport.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expéditions. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. Wagons nouveau modèle.	TOTAL.
							Wagons ordinaires.				
»	»	44 51	10 69	4,462 51	»	»	»	»	»	»	»
»	»	4 46	0 20	2,203 88	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	0 03	4,780 73	»	»	»	»	»	»	»
»	»	0 11	»	259 33	»	»	»	»	»	»	»
»	»	0 05	»	916 40	»	»	»	»	»	»	»
»	»	0 05	0 02	3,916 04	»	»	»	»	»	»	»
»	»	49 18	10 91	16,538 89	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	49,869 66	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	50 42	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	24,046 06	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	15,391 29	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	77 78	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	25,911 31	»	»	»	»	42 50	»	42 50
»	»	»	»	115,256 52	»	»	»	»	42 50	»	42 50
»	»	41 32	31 88	1,420 33	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1 25	»	5,120 89	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1 44	0 11	1,828 04	»	»	»	»	»	»	»
»	»	4 49	»	532 51	»	»	»	»	»	»	»
»	»	7 14	»	4,856 06	»	»	»	»	»	»	»
»	»	18 05	0 01	35,821 04	»	»	»	»	»	»	»
»	»	73 69	32 00	49 578 87	»	»	»	»	»	»	»
»	»	52 33	»	866 64	»	»	»	»	»	»	»
»	»	486 40	»	68,392 99	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	22,362 01	»	»	»	»	»	»	»
»	»	107 13	»	28,015 97	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	64 66	»	»	»	»	»	»	»
»	»	678 62	»	100,268 19	40 02	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	22,003 36	40 02	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	467 03	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1 99	»	14,660 54	»	21 05	»	»	»	»	21 05
»	»	20 56	»	3,537 48	»	»	»	»	»	»	»
»	»	6 22	»	6,603 14	»	»	»	»	»	»	»
»	»	18 20	»	15,322 44	»	»	»	»	»	»	»
»	»	81 75	»	3 118 35	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	190 62	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	289 06	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1,490 87	»	285,295 84	80 04	21 05	»	»	»	»	21 05
»	»	1 64	»	158 55	»	»	»	»	»	»	»

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis au moyen de timbres.		TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
			Express.	Grande vitesse.	De 6 à 10 kil	De 10 kilogr et plus.	Poids taxé.
France vers grand-duché de Luxembourg.	Nord-Belge (Givet) vers Guillaume-Luxemb.		»	»	»	»	»
France vers France.	Nord-Belge (Givet) vers Nord-Erançais . . .		»	»	»	»	»
France vers Hollande.	Nord-Français . .	vers État Néerlandais.	»	»	»	»	»
		vers Hollandais. . . .	»	»	»	»	»
		vers autres stations hollandaises.	»	»	»	»	»
	Nord-Belge (Givet).	vers Etat Neerlandais.	»	»	»	»	»
		vers Hollandais. . . .	»	»	»	»	»
	Est-Français vers État néerlandais		»	»	»	»	»
	Ensemble.		»	»	»	»	»
Italie vers Angleterre.	Haute-Italie vers Londres.		»	»	»	»	»
Hollande vers Allemagne.	Hollandais vers Alsace-Lorraine		»	»	»	»	»
	État néerlandais	vers Alsace-Lorraine .	»	»	»	»	»
		vers Badois.	»	»	»	»	»
	Autres stations hollandaises.	vers Alsace-Lorraine .	»	»	»	»	»
		vers Berg-Marche. . .	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden.	»	»	»	»	»
		vers Rhénan	»	»	»	»	»
		vers Palatinat	»	»	»	»	»
	Ensemble.		»	»	»	»	»
Hollande vers France.	État néerlandais	vers Anzin.	»	»	»	»	»
		vers Nord-Français. .	»	»	»	»	»
		vers Nord-Belge (Givet)	»	»	»	»	»
	Hollandais.	vers Nord-Français . .	»	»	»	»	»
		vers Nord-Belge (Givet)	»	»	»	»	»
	Autres stations hollandaises	vers Anzin	»	»	»	»	»
		vers Nord-Français . .	»	»	»	»	»
		vers Nord-Belge (Givet)	»	»	»	»	»
	Ensemble		»	»	»	»	»
Hollande vers grand-duché de Luxembourg.	Etat néerlandais vers Guillaume-Luxembourg		»	»	»	»	»
Hollande vers Hollande.	État néerlandais vers autres stations holland.			»	»	»	»
	Autres stations hollandaises vers autres stations hollandaises.		»	»	»	»	»
	Ensemble.		»	»	»	»	»

N° 1. PETITS PAQUETS. COLIS. De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. COLIS. De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. Expéditions taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	TARIF N° 4. FINANCES. GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	FRAIS ACCESSOIRES. Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.	Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Équipages. Prix de transport.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expéditions. Wagons ordinaires. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. Wagons nouveau modèle.	TOTAL.
»	»	»	»	»	0 15	1 04	1 98	122 44	74 90	53 48	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	253 99	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	66 44	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	66 44	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	395 34	846 78	22,427 43	»	713 97	369 78	168 70	361 01	11 33	138 12	»	»	»	3 30	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	26,555 40	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	600 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2 74	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	609 04	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	38 48	41 15	116 07	1 50	372 60	202 60	»	2,933 28	430 36	128 28	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,321 17	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	34 99	66 96	2,078 84	1,772 05	1,657 86	4,390 70	13,924 01	147 76	»	4,262 41	»	»	1 26	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	28,354 »	»	39 59	»	»	»	»	39 59
»	»	»	»	1 45	39 09	512 59	407 89	261 37	523 92	401 34	»	»	1,057 08	»	»	0 15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,205 30	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1 94	»	76 40	63 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	141 75	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	470 26	993 98	25,767 07	2,181 44	3,082 20	5,550 25	14,494 05	3,442 05	441 69	5,585 89	»	»	1 41	6 04	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	63,190 06	»	39 59	»	»	»	»	39 59
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51,645 69	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51,645 69	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	123 37	»	307 57	1,300 50	150 12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» 11	»	1,881 67	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	648 42	»	2,150 75	8,873 70	5,744 57	700 »	»	222 94	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18,129 05	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	0 36	»	14 56	35 06	175 03	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 05	»	»	»	11 56	»	447 95	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	0 15	1 70	»	37 66	1,321 45	16,386 82	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17,747 78	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	162 29	471 79	279 53	1,213 30	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,126 91	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	76 33	110 61	130 »	814 13	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 51	»	1,132 58	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1 91	»	837 22	133 62	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	972 75	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	671 03	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	671 03	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	0 15	773 85	»	2,751 07	12,113 11	24,374 32	2,861 05	»	222 94	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 05	»	»	»	13 18	»	43,109 72	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	10 21	»	»	»	51 08	8,364 86	»	9,097 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 50	»	»	»	» 48	»	17,524 93	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	342 40	276 08	58,946 09	0 85	332 11	469 71	476 97	91 09	»	»	»	»	3 35	32 05	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25 55	»	60,966 23	»	63 90	»	»	113 76	»	177 66
»	»	»	»	»	12 08	238 53	223 52	1,822 73	829 26	4,091 55	266 04	»	»	»	»	1 08	»	»	»	»	»	»	21 64	»	»	»	47 16	»	7,553 59	»	88 99	»	»	178 »	204 70	471 69
»	»	»	»	»	»	22,110 65	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	980 31	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	23,090 96	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2 20	8 76	3 91	60 90	47 27	812 94	94 24	»	»	»	»	2 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» 63	»	1,033 65	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	91 97	415 91	833 61	»	»	0 35	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,341 84	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	13 62	7 42	1,080 72	»	2,431 89	690 11	2,151 82	4,312 19	800 76	»	»	»	0 55	5 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2 40	»	11,496 59	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	160 88	27 55	831 42	»	123 04	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,142 89	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	356 02	297 78	82,394 93	228 28	4,617 54	2,197 23	7,611 91	14,051 81	1,216 67	10,054 45	»	»	8 13	1,017 56	»	»	»	»	»	»	22 14	»	»	»	76 22	»	124,150 70	»	151 89	»	»	291 76	204 70	649 35
»	»	»	»	»	»	8 03	»	433 10	178 40	46 62	95 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» 20	»	761 55	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	0 30	0 69	0 60	3 48	69 26	15 63	21 43	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» 34	»	111 73	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	0 63	»	268 69	»	»	»	»	139 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	408 52	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	0 30	0 69	1 23	3 48	337 95	15 63	21 43	»	»	139 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	» 34	»	520 25	»	»	»	»	»	»	»

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.		FRAIS ACCESSOIRES.						
					Express.																										
					Colis.							Colis.			Expéditions taxées au minimum.	Expéditions taxées au poids.							Groups de 1,000 fr. et au-dessous.	Groups au-dessus de 1,000 francs.							
			Express.	Grande vitesse.	De 6 à 10 kil.	De 10 kilogr. et plus.	Poids taxé.	De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil.	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.	De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.		1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	Tarifs spéciaux.	Prix réduits.	Abonnement.			Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.
Hollande vers Suisse.	vers Jura-Berne.	État néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	62 95	4,616 34	6,439 97	801 96	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Hollandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11 19	»	58 14	4,615 99	3,550 43	202 79	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Autres stations hollandaises	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 05	»	10 39	2,924 99	90 05	390 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Stations hollandaises vers Nord-Est suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	916 90	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 24	»	131 48	13,074 22	10,080 45	1,395 55	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-duché de Luxembourg vers Allemagne.	Guillaume-Luxembourg	vers Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	19 31	»	323 75	240 73	741 63	113,259 97	»	36,174 77	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Cologne-Minden	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74	»	89 54	36 88	68 35	1,236 70	»	519 74	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	100 01	»	516 34	474 45	737 75	97,993 12	»	37,154 79	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Prince-Henri	vers Berg-Marche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	76,746 41	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Rhénan	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,474 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	120 09	»	929 63	752 06	1,547 73	212,489 79	»	163,059 71	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-duché de Luxembourg vers Angleterre.		Guillaume-Luxembourg vers Great-Eastern	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	83 26	»	129 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-duché de Luxembourg vers France.	Guillaume-Luxembourg	vers Nord-Français	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	143,362 75	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Est-Français	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,444 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Nord-Belge (Givet)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6 02	22 98	»	»	»	419 10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Prince-Henri	vers Anzin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	437,216 71	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Est-Français	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	542,104 33	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Nord-Français	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	66,592 40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6 02	22 98	»	»	»	1,196,140 09	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-duché de Luxembourg vers Hollande.	Guillaume-Luxembourg	vers État néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42 »	»	891 55	415 09	4,796 08	1,787 23	»	141 36	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Hollandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11 87	»	93 25	68 31	1,214 54	751 08	»	470 37	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Prince-Henri	vers État néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	203 34	191 20	»	1,565 47	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Hollandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	«	»	»	»	»	58 90	»	2,239 46	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Rhénan-Néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	122 10	»	376 98	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	53 87	»	954 80	483 40	6,213 96	2,910 51	»	4,794 64	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Suisse vers Hollande.	Jura-Berne	vers État néerlandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	125 62	»	3,615 63	367 02	5,890 06	1,217 34	»	2,678 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers Hollandais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	117 75	»	65 61	»	71 79	515 91	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		vers autres stations hollandaises	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5 75	»	332 28	262 05	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	243 37	»	3,689 99	367 02	6,294 13	1,995 30	»	2,678 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux (Services internationaux). . fr.			»	»	»	»	»	»	»	»	»	826 58	1,340 21	236,515 65	2,800 38	131,679 33	311,431 79	311,160 52	409,857 24	1,658 36	2,441,584 97	»	»	9 54	1,023 60	»	»	»	»	»	32 34	»

Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Equipages. Prix de transport.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expéditions. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. Wagons nouveau modèle.	TOTAL.
							Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	11,921 22	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	8,438 54	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	3,417 28	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	916 90	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	24,693 94	»	»	»	»	»	»	»
»	»	5 00	»	150,765 16	»	»	»	»	»	123 35	123 35
»	»	»	»	1,351 95	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	136,976 49	»	»	»	»	»	948 27	948 27
»	»	»	»	76,746 41	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	12,474 »	»	»	»	»	»	»	»
»	»	5 00	»	378,914 01	»	»	»	»	»	1,071 62	1,071 62
»	»	5 45	»	218 51	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	143,362 75	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	6,446 80	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	448 10	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	437,216 71	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	542,104 33	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	66,592 40	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	1,196,169 09	»	»	»	»	»	»	»
»	»	21 65	»	8,064 96	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1 22	»	2,610 64	»	»	»	»	»	»	»
»	»	0 38	»	1,961 39	»	»	»	»	»	»	»
»	»	0 75	»	2,299 11	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	499 08	»	»	»	»	»	»	»
»	»	24 »	»	15,435 18	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2 72	»	13,896 39	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	771 06	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	600 08	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2 72	»	15,267 53	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3,299 34	44 46	3,853,264 31	138 43	1,466 26	1,038 90	243 65	2,711 56	11,717 17	17,237 54

[N° 239.] (LXIX 4e *suite*.)

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis AU MOYEN DE TIMBRES.		TARIF EXPRESS.		
					COLIS.		
			Express.	Grande vitesse	De 6 à 10 kil	De 10 kilogr et plus.	Poids taxé.
Services internationaux postaux.	Allemagne vers Angleterre.	Empire germanique vers — Agence continentale et anglaise	»	»	»	»	»
		Empire germanique vers — South-Eastern (Calais).	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»
	Allemagne vers France.	Empire germanique vers Nord-Français	»	»	»	»	»
		Allemagne vers France (Union postale universelle)	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»
	Angleterre vers Allemagne.	Agence continentale et anglaise — vers Empire germanique	»	»	»	»	»
		South-Eastern (viâ Calais) — vers Empire germanique	»	»	»	»	»
		South-Eastern (viâ Ostende) — vers Empire germanique	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»
	France vers Allemagne.	Nord-Français vers Empire germanique	»	»	»	»	»
		France vers Allemagne (Union postale universelle)	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»
		TOTAUX (services postaux) fr.	»	»	»	»	»
		TOTAUX GÉNÉRAUX fr.	»	»	»	»	»

N° 1. PETITS PAQUETS. COLIS. De 2 kilogr. et moins.	De 3 à 5 kil	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.	TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES. COLIS. De 5 kilogr. et moins.	De 6 kilogr. et plus.	Poids taxé.	TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES. Expéditions taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.	Abonnement.	TARIF N° 4. FINANCES. GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	FRAIS ACCESSOIRES. Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.	Location de bâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.	TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Équipages. Prix de transport.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX. GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expéditions. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. Wagons nouveau modèle	TOTAL.
2,539 45	13,893 65	10.390 »	18,487 35	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	373 40	5 15	»	»	»	»	»	»	»	»	6,829 64	»	52,518 64	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	» 95	»	«	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9 50	28 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38 70	»	»	»	»	»	»	»	»
2,539 45	13,893 65	10,390 95	18,487 35	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	382 90	33 40	»	»	»	»	»	»	»	»	6,829 64	»	52,557 34	»	»	»	»	»	»	»	»
1,361 48	4,736 22	2,988 14	2,247 14	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	896 13	6,090 58	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18,319 69	»	»	»	»	»	»	»	»
1,854 22	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,854 22	»	»	»	»	»	»	»	»
3,215 70	4,737 22	2,988 14	2,247 14	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	895 13	6,090 58	»	»	»	«	»	»	»	»	»	»	20,173 91	»	»	»	»	»	»	»	»
2,244 55	13,228 40	13,497 60	31,850 94	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	671 54	»	»	»	4,774 23	2 75	66,270 01	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74 25	»	»	»	»	»	»	»	»
212 20	1,122 90	1,332 60	3,711 28	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16 82	»	»	»	636 21	»	7,032 04	»	»	»	»	»	»	»	»
2,456 75	14,351 30	14,830 20	35,562 22	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74 25	»	»	»	»	»	688 36	»	»	»	5,410 47	2 75	73,376 30	»	»	»	»	»	»	»	»
1.536 62	7,052 25	32,127 78	11,219 11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,633 »	»	»	1,098 90	»	»	»	»	»	»	181 45	»	55,849 11	»	»	»	»	»	»	»	»
2,176 51	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,176 51	»	»	»	»	»	»	»	»
3,713 13	7,052 25	32,127 78	11,219 11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,633 »	»	»	1,098 90	»	»	»	»	»	»	181 45	»	58.025 62	»	»	»	»	»	»	»	»
11,925 03	40,033 42	60,337 07	67,515 82	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,279 03	8,831 23	»	»	1,098 90	»	»	688 36	»	»	»	12,421 56	2 75	204,133 17	»	»	»	»	»	»	»	»
11,925 03	40,033 42	60,337 07	67,515 82	826 58	1,340 21	236,515 65	2,803 38	131,679 33	311,431 79	311,160 52	409,857 24	1,638 36	2,441,584 97	»	»	1,288 57	9,854 83	»	»	1,098 90	»	»	720 70	»	»	»	15,720 90	47 21	4,057,397 48	138 41	1,466 26	1,098 90	243 65	2,711 56	11,717 17	17,237 45

N° LXX. — *Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux,* en transit *par la Belgique. — Année* 1881.

DÉTAIL PAR PAYS DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.

MOUVEMENT.

DÉSIGNATION DES PAYS 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.									
					EXPRESS.				PETITS PAQUETS.				COLIS.				EXPÉDITIONS taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.								
					COLIS.				COLIS.																	
			Express.	Grande vitesse.	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 kilogr.	De 11 kilogr. et plus.	POIDS taxé.		1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	4e CLASSE.	5e CLASSE.	Tarifs SPÉCIAUX.	Prix RÉDUITS.	Abonnement.	TOTAL. — Tonnes.
Services internationaux.	Allemagne vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,610	»	99	134	741	19,523	»	22,239	»	»	42.736
		Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	652,000	174	367	532	3,085	»	»	10	»	»	3.994
		France	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	64	»	2.519.255	301	6,811	21,331	25,659	29.294	»	154,791	»	»	237,886
		Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	10.320	18	229	409	1,473	943	»	150	»	»	3,214
		G.-duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,280	»	378	367	1,916	1,895	»	239,304	»	»	243,860
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	73	»	3,190,465	493	7,884	22,773	32.874	51,665	»	416.494	»	»	531 690
	Angleterre vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	70,420	171	181	597	5,901	322	»	»	»	»	7,001
		France	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	»	25	100	»	»	»	»	137
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	70,420	171	193	597	5,926	422	»	»	»	»	7,138
	France vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	132	»	2,809,285	179	6,604	28,280	11,135	6,698	»	170	»	»	52,887
		Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20	»	»	»	»	»	»	»	20
		France	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	5
		Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»	1,294	2,005	»	877,320	502	477	833	2,541	1,235	236	1,597	»	»	6,919
		G.-duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	40	6	15	10	10	»	»	»	»	»	35
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	1.294	2,138	»	3,686,645	687	7,121	29 123	13 686	7.933	236	1,767	»	»	59.866
	Hollande vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	42,590	»	320	1,969	4.064	831	»	53	»	»	7,237
		France	»	»	»	»	»	»	»	»	764	428	»	2,251,270	56	490	375	1,640	3.969	417	3,631	»	»	10.522
		G.-duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	440	»	53	30	10	20	»	»	»	»	113
		Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	»	120	1	54	3	5	»	»	60	»	»	122
		Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	290	»	20	1,546	1,190	189	»	»	»	»	2,945
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	766	433	»	2 294,710	57	937	3 923	6 909	5,009	417	3,744	»	»	20,939
	Grand-duché de Luxembourg vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,830	»	73	133	417	81,387	»	59,056	»	»	141,066
		Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,890	»	11	»	»	»	»	»	»	»	11
		France	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	»	»	»	324.891	»	»	324.897
		Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,950	»	117	85	1,513	1,125	»	1,553	»	»	4.393
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,670	»	202	223	1,930	82,512	»	385.500	»	»	470.367
	Italie vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,294	»	»	8.294
	Suisse vers	Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,590	»	360	27	635	243	»	260	»	»	1,525
		TOTAUX	»	»	»	»	»	»	»	»	2,060	2,644	»	9,258,500	1,408	16,697	56,666	61,960	147.784	653	816.059	»	»	1,099,819
Services postaux.	Allemagne vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	6,973	45,333	13,307	260,628	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		France	»	»	»	»	»	»	15 992	11,974	6.784	57,136	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble	»	»	»	»	»	»	22 965	57,307	20,091	317 764	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Angleterre vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	6.242	46,115	18.896	493.441	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	France vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	18 984	19,711	48,275	194,140	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		TOTAUX	»	»	»	»	»	»	48,191	123.133	87,262	1,005 345	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		TOTAUX GÉNÉRAUX	»	»	»	»	»	»	48,191	123,133	87,262	1,005,345	2,060	2,644	»	9,258 500	1.408	16,697	56.666	61,960	147,784	653	816,059	»	»	1,099.819

TARIF N° 4. FINANCES.		TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
GROUPS de 1,000 FRANCS ET AU-DESSOUS.	GROUPS AU DESSUS DE 1,000 FRANCS.	EQUIPAGES. Nombre de voitures.	GRANDE VITESSE. Nombre de wagons.	PETITE VITESSE. Nombre d'expéditions.				TOTAL des expéditions.
				1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons pour le modèle.	
				Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	»	»	1	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	118	99	21	166	741	1,145
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	118	99	21	167	741	1,146
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2	1	»	»	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
8	23	»	1	»	»	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»
8	23	2	2	»	»	»	»	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»
36	12,220	»	3	»	»	16	3	22
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
36	12,220	»	3	»	»	16	3	22
»	»	»	»	»	»	»	31	31
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	31	31
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
44	12,243	3	123	99	21	183	775	1,201
1,633	350	»	»	»	»	»	»	»
4,966	60,813	»	»	»	»	»	»	»
6,599	61,163	»	»	»	»	»	»	»
»	297	»	»	»	»	»	»	»
»	25,427	»	»	»	»	»	»	»
6,599	86 887	»	»	»	»	»	»	»
6,643	99,130	3	123	99	21	183	775	1,201

DÉSIGNATION DES PAYS DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.			Colis affranchis au moyen de timbres.				TARIF			
							EXPRESS.			
							COLIS.			
			Express.	Grande vitesse.	Assurance.	Provision.	De 5 kilogr. et moins.	De 6 à 10 kil.	De 11 kilogr. et plus.	Poids taxé.
Services internationaux.	Allemagne vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»
		Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»
		France	»	»	»	»	»	»	»	»
		Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»
		Grand-Duché de Luxembourg.	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	»	»
	Angleterre vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»
		France	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	»	»
	France vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»
		Angleterre.	»	»	»	»	»	»	»	»
		France	»	»	»	»	»	»	»	»
		Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»
		Grand-Duché de Luxembourg.	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	»	»
	Hollande vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»
		France	»	»	»	»	»	»	»	»
		Grand-Duché de Luxembourg.	»	»	»	»	»	»	»	»
		Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»
		Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	»	»
	Grand-Duché de Luxembourg vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»
		Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»
		France	»	»	»	»	»	»	»	»
		Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	»	»
	Italie vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»
	Suisse vers	Hollande	»	»	»	»	»	»	»	»
		Totaux. . . fr.	»	»	»	»	»	»	»	»
Services postaux.	Allemagne vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»
		France	»	»	»	»	»	»	»	»
		Ensemble.	»	»	»	»	»	»	»	»
	Angleterre vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»
	France vers	Allemagne	»	»	»	»	»	»	»	»
		Totaux. . . fr.	»	»	»	»	»	»	»	»
		Totaux généraux. . . Fr.	»	»	»	»	»	»	»	»

N° LXXI. — *Transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux*, en transit *par la Belgique*. — *Année* 1881.

DÉTAIL PAR PAYS DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.

RECETTE (part du réseau exploité par l'État).

N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.									TARIF N° 4. FINANCES.		FRAIS ACCESSOIRES.											TOTAL GÉNÉRAL des marchandises et finances.	TARIF N° 5. Équipages.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
COLIS.			Poids taxé.	COLIS.			Poids taxé.	Expéditions taxées au minimum.	EXPÉDITIONS TAXÉES AU POIDS.							Abonnement.	GROUPS de 1,000 fr. et au-dessous.	GROUPS au-dessus de 1,000 francs.	Bulletin.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Comptage.	Chargement et déchargement.	Provision.	Taxe de raccordement.	Location de hâches.	Avis d'arrivée.	Assurance.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes.		Prix de transport.	GRANDE VITESSE. Par wagons.	PETITE VITESSE. Par expédition.				TOTAL.
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.			1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	5e classe.	TARIFS SPÉCIAUX.	PRIX RÉDUITS.																	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	3e catégorie. — Wagons nouveau modèle.	
																																Wagons ordinaires.				
»	»	»	»	»	»	»	94 26	»	1,214 98	893 51	3,095 31	51,765 75	»	58,252 71	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	115,256 52	»	»	»	»	42 50	»	42 50
»	»	»	»	»	3 »	»	27,507 62	113 10	3,183 30	5,055 35	22,641 89	»	»	97 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8 60	»	»	»	332 46	1 52	58,944 34	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	19 20	»	40,362 15	97 41	54,504 42	127,991 78	131,692 69	86,804 24	»	291,202 41	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	87 73	»	732,762 03	58 39	1,252 73	1,098 90	243 65	2,377 30	10,440 85	15,413 43
»	»	»	»	»	0 45	»	192 34	5 93	1,968 90	2,301 49	6,998 55	4,490 50	»	580 61	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	49 18	10 94	16,538 89	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	144 19	»	4,862 20	2,372 58	8,421 23	6,849 76	»	656,835 41	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	679,465 37	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	22 65	»	68,700 56	216 41	68,673 80	138,594 71	172,849 67	149,850 25	»	1,006,968 64	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8 60	»	»	»	469 37	12 46	1,602,967 15	58 39	1,252 73	1,098 90	243 65	2,419 80	10,440 85	15,455 93
»	»	»	»	»	»	»	3,186 43	108 05	985 16	4,082 61	39,389 62	1,719 76	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 55	»	»	»	73 69	32 »	49,578 87	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	44 33	»	100 60	669 38	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	52 33	»	866 64	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	3,186 43	108 05	1,029 49	4,082 61	39,490 22	2,389 14	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 55	»	»	»	126 02	32 »	50,445 51	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	24 81	»	55,569 65	69 71	47,569 67	133,925 27	28,082 55	18,376 59	»	285 72	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,400 87	»	285,295 84	80 04	21 05	»	»	»	»	21 05
»	»	»	»	»	»	»	»	»	156 91	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 64	»	158 55	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	66 44	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	66 44	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	470 26	993 98	»	25,767 07	2,181 44	3,082 20	5,559 25	14,491 05	3,442 05	441 69	5,585 89	»	»	1 41	6 04	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,174 33	»	63,190 65	»	39 59	»	»	»	»	39 59
»	»	»	»	»	0 15	»	1 04	1 98	122 44	74 90	53 48	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	253 99	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	470 26	1,018 94	»	81,337 76	2,241 [illegible]	50,997 66	139,559 42	42,630 08	21,818 64	441 69	5,871 61	»	»	1 41	6 04	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,576 84	»	348,165 48	80 04	60 64	»	»	»	»	60 64
»	»	»	»	»	» 15	»	773 85	»	2,751 07	12,113 11	24,374 32	2,861 05	»	222 94	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 05	»	»	»	13 18	»	43,109 72	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	356 02	297 78	»	82,394 96	228 2[illegible]	4,617 54	2,197 23	7,611 91	14,051 81	1,216 67	10,054 45	»	»	8 13	1,017 56	»	»	»	»	»	22 14	»	»	»	76 22	»	124,150 70	»	152 89	»	»	291 76	204 70	649 35
»	»	»	»	»	»	»	8 03	»	433 10	178 40	46 62	95 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 20	»	761 55	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	0 30	0 69	»	1 23	3 48	337 95	15 63	21 43	»	»	139 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 34	»	520 25	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	12 24	»	131 48	13,074 22	10,080 45	1,395 55	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24,693 94	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	356 32	298 62	»	83,190 31	231 [illegible]	8,271 14	27,578 59	42,134 73	18,403 61	1,216 67	10,416 59	»	»	8 13	1,017 56	»	»	»	»	»	22 19	»	»	»	89 94	»	194,236 16	»	152 89	»	»	291 76	204 70	649 35
»	»	»	»	»	»	»	120 09	»	929 63	752 06	1,547 73	212,489 79	»	163,069 71	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5 »	»	378,914 01	»	»	»	»	»	1,071 62	1,071 62
»	»	»	»	»	»	»	83 26	»	129 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5 45	»	218 51	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	6 02	22 98	»	»	»	1,196,140 69	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,196,169 69	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	53 87	»	934 80	483 40	6,2 3 96	2,910 51	»	4,791 64	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24 »	»	15,435 18	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	257 22	»	2,020 25	1,258 44	7,761 69	215,400 30	»	1,364,004 44	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	34 45	»	1,590,736 79	»	»	»	»	»	1,071 62	1,071 62
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51,645 69	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51,645 69	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	243 37	»	3,686 99	367 02	6,294 13	1,995 30	»	2,678 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2 72	»	15,267 53	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	826 58	1,340 21	»	236,515 65	2,800 38	131,679 33	311,431 79	311,160 52	409,857 24	1,658 36	2,441,584 97	»	»	9 54	1,023 60	»	»	»	»	»	32 34	»	»	»	3,293 34	44 46	3,853,264 31	138 43	1,466 26	1,098 90	243 65	2,711 56	11,717 17	17,237 54
2,539 45	13,893 65	10,399 95	18,487 33	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	382 90	33 40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,829 64	»	52,557 34	»	»	»	»	»	»	»
3,215 70	4,736 22	2,988 14	2,247 14	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	896 13	6,090 58	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,173 91	»	»	»	»	»	»	»
5,755 15	18,629 87	13,379 09	20,734 49	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,279 03	6,123 98	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,829 64	»	72,731 25	»	»	»	»	»	»	»
2,456 75	14,351 30	14,830 29	35,562 22	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74 25	»	»	»	»	»	688 36	»	»	»	5,410 47	2 75	73,376 30	»	»	»	»	»	»	»
3,713 13	7,052 25	32,127 78	11,219 11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,633 »	»	»	1,098 90	»	»	»	»	»	»	181 45	»	58,025 62	»	»	»	»	»	»	»
11,925 03	40,033 42	60,337 07	67,515 82	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,279 03	8,831 23	»	»	1,098 90	»	»	688 36	»	»	»	12,421 56	2 75	204,133 17	»	»	»	»	»	»	»
11,925 03	40,033 42	60,337 07	67,515 82	826 58	1,340 21	»	236,515 65	2,800 38	131,679 33	311,431 79	311,160 52	409,857 24	1,658 36	2,441,584 97	»	»	1,288 57	9,854 83	»	»	1,098 90	»	»	720 70	»	»	»	15,750 90	47 21	4,057,397 48	138 43	1,466 26	1,098 90	243 65	2,711 56	11,717 17	17,237 54

N° LXXII. — *Relevé des dromoscopes*

Numéro d'ordre.	EMPLACEMENTS.	Dromoscopes.	Dromopétards.
1	Bifurcation de la rue des Palais vers Bruxelles-Nord	1	1
2	Pont tournant de Wilsele	»	1
3	— de Capelle-au-Bois (dans les deux directions)	2	2
4	Station de Landen	»	1
5	Bifurcation des lignes de Liége vers Herve et vers Verviers	»	1
6	— — de Verviers à Welkenraedt et à Bleyberg . .	»	1
7	Traversée des tunnels des Surdents et de Nasproin (voie de droite)	1	1
8	Station de Verviers-Est (excentrique à contre-pointe)	1	1
9	Pont tournant d'Auderghem	»	2
10	Bifurcation de Schellebelle.	»	1
11	— de Melle	»	1
12	— des lignes vers Leuze et vers Courtrai, près de Renaix .	1	1
13	— de Nederbonlaere, près de Grammont.	1	1
14	— des lignes de Braine-le-Comte à Grammont et de Hal à Ath, à Enghien	2	2
15	Bifurcation des lignes de Tournai vers Mouscron et Blandain . . .	»	1
16	— de Courtrai vers Gand et vers Renaix	1	1
17	— de Basècles	1	1
18	— des lignes d'Ath vers Blaton et vers Tournai	1	1
19	Triangle de Braine-le-Comte : bifurcation des lignes de Soignies vers Braine-le-Comte et vers Ecaussinnes	1	1
20	Triangle de Jurbise : bifurcation des lignes de Soignies vers Jurbise et vers Ath	»	1
21	Bifurcation des lignes vers Mons et vers Baudour.	1	1
22	Bifurcations des lignes de Soignies vers Braine-le-Comte et vers Houdeng	1	1
23	Station de Jurbise (excentrique à contre-pointe vers Braine-le-Comte).	1	1
24	— (— vers Mons)	»	1
	A reporter. . . .	16	27

et des dromopétards établis en 1881.

Numéro d'ordre.	EMPLACEMENTS.	Dromoscopes.	Dromopétards.
	Reports. . . .	16	27
25	Bifurcation de Marchiennes vers La Sambre et Charleroi	1	1
26	— de Marcinelle vers La Sambre et Marchiennes	1	1
27	Entrée de la gare de Bruxelles-Ouest vers Cureghem	1	1
28	— — vers Pannenhuys	1	1
29	Bifurcation des lignes de Hal vers Braine-le-Comte et vers Enghien.	»	1
30	— d'Ecaussinnes vers Braine-le-Comte et vers Soignies.	»	1
31	Bifurcation des lignes de Piéton-Leval et de Baume à Marchiennes .	1	1
32	— de Martinet-sur-Baume à Marchiennes	1	1
33	Raccordement de la fosse du Bois-des-Vallées-sur-Baume à Marchiennes (excentrique à contre-pointe)	1	1
34	Bifurcation de Baume à Marchiennes et d'Ecaussinnes à Erquelinnes.	1	1
35	— de Faurœulx vers Merbes-Sainte-Marie et Erquelinnes. .	1	1
36	Entrée de la gare privée de Moignelée vers Lambusart	1	1
37	Station de Namur vers Ottignies (excentrique à contre-pointe) . . .	1	1
38	Tranchée à pic (k. 57 à 58), courbe et pente vers Namur.	1	1
39	— (k. 58 à 59), —	1	1
40	Bifurcation du Trieu-Kaisin	»	1
41	Entrée de la station de Montigny-sur-Sambre vers Charleroi	1	1
42	Pont tournant du Snep	»	1
43	— de Landeghem	»	1
44	— de Plasschendaele	»	1
45	— de Duffel.	»	2
46	Descente de Gemmenich.	»	1
47	Courbe aval du tunnel d'Hooster.	1	»
48	Entrée vers Verviers du tunnel d'Halinsart	1	»
	Totaux. . . .	32	50

N° LXXIII. — *Bifurcations en pleine voie.*

Situation au 31 décembre 1881.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATIONS.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres.	*Observations.*
		Premier groupe.		
1	Bifurcation de Ganshoren . . .	Jette-Saint-Pierre.	330	La bifurcation peut être reportée à l'extrémité de la gare, suivant le dispositif n° 1. La dépense serait de 80,000 francs.
2	Bifurcation vers Pannenhuys, à la station de Jette-Saint-Pierre.	Jette-Saint-Pierre.	1,036	La bifurcation peut être reportée à l'extrémité de la gare, suivant le dispositif n° 1. La dépense serait de 100,000 francs.
3	Bifurcation du pont de la Senne.	Laeken	476	L'amélioration de cette bifurcation ne pourrait être réalisée que très difficilement. La dépense serait en outre très élevée, par suite de l'obligation de construire un second pont tournant sur le canal et un pont sur la Senne, d'allonger le viaduc de la rue des Palais et d'acquérir plusieurs immeubles. Cette bifurcation a son origine au pont de la Senne.
4	Bifurcation de la rue des Palais.	Bruxelles-Nord. .	85	Il n'est guère possible de modifier la situation actuelle.
5	Bifurcation de Josaphat	Bruxelles (rue Rogier)	1,500	Les modifications dont cette bifurcation serait à la rigueur susceptible, nécessiteraient la démolition et la reconstruction d'ouvrages d'art. La dépense serait en outre très élevée.
6	Bifurcation d'Opwyck vers Londerzeel	Opwyck.	90	L'établissement de voies parallèles sur cette longueur ne paraît guère présenter d'avantages. Le nombre de trains est d'ailleurs très restreint.
7	Londerzeel vers Malines (lignes de Malines et d'Anvers). . .	Londerzeel. . . .	160	Susceptible de modification suivant le dispositif n° 1. Dépense évaluée à 15,000 francs.
8	Bifurcation de Hombeek (lignes de Malines à Terneuzen et de Malines à Termonde)	Hombeek	1,877	Le dispositif n° 2 serait applicable à cette bifurcation ; mais la Compagnie ne consentirait pas à intervenir. La dépense serait de 100,000 francs.
9	Bifurcation de Kessel-Loo. . .	Louvain.	1,546	La dépense à faire pour reporter cette bifurcation à l'entrée de la station de Louvain serait de 500,000 francs. Les services compétents sont d'avis qu'il n'y a pas lieu de modifier la situation actuelle.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATIONS.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres.	*Observations.*
10	Bifurcation de Saint-Trond vers Neer-Linter	Saint-Trond . . .	50	Les deux lignes ont un parcours parallèle sur une assez grande longueur. Cette situation peut être maintenue.
11	Bifurcation des lignes vers Tirlemont, vers Moll et vers Hasselt, à la station de Diest . .	Diest	668	La situation exceptionnelle de la partie de ligne comprise entre la station et la bifurcation, ne permet pas de modifications. Cette partie de ligne est, en effet, réservée entre une grande route et le fossé des fortifications.
	Deuxième groupe.			
1	Bifurcation des lignes de la Vesdre et des Plateaux de Herve, à la station de Verviers	Verviers.	400	Ces deux bifurcations se trouvent reportées dans la station, par suite de la réalisation du nouveau plan-programme.
2	Bifurcation de Gérard-Champs.	Verviers - Gérard-Champs. . . .	251	
3	Bifurcation de la Chic-Chac . .	Verviers	146	Cette bifurcation sera supprimée lors de la réalisation du nouveau plan-programme.
4	Bifurcation de Welkenraedt vers Bleyberg	Welkenraedt. . .	540	Il n'est pas possible de modifier la situation actuelle.
5	Bifurcation des lignes vers Verviers et Welkenraedt (raccordement direct).	Welkenraedt . .	490	
6	Bifurcation du raccordement des Xhawirs	Micheroux . . .	1,500	Cette bifurcation pourrait être modifiée conformément au dispositif n° 1 ; mais ce travail serait peu justifié.
	Troisième groupe.			
1	Bifurcation des lignes vers Schellebelle et Sottegem, à la station de Melle.	Melle	150	Le dispositif n° 2 pourrait être appliqué à cette bifurcation La dépense serait d'environ 600,000 francs.
2	Bifurcation de Meirelbeke (ceinture)	Meirelbeke . . .	150	Aucune modification ne peut être apportée à ces bifurcations.
3	Bifurcation de Gentbrugge. . .	Gentbrugge . . .	1,295	
4	Bifurcation de Ledeberg (ceinture)	Gand-Sud	1,180	
5	Bifurcation de Ledeberg. . . .	Meirelbeke. . . .	1,250	
6	Bifurcation de la gare de Renaix.	Renaix	714	Cette bifurcation, qui sert à tourner les machines de la ligne de Renaix, n'aura plus de raison d'être, lorsque cette station sera pourvue d'une plaque tournante.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATIONS.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres.	*Observations.*
7	Bifurcation de Londerzeel . . .	Alost	300	Cette bifurcation se trouve à 270 mètres du pont. Les deux lignes sont parallèles sur une étendue de 220 mètres. Cette longueur ne pourrait être augmentée qu'à très grands frais. La ligne secondaire est trop peu importante pour justifier la dépense.
8	Bifurcation des lignes vers Burst et vers Bruxelles, à la station d'Alost	Alost	200	Lors de la réalisation du plan d'aménagement d'Alost, cet embranchement pourra être considéré comme établi dans la station.
9	Bifurcation des lignes vers Schellebelle et vers Alost, à la station d'Audeghem	Audegem	200	Le plan d'aménagement reporte cette bifurcation à l'entrée de la station.
10	Bifurcation des lignes vers Lokeren et vers Saint-Nicolas, à la station de Grembergen . . .	Grembergen . .	980	Cette bifurcation appartient à la Société de Termonde à Saint-Nicolas à laquelle il incombe d'examiner les modifications à y effectuer.
11	Traversée de la ligne de l'État et de celle de Gand à Anvers . .	Lokeren.	400	Cette traversée pourrait être supprimée, si l'État reprenait la ligne de la Compagnie.
		Quatrième groupe.		
1	Bifurcation des lignes vers Gand et vers Renaix, à la station de Courtrai.	Courtrai.	657	
2	Bifurcations des lignes vers Courtrai et vers Pecq, à la station d'Amougies	Amougies	1,612	
3	Bifurcation des lignes vers Leuze et vers Renaix.	Renaix	701	Toutes ces bifurcations peuvent être modifiées suivant l'un ou l'autre des deux dispositifs préconisés par la Direction des Constructions nouvelles. Il en résulterait une dépense de *un* ou de *deux* millions, selon que l'on adopterait le premier ou le second de ces dispositifs. Mais les avantages qui seraient obtenus, ne seraient pas en rapport avec les dépenses, d'autant plus que la circulation des trains sur les lignes du quatrième groupe n'est généralement pas fort importante.
4	Bifurcation des lignes vers Blandain et vers Mouscron. . . .	Tournai.	3,100	
5	Bifurcation des lignes vers Leuze et vers Tournai, à la station de Basècles-Carrières	Basècles (carrières)	470	
6	Bifurcation vers Bermissart, à la station de Blaton.	Blaton	160	
7	Bifurcation des lignes vers Leuze et vers Blaton, à la station d'Ath.	Ath.	250	
8	Bifurcation des lignes vers Enghien et vers Tubize, à la station de Rebecq-Rognon. .	Rebecq	600	
9	Bifurcation des lignes vers Ath et vers Bassilly, à la station de Lessines	Lessines.	700	
10	Bifurcation des lignes vers Denderleeuw et vers Sottegem, à la station de Grammont. . .	Grammont. . . .	607	

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATIONS.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres.	*Observations.*
	Cinquième groupe.			
1	Bifurcation des lignes vers Braine-le-Comte et vers Ecaussinnes.	Soignies.	3,224	
2	Bifurcation des lignes vers Braine-le-Comte et vers Houdeng . .	Soignies.	6,750	
3	Bifurcation des lignes vers Jurbise et vers Lens.	Masnuy-St-Pierre.	2,673	
4	Bifurcation des lignes vers Jurbise et vers Masnuy-Saint-Pierre.	Lens	2,331	
5	Bifurcation des lignes vers Cuesmes-État et vers Jemappes. .	Mons	115	
6	Bifurcation des lignes vers Jemappes et vers Hautmont, à la station de Mons	Mons	746	
7	Bifurcation des lignes vers Frameries et vers Mons, à la station de Saint-Ghislain.	Saint-Ghislain . .	448	
8	Bifurcation des lignes vers Maffles et vers Baudour	Saint-Ghislain . .	1,272	
9	Bifurcation des lignes vers Dour et vers Mons, à la station de Quiévrain.	Quiévrain	142	
10	Bifurcation des lignes vers Hyon-Ciply et vers Flénu-Produits, à la station de Cuesmes-Etat	Cuesmes-Etat . .	509	L'adoption de l'un ou l'autre des dispositifs donnerait lieu, pour ces bifurcations, à des dépenses très-élevées peu en rapport avec les avantages à résulter des modifications à faire.
11	Bifurcation des lignes vers Cuesmes-État et vers Flénu-Produits, à la station de Hyon-Ciply.	Hyon-Ciply . . .	59	
12	Bifurcation des lignes vers Bonne-Espérance et vers Puissant. .	Estinnes-Haulchin	2,273	
13	Bifurcation des lignes d'Hyon-Ciply et de Cuesmes-État, vers Flenu-Produits.	Flénu-Central . .	3,655	
14	Bifurcation du raccordement des charbonnages du Midi de Mons et de la ligne de Cuesmes-Etat vers Flenu-Produits.	Flénu-Central . .	2,000	
15	Bifurcation des lignes vers Flénu-Produits et vers le charbonnage de Crachet-Picquery, à Flénu-Central	Flénu-Central . .	1,186	
16	Bifurcation des lignes vers Flénu-Produits et vers Paturages, à Frameries (pont Dornaire). .	Frameries. . . .	360	
17	Bifurcation des lignes vers Flénu-Produits et vers Flénu-Central, à Frameries.	Frameries. . . .	2,277	

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATIONS.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres.	*Observations.*
18	Bifurcation vers Saint-Ghislain et vers les charbonnages de Rieu-du-Cœur, Sainte-Julie, 24 actions, Désirée et Hornu-Wasmes n° 5, à Monsville. .	Monsville	587	
19	Bifurcation des lignes vers Saint-Ghislain et vers les charbonnages d'Hornu et Wasmes n°s 54 et 6, et le Grand-Hornu n° 6, à Monsville.	Monsville	946	
20	Bifurcation du pont Hanotte vers les puits n° 4 et n° 5 du Couchant-du-Flénu	Monsville	250	L'adoption de l'un ou l'autre des deux dispositifs donnerait lieu, pour ces bifurcations, à des dépenses très élevées, peu en rapport avec les avantages à résulter des modifications à faire.
21	Bifurcation des lignes vers Warquignies et vers le charbonnage de Bonne-Espérance, à Wasmes.	Wasmes. . . .	946	
22	Bifurcation des lignes vers Blonges et les charbonnages n° 1 et n° 4 des Homilles grasses .	Dour	761	
23	Bifurcation des lignes vers Saint-Ghislain (station) et vers Saint-Ghislain (rivages), à Warquignies	Warquignies. . .	2,769	
	Sixième groupe			
1	Bifurcations des Trois-Chandeliers	Forest-Midi . . .	1,825	Lorsque le passage à niveau des Trois-Chandeliers sera remplacé par un viaduc, les excentriques de jonction pourront être déplacés de 150 mètres. Les voies seront alors parallèles sur une longueur de 500 mètres.
2	Bifurcation de Pannenhuys . .	Pannenhuys. . .	6,681	La possibilité d'établir la bifurcation avec voies parallèles suivant le dispositif n° 1 pourra être examinée, à l'occasion de l'établissement de la nouvelle ligne vers Anvers.
3	Bifurcation vers Bruxelles-Midi, à la station de Cureghem . .	Cureghem. . . .	625	Le prix élevé des terrains qu'il faudrait acquérir est un obstacle sérieux à la réalisation de l'un ou de l'autre des deux dispositifs. Du reste, par la position de la bifurcation sur un remblai, les trains sont visibles de loin.
4	Bifurcation vers Gand, à la gare de Braine-le-Comte.	Braine-le-Comte .	644	La modification de cette bifurcation, suivant le dispositif n° 1, est possible. Il y aura à faire une dépense de 75,000 francs.
5	Bifurcation vers Soignies, à la station des Ecaussinnes . . .	Ecaussinnes . . .	3,081	L'application du dispositif n° 2 à cette bifurcation est possible. Elle donnerait lieu à une dépense de 67,000 francs.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATIONS.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres.	*Observations.*
6	Bifurcation vers Piéton, à la station de Manage	Manage	751	Cette bifurcation peut, sans difficulté, être ramenée en gare. La dépense serait d'environ 32,000 francs.
7	Bifurcation des lignes vers Nivelles et vers Fleurus	Nivelles-Est . . .	3,772	L'application du dispositif n° 1 est possible. La dépense serait de 77,000 francs.
8	Bifurcation vers Viesville, à la station de Luttre	Luttre	1,392	Cette bifurcation est établie suivant le dispositif n° 1. La voie vers Gosselies-ville longe celle de Luttre à Charleroi sur une longueur de 350 mètres.
9	Bifurcation vers Marchiennes et vers La Sambre	Marchiennes. . .	585	Le dispositif n° 1 est applicable à cet embranchement, mais il donnerait lieu à une dépense très élevée, eu égard aux ouvrages à établir sur l'eau d'Heure-sur-Sambre. — La ligne vers la Sambre, qui est d'ailleurs peu fréquentée, est une ligne concédée et l'Etat devrait la modifier à grands frais.
10	Bifurcation des lignes vers Marcinelle et vers Jumet	Charleroi	1,379	Toute modification est actuellement impossible. Lorsque la station de Marchiennes-Est sera construite, la bifurcation se trouvera dans la station même.
11	Bifurcation de Charleroi, à Marcinelle	Charleroi	331	La disposition des lieux rend impossible toute modification.
12	Bifurcation de Marcinelle vers La Sambre	Charleroi	1,088	
13	Bifurcation de Noir-Dieu . . .	Gilly-Sart-Allet. .	720	Le système de bifurcation existant à Noir-Dieu entre les lignes de Gilly à Fleurus-Gilly, à Jumet-Gilly S/A, à Gilly-Haies et le raccordement du charbonnage de Noël-Sart-Culpart, rend toute modification irréalisable.
14	Bifurcation des lignes vers Gosselies et vers Courcelles, à la station de Jumet	Jumet.	740	Pour ramener cette bifurcation en gare de Jumet, la dépense serait d'environ 120,000 francs. Cette dépense ne serait pas justifiée, eu égard au peu d'importance de la voie vers Courcelles.
15	Bifurcation des lignes de Jumet et de Gosselies-ville vers Courcelles	Courcelles-centre.	4,518	La disposition en triangle des trois lignes de Jumet-Courcelles, Gosselies (ville) Courcelles et Jumet-Gosselies (ville), permet de découvrir les côtés du triangle d'un point quelconque de celui-ci. Cette disposition ne semble pas susceptible de modification.
16	Bifurcation du triangle de Vieux-Campinaire	Fleurus.	1,819	Les côtés de ce triangle sont visibles d'un point quelconque de celui-ci. Les dispositifs particuliers de cette bifurcation et de ses abords rendent toute modification impossible.
		Lambusart. . . .	527	
		Campinaire (halte)	1,522	
17	Bifurcation vers Jumet, à la station de Ransart	Ransart	58	Cette bifurcation est peu importante. —Les modifications à y effectuer ne seraient pas justifiées.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATIONS.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres.	*Observations.*
18	Bifurcation du Martinet n° 3.	Monceau	1,094	Cette bifurcation est peu importante. — Les modifications à y effectuer ne seraient pas justifiées.
19	Bifurcation du Martinet n° 4. .	Monceau	400	La disposition particulière des lieux rend impossible toute modification.
20	Bifurcation du Pont-de-l'État .	Monceau	328	
21	Bifurcation de Bayemont . . .	Monceau	1,098	Ce n'est qu'à très grands frais que l'on pourrait améliorer cette bifurcation ; mais le peu d'importance des embranchements de Bayemont ne justifierait pas la dépense.
		Septième groupe.		
1	Bifurcation de Bellecourt . . .	Bascoup-Chapelle.	2,757	Cette bifurcation est susceptible de modifications suivant le dispositif n° 1. — La dépense serait de 42,000 francs.
2	Bifurcation de Saint-Vaast. . .	Haine-Saint-Pierre	1,457	Le dispositif n° 1 peut être appliqué. — Il donnerait lieu à une dépense de 70,000 francs.
3	Bifurcation des lignes vers Charleroi et vers Basècles, à la station de Baume.	Baume	506	La bifurcation peut être reportée à l'entrée de la station de Baume suivant le dispositif n° 1. La dépense serait de 32,000 fr.
4	Bifurcation du Bois-des-Vallées.	Piéton	772	La voie de l'embranchement est parallèle aux voies principales sur une longueur de 250 mètres. On pourrait sans grand avantage, rendre ces voies parallèles sur une longueur de 500 mètres. La dépense serait de 15,000 fr., non compris les modifications à apporter à l'appareil Saxby.
5	Bifurcation de Piéton-Leval . .	Piéton	522	L'adoption du dispositif n° 1 entrainerait la démolition du viaduc existant à cette bifurcation. Le travail à faire donnerait lieu à une dépense de 80,000 fr.
6	Bifurcation de Piéton-Leval . .	Piéton	655	L'emploi de l'un ou l'autre des deux dispositifs entrainerait à une dépense d'environ 90,000 fr.
7	Bifurcation de Fontaine-l'Évêque.	Fontaine-l'Évêque.	197	Cette bifurcation pourrait être améliorée dans les mêmes conditions que la précédente. La dépense à faire serait de 55,000 fr.
8	Bifurcation des lignes vers Roux, Gosselies et Jumet, à la station de Courcelles-Centre	Courcelles-Centre.	1,248	Les lignes de Jumet et Gosselies-Courcelles vers Courcelles sont parallèles sur une longueur de 700 mètres avant de faire leur jonction. — Ces deux lignes ne peuvent être rendues parallèles à la ligne venant de Roux, qu'à la condition de démolir l'appareil de sécurité établi à cette bifurcation, d'acquérir des terrains et d'abattre des constructions.— La dépense serait d'environ 60,000 francs.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATIONS.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres.	*Observations.*
9	Bifurcation des lignes vers Trazegnies, vers Luttre et vers Courcelles-Fosses, à la station de Courcelles-Centre	Trazegnies	1,154	Cette bifurcation devant se trouver à l'entrée de la nouvelle gare, à créer à Courcelles-Fosses, il n'y a pas lieu d'y prévoir des modifications.
10	Bifurcation de Lisserœulx . . .	Faurœulx	1,162	La situation de ces bifurcations permet d'appliquer le dispositif n° 1. — La dépense serait de 25,000 francs, à condition de relier à la voie de l'une des deux directions, une voie de garage existant sur 300 mètres de longueur.
		Peissant.	2,210	
		Merbes-Ste-Marie.	4,133	
11	Bifurcation de Mont-Sainte-Geneviève	Lobbes	3,951	
		Buvrinnes. . . .	1,730	
		Merbes-Ste-Marie.	3,402	
	Huitième groupe.			
1	Bifurcation d'Auderghem, entre Etterbeek et Watermael. . .	Etterbeek	660	Les travaux projetés pour la création d'une gare de formation à Etterbeek auront pour effet de mettre cette bifurcation en relation directe avec cette station.
		Bruxelles (Quartier-Léopold). .	2,488	
2	Bifurcation de Jemeppe-sur-Sambre, jonction des lignes de Namur à Charleroi et de Jemeppe à Gembloux. . . .	Jemeppe	109	Ces deux bifurcations étant très-rapprochées des stations, peuvent être considérées comme en faisant partie. Elles ne peuvent être améliorées sans modifier complétement les tracés des lignes secondaires, ce qui entraînerait à des dépenses considérables.
3	Bifurcation de Ciney à la jonction des lignes de Namur à Arlon et de Ciney à Modave .	Ciney.	91	
4	Bifurcation du Trieu-Kaisin . .	Chatelineau . .	1,203	La situation de cette bifurcation doit être forcément maintenue, à cause des conditions exceptionnelles dans lesquelles elle se trouve, par suite de la proximité de la voie industrielle à laquelle se raccordent toutes les voies des établissements industriels reliés à la gare de Chatelineau.
	Neuvième groupe.			
1	Bifurcation de Dixmude à Nieuport, sur la ligne de Lichtervelde à Furnes.	Dixmude	1,144	Un avant-projet est à l'étude pour rendre les deux voies indépendantes, en reportant la bifurcation dans la station de Dixmude.
2	Bifurcation de Bruges à Eecloo (ligne d'Ostende à Gand). . .	Bruges	1,372	Le premier système peut être appliqué ; il donnerait lieu à une dépense de 33,500 francs.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT des BIFURCATION.	STATION la plus rapprochée dans le sens DE LA BIFURCATION.	Distance de la bifurcation à la station voisine. — Mètres	*Observations.*
3	Bifurcation des lignes vers Ostende et vers Blankenberghe, à la station de Bruges. . . .	Bruges	274	Le premier système est applicable ; il donnerait lieu à une dépense de 40,000 francs. — Les trains roulent lentement à cet endroit rapproché de la gare.
	Dixième groupe.			
1	Bifurcation d'Athus – Meuse, à Athus.	Athus	552	La bifurcation peut être supprimée facilement, la dépense à faire serait de 15,000 francs.
2	Bifurcation vers Rodange du réseau du Prince-Henri. . .	Athus.	758	Le déplacement de cette bifurcation peut être exécuté, mais il exigerait le remaniement complet de la gare privée de la Société des Mines et Hauts-fourneaux d'Athus : Le consentement et l'intervention pécuniaire de la Société du Prince-Henri ne pourraient être obtenus.
	Onzième groupe.			
1	Bifurcation B du triangle de Berchem (BK 42 et 43) .	Anvers-Est . . .	620	La disposition des lieux ne permet pas d'adopter les dispositifs préconisés.
2	Bifurcation de Mortsel (BK 40 et 41).	Berchem	1,130	Le dispositif n° 1 est réalisé sur 500 mètres en pays plat.
3	Bifurcation Ouest du triangle de Vieux-Dieu	Wilryck.	3,848	Le dispositif n° 1 peut être appliqué ; la dépense serait beaucoup plus élevée que la précédente.
4	Bifurcation de Hoboken . . .	Hoboken	1,120	Le dispositif n° 1 peut être appliqué ; la dépense à faire serait de 300,000 francs et peu en rapport avec l'importance du trafic.
5	Bifurcation du Nord du triangle de Vieux-Dieu.	Vieux-Dieu . . .	818	Le dispositif n° 1 peut être appliqué ; la dépense serait beaucoup plus élevée que la précédente.

N° LXXIV. — *Relevé,* par nature et par cause, *des accidents survenus aux* trains de toute sorte, *avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État. — Année* 1881.

N° LXXIV. — *Relevé,* par nature et par cause, *des accidents survenus aux* trains de toute sorte, *avec indication des dommages causés aux personnes.* — *Réseau*

| Numéro d'ordre. | DÉSIGNATION DES ACCIDENTS. — NATURE. | NOMBRE DE CAS | | | Accidents ayant causé des dommages aux personnes. | DOMMAGES CAUSÉS AUX PERSONNES. | | | | | | | | | | DÉSIGNATION DES CAUSES. | | | | | | | | | |

de l'État. — Année 1881.

EXÉCUTION DU SERVICE.												ACCIDENTS qui auraient été évités par :	
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.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente : par suite de manœuvres faites du côté opposé.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente : par suite d'autres circonstances.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Composition irrégulière du train, au point de vue du nombre et de la répartition des freins desservis.	Vitesse trop grande eu égard aux machines, à la voie ou à d'autres circonstances.	Agents astreints à un service trop prolongé.	Chutes de marchandises transportées.	Blocs d'arrêt laissés sous les roues des wagons du train ou irrégulièrement sur les rails.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	l'emploi d'appareils d'enclanchement, de verrous et de taltes de calage, ou par une meilleure disposition des signaux et des appareils d'enclanchement.	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.
5	13	6	8	»	»	2	»	»	23	2	8	23	1
»	»	»	1	»	»	»	»	»	4	»	2	3	1
»	»	»	»	»	»	1	»	»	6	»	3	»	8
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»
»	»	»	»	1	»	»	»	»	3	»	1	»	»
»	»	»	2	1	1	»	»	1	5	14	»	18	»
»	»	»	»	»	1	»	»	»	2	12	1	4	
5	13	6	11	2	2	3	»	1	46	28	15	48	10
											Chiffres correspondants de 1880. . .	91	21
											Différences pour 1881. . .	— 43	— 10

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ACCIDENTS. — NATURE.	Nombre d'accidents.	Accidents ayant causé des dommages aux personnes.	DOMMAGES CAUSÉS AUX Voyageurs. Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.	Agents de l'administration. Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
1	Collisions aux stations	45	11	2	4	14	20	»	6	8	14
2	Collisions aux bifurcations.	6	3	»	9	4	13	»	1	»	1
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.	4	2	»	4	10	14	»	»	3	3
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone	1	1	»	1	7	8	»	»	5	5
5	Collisions en pleine voie avec des wagonnets du service de la route ou des wagons échappés d'une station	4	1	»	»	»	»	»	1	»	1
6	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	32	1	»	»	»	»	»	»	1	1
7	Déraillements en pleine voie, ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt . .	31	7	»	1	4	5	1	4	5	10
	Totaux pour 1881. . .	123	26	2	19	39	60	1	12	22	35
	Chiffres correspondants de 1880. . .	124	17	»	14	12	26	2	17	16	35
	Différences pour 1881. . .	— 1	+ 9	+ 2	+ 5	+27	+34	— 1	— 5	+ 6	»

N° LXXV. — *Relevé, par nature et par cause, des accidents survenus aux trains de voyageurs ou mixtes, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État. — Année 1881.*

DÉSIGNATION DES CAUSES.		PERSONNES.					
		Victimes en général.					
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	TOTAL.		
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défaits.	2	10	22	34	1	3
	Avaries aux essieux.	»	10	4	14	1	3
	Avaries ou dérangement au mécanisme des freins.	»	4	13	17	1	4
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	»	1	12	13	1	2
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	»	1	»	1	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	»	4	1	5	»	1
	Avaries aux boîtes à graisse.	»	»	1	1	»	»
	Chutes de pistons de buttoirs.	»	»	»	»	»	»
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	»	1	1	2	»	1
Voie.	Rails cassés.	»	»	»	»	»	»
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	»	»	2	2	»	1
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	»	1	»	1	»	»
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	»	1	»	1	»	»
	Éboulements, etc.	»	4	»	4	»	1
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	»	4	1	5	»	1
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive d'aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	15	4	17	36	»	1
	Trains n'ayant pas été arrêtés au signal à distance et franchissant le disque d'arrêt ou sémaphore.	4	2	»	6	»	»
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à main.	8	4	3	15	»	1
	Fautes commises dans la réalisation du Block-system.	1	»	3	4	»	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	2	1	»	3	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	1	»	»	1	»	»
	Signaux d'arrêt correctement donnés mais non respectés par le train.	5	2	»	7	»	»
	Cas douteux où la position des signaux n'a pu être établie avec certitude.	»	»	»	»	»	»
	Fautes commises dans l'exécution du service à simple voie.	1	»	2	3	»	»
	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.	1	»	»	1	»	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente — par suite de manœuvres faites du côté opposé.	6	»	»	6	»	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente — par suite d'autres circonstances.	2	»	»	2	»	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	5	1	»	7	»	»
	Composition irrégulière du train, au point de vue du nombre et de la répartition des freins desservis.	»	»	»	»	»	»
	Vitesse trop grande eu égard aux machines, à la voie ou à d'autres circonstances.	»	»	2	2	»	»
	Agents astreints à un service trop prolongé.	1	»	»	1	»	»
	Chutes de marchandises transportées.	»	»	»	»	»	»
	Blocs d'arrêt laissés sous les roues des wagons du train ou irrégulièrement sur les rails.	»	»	»	»	»	»
	Autres négligences.	7	4	2	13	»	1
	Causes diverses et indéterminées.	4	»	6	10	»	»
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	6	2	1	10	»	»
Accidents qui auraient été évités par :	l'emploi d'appareils d'enclanchement, de verrous et de lattes de calage, ou par une meilleure disposition des signaux et des appareils d'enclanchement.	13	2	»	15	»	»
	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.	»	3	»	3	»	»
Chiffres correspondants de 1880		49	31	31	61	1	3
Différences pour 1881		— 22	— 11	+ 33	+ 34	+ 1	2

(*) Chiffre rectifié.

N° LXXVI. — *Accidents de trains. — Comparaison des années 1879. 1880 et 1881, au point de vue du nombre de chaque catégorie d'accidents survenus aux trains de toute sorte.*

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ACCIDENTS. — NATURE.	NOMBRE DE CAS														
		INTÉRESSANT des trains de voyageurs ou mixtes.			Différences de 1881		INTÉRESSANT des trains de marchandises, des machines à vide, etc.			Différences de 1881		TOTAL.			Différences de 1881	
		En 1879.	En 1880.	En 1881.	sur 1879.	sur 1880.	En 1879	En 1880.	En 1881.	sur 1879.	sur 1880.	En 1879.	En 1880.	En 1881.	sur 1879	sur 1880.
1	Collisions aux stations .	36	48	45	+ 9	— 3	61	83	64	+ 3	—19	97	131	109	+12	—22
2	Collisions aux bifurcations	4	3	6	+ 2	+ 3	1	9	6	+ 5	— 3	5	12	12	+7	»
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	1	3	4	+ 3	+ 1	7	10	6	— 1	— 4	8	13	10	+ 2	— 3
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone	»	2	1	+ 1	— 1	»	1	»	»	— 1	»	3	1	+ 1	— 2
5	Collisions entre des parties d'un même train, par suite de ruptures d'attelages.	»	»	»	»	»	7	7	5	— 2	— 2	7	7	5	— 2	— 2
6	Collisions en pleine voie avec des wagonnets du service de la route ou des wagons échappés d'une station.	2	1	1	+ 2	+ 3	3	6	2	— 1	— 4	5	7	6	+ 1	— 1
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	29	42	32	+ 3	—10	47	70	59	+12	—11	76	112	91	+15	—21
8	Déraillements en pleine voie, ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt	27	25	31	+ 4	+ 6	45	48	30	—15	—18	72	73	61	—11	—12
	Totaux. . .	99	124	123	+24	— 1	171	231	172	+ 1	—62	270	358	295	+25	—63

N° LXXVII. — *Relevé,* par mois, *des accidents survenus aux trains de chaque sorte, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État. — Année* 1881.

DÉSIGNATION des MOIS.	NOMBRE des accidents survenus A DES TRAINS			ACCIDENTS AYANT CAUSÉ des dommages aux personnes.	DOMMAGES CAUSÉS AUX PERSONNES.											
					Voyageurs				Agents de l'Administration				Victimes en général			
	de voyageurs ou mixtes.	de marchandises.	Total.		tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	tuées.	blessées.	contusionnées.	Total.
Janvier . . .	24	24	48	6	»	5	17	22	1	2	11	14	1	7	28	36
Février . . .	11	15	26	2	»	»	1	1	»	1	»	1	»	1	1	2
Mars	13	17	30	4	»	»	2	2	»	2	2	4	»	2	4	6
Avril	9	15	24	4	2	2	1	5	2	1	»	3	4	3	1	8
Mai.	6	6	12	2	»	»	»	»	»	2	3	5	»	2	3	5
Juin	4	9	13	2	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2
Juillet. . . .	4	8	12	2	»	1	6	7	»	1	2	3	»	2	8	10
Août	8	15	23	3	»	»	»	»	»	5	2	7	»	5	2	7
Septembre. .	6	7	13	4	»	1	3	4	1	3	3	7	1	4	6	11
Octobre. . .	13	25	38	3	»	»	»	»	»	2	3	5	»	2	3	5
Novembre. .	15	9	24	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
Décembre. .	10	22	32	4	»	10	9	19	»	4	4	8	»	14	13	27
Totaux. .	123	172	295	37	2	19	39	60	4	24	32	60	6	43	71	120

N° LXXVIII. — *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	»	»	»	»	14,134,556	»	»
1871	1	4	3	8	18,282,037	18,282,037	4,570,509
1872	»	6	»	6	23,197,625	»	3,866,270
1873	6	11	9	26	26,408,855	4,401,476	2,400,805
1874	»	6	37	43	32,444,820	»	5,407,470
1875	»	2	7	9	34,961,012	»	17,480,506
1876	1	8	18	27	36,913,707	36,913,707	4,614,213
1877	»	1	13	14	37,421,220	»	37,421,220
1878 (2)	»	2	7	9	39,163,822	»	19,581,911
1879 (3)	4	20	17	41	40,545,605	10,136,401	2,027,280
1880	»	15	13	28	43,052,882	»	2,868,859
1881	2	19	39	60	45,950,022	21,975,011	2,313,159
Résultats de l'ensemble des douze années.	14	94	163	271	390,455,961	27,889,712	4,155,787

(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* 1881.

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	»	»	»	»
6,094,042	2,285,255	7,015,228	7,015,228	1,755,807	2,338,409	876,904
»	3,866,270	7,432,960	»	1,238,827	»	1,238,827
2,934,317	1,015,725	8 135.427	1,355,904	739,584	903,956	312,901
876,887	754,551	8,490,760	»	1,415,126	229,480	197,459
4,994,450	3,884,557	9,801,970	»	4,900,985	1,400,281	1,089,107
2,030,761	1,367,174	10,146,467	10,146,467	1,268,308	563,695	575,795
2,878,555	2,672,994	10,742,057	»	10,742,057	826,310	767,288
5,594,851	4,551,555	11,595,659	»	5,697,829	1,627,951	1,266,184
2,385,055	988,917	12,658,792	5,164,698	652,959	744,654	508,751
5,510,222	1,556,889	15,058 840	»	1,005,922	1,158,571	557,815
1,126,924	752,500	16,455,923	8,226,961	865,992	421,894	274,251
2,595,455	1,440,797	122,509,617	8,750,655	1,505,288	751,589	452,065

(parties belges), dont la fusion, avec le réseau de l'Etat, n'a eu lieu qu'en 1880.

N° LXXIX. — *Relevé récapitulatif,* par cause d'accidents et par catégorie de victimes, *des accidents survenus aux personnes. — Réseau de l'État. — Année* 1881.

DÉSIGNATION des CAUSES D'ACCIDENTS ET DES CATÉGORIES DE VICTIMES.	NOMBRE DE VICTIMES			
	tuées.	blessées	contusionnées.	Total.
1° *Par suite d'accidents survenus à des trains :*				
Voyageurs.	2	19	59	60
Agents de l'Administration.	4	24	32	60
Ensemble.	6	45	71	120
2° *Dans d'autres circonstances :*				
Voyageurs (1).	9	28	24	61
Agents de l'Administration (2).	112	188	168	468
Agents des entrepreneurs de l'Administration (2).	8	7	4	19
Agents d'autres administrations de Chemins de fer, en service sur le réseau de l'Etat. . .	»	»	»	»
Agents de la Douane, de la Poste et du Télégraphe, en service sur les chemins de fer de l'Etat.	4	4	3	11
Personnes étrangères à l'Administration, autres que voyageurs (3).	65	39	10	112
Ensemble.	196	266	209	671
Totaux pour 1881. .	202	309	280	791
Chiffres correspondants de 1880. .	176	268	188	632
Différences pour 1881. .	+ 26	+ 41	+ 92	+159

(1) *Voir* détail à l'annexe LXXX.
(2) — — — LXXXI.
(3) — — — LXXXII.

N° LXXX. — *Détail des accidents survenus à des* voyageurs, *sans qu'il y ait eu accident à un train. — Réseau de l'État. — Année* 1881.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	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	1	3	1	5
2° Voyageurs atteints par un train ou par des véhicules de chemins de fer, en circulant dans les stations.	4	2	»	6
3° Voyageurs tombant ou sautant d'un train en marche, en pleine voie	3	8	4	15
4° Voyageurs atteints par la fermeture des portières	»	14	17	31
5° Voyageurs atteints dans d'autres circonstances.	»	»	2	2
Ensemble.	8	27	24	59
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	»	2
Totaux pour 1881. .	9	28	24	61
Chiffres correspondants de 1880. .	6	26	20	52
Différences pour 1881. .	+ 3	+ 2	+ 4	+ 9

N° LXXXI. — *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* 1881.

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° 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	15	7	3	25	»	»	1	1	26
2° Agents atteints par des véhicules en mouvement, en faisant le service de garde-barrière	23	7	1	31	»	»	»	»	31
3° Agents atteints par des véhicules en mouvement, en faisant le service de garde-route	9	5	»	14	»	»	»	»	14
4° Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement de véhicules de chemins de fer. . .	2	6	1	9	»	»	»	»	9
5° Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules de chemins de fer.	»	10	10	20	2	4	2	8	28
Totaux (*Littéra* A). . . .	49	35	15	99	2	4	3	9	108
B. — *Accidents survenus, pendant leur service, à des gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :*									
1° Gardes tombés du train, en passant d'une voiture à l'autre.	»	2	10	12	»	»	»	»	12
2° 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	»	11	6	17	»	»	»	»	17
3° Gardes tombés ou blessés, en se heurtant à des obstacles fixes.	1	5	7	13	»	»	»	»	13
4° Gardes tombés ou blessés, en se heurtant à d'autres trains ou véhicules de chemins de fer. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5° Gardes tombés dans d'autres circonstances, en circulant le long des voitures	1	2	5	8	»	»	»	»	8
6° Gardes tombés en descendant du train ou en y montant aux stations.	»	2	2	4	»	»	»	»	4
Totaux (*Littéra* B). . . .	2	22	30	54	»	»	»	»	54

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES.								
	Agents de l'Administration				Agents des entrepreneurs de l'Administration				Total
	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.	2	5	3	10	»	»	»	»	10
2° Agents blessés en se heurtant à des obstacles fixes.	1	1	»	2	»	»	»	»	2
3° Agents blessés en se heurtant à d'autres trains ou véhicules de chemins de fer	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4° Agents tombés en descendant du train ou en y montant aux stations.	5	7	2	14	»	»	»	»	14
5° Agents blessés dans d'autres circonstances . . .	2	20	13	35	»	»	»	»	35
Totaux (*Littéra* C). . . .	10	33	18	61	»	»	»	»	61
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. .	6	17	15	38	»	»	»	»	38
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.	1	4	»	5	»	»	»	»	5
3° En passant au-dessus de buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	»	»	2	2	»	»	»	»	2
4° En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	2	12	6	20	»	»	»	»	20
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. . . .	7	5	1	13	»	»	»	»	13
6° Accidents survenus dans d'autres circonstances, et qui ont été occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules de chemins de fer. . .	12	28	26	66	4	3	»	7	73
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. .	»	9	28	37	»	»	»	»	37
8° Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules de chemins de fer, et survenus dans d'autres circonstances.	1	11	20	32	1	»	»	1	33
Totaux (*Littéra* D). . . .	29	86	98	213	5	3	»	8	221

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES.								
	Agents de l'Administration				Agents des entrepreneurs de l'Administration				Total
	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	tués.	blessés.	contusionnés.	Total.	général.
E. — *Accidents survenus à des agents en dehors de leurs fonctions :*									
1° En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	3	5	4	12	»	»	»	»	12
2° 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.	17	4	3	24	1	»	1	2	26
3° Accidents divers.	2	3	»	5	»	»	»	»	5
Totaux (*Littéra* E). . . .	22	12	7	41	1	»	1	2	43
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.	49	35	15	99	2	4	3	9	108
B. — Accidents survenus, pendant leur service, à des gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route.	2	22	30	54	»	»	»	»	54
C. — Accidents survenus à d'autres agents, pendant leur service sur des trains	10	33	18	61	»	»	»	»	61
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	29	86	98	213	5	3	»	8	221
E. — Accidents survenus à des agents en dehors de leurs fonctions	22	12	7	41	1	»	1	2	43
Totaux généraux pour 1881. .	112	188	168	468	8	7	4	19	487
Chiffres correspondants de 1880. .	94	153	111	358	4	9	4	17	375
Différences pour 1881. .	+18	+35	+57	+110	+4	−2	»	+2	+112

N° LXXXII. — *Détail des accidents survenus à des* personnes étrangères à l'Administration, *autres que voyageurs. — Réseau de l'État. — Année* 1881.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE VICTIMES			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	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	8	5	1	14
2° En traversant le railway à des passages à niveau non gardés	10	4	1	15
3° En circulant dans des rues, places ou quais, où existent des voies de chemins de fer . .	7	5	»	12
4° En circulant dans les stations	3	3	»	6
5° En circulant le long de la voie	8	5	1	14
6° Suicide. — Folie	23	3	»	26
7° Dans les opérations de chargement ou de déchargement, ou en aidant aux manœuvres.	1	5	5	11
Ensemble. . .	60	30	8	98
B. — *Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules de chemins de fer.*				
1° Atteintes dans les opérations de chargement ou de déchargement	»	1	1	2
2° Circonstances diverses	3	8	1	12
Ensemble. . . .	3	9	2	14
Totaux pour 1881. . .	63	39	10	112
Chiffres correspondants de 1880. . .	65	32	11	108
Différences pour 1881. . .	— 2	+ 7	— 1	+ 4

N° LXXXIII. — *Conséquences pécuniaires des accidents. — Dépenses résultant des pertes et avaries.*

Années 1875 à 1881.

ANNÉES.	LONGUEUR kilométrique moyenne EXPLOITÉE.	PARCOURS DES TRAINS. (Y compris le parcours des trains étrangers)			MOUVEMENT DES TRANSPORTS.				DÉPENSES pour avaries au matériel roulant. (a)			pour accidents aux personnes.						
		à voyageurs. —	à marchandises. —	Ensemble. —	Voyageurs. —	Petites marchandises. TAXÉES au MINIMUM. —	Petites marchandises. TAXÉES au POIDS. —	Grosses marchandises. —	MATÉRIEL à VOYAGEURS.	MATÉRIEL à MARCHANDISES.	Ensemble. (col. 10 et 11).	Voyageurs ou leur famille.		Agents de l'Administration ou leur famille.		Personnes étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs.		Ensemble. (col. 13 à 18).
												Indemnités.	Rentes viagères.	Indemnités.	Rentes viagères.	Indemnités.	Rentes viagères.	
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.	Nombre.	Colis.	Tonnes.	Tonnes.										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1875	1,967	9,801,970	11,183,345	20,985,315	34,961,012	3,481,423	201,396	14,150,413	51,997 56	194,957 26	246,954 82	7,911 05	15,000 » (1)	58,623 83 (2)	1,925 76 (3)	79,306 93 (4)	»	162,767 57
1876	2,053	10,146,467	11,417,706	21,564,173	36,913,707	3,362,463	199,994	14,340,878	54,491 82	326,447 57	380.939 39	75,997 82	3,750 » (6)	20,216 18 (7)	»	64.889 89 (8)	»	164,853 89
1877	2,145	10,742,037	11,413,093	22,155,130	37,421,220	3,511,028	197,685	14,324,700	60,157 »	368,610 »	428,767 »	5,410 15	8,000 » (10)	25,057 57 (11)	8,380 » (12)	46,556 25 (13)	»	93,403 97
1878 (15)	2,210	11,395,659	11,459,032	22,854,691	39,163,822	3,656,353	203,603	15,581,516	30,981 64	231,329 17 (16)	262,310 81	51,908 80	»	23,389 29 (17)	»	30,759 52 (18)	»	106,057 61
1879 (20)	2,477	12,658,792	12,724,265	25,383,057	40,545,605	3,892,058	212,027	16,926,299	83,721 79	247,647 23 (21)	331,369 02	7,994 34	»	48,992 06 (22)	»	10,783 50 (23)	»	67,769 90
1880	2,702	15,058,840	14,771,562	29,830,402	43,032,882	4,229,067	230,512	18,812,311	76.435 96	189,340 49 (25)	265,776 45	36,784 52 (26)	»	162,094 19 (27)	»	10,801 40	»	209,680 11
1881	2,841	16,453,853	16,728,715	33,182,568	43,950,022	4,527,562	239,924	19,862,762	65,248 38	191,830 47 (29)	257,078 85	9,060 35	»	40,571 92	»	6,686 34	»	56,318 61

(1) Montant des quartiers payés d'une rente de 2,500 francs, ayant pris cours le 4 février 1875, et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(2) Y compris fr. 541-59 imputables sur 1881, mais concernant un accident survenu en 1875.

(3) Montant des quartiers payés d'une rente de 400 francs, ayant pris cours le 5 octobre 1875, et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(4) Y compris fr. 2,127-55 imputables sur 1881, mais concernant un accident survenu en 1875.

(5) — fr. 450- » — — — un fait — 1875.

(6) Montant des quartiers payés d'une rente de 600 francs, ayant pris cours le 8 octobre 1876, et d'une autre de 300 francs, ayant pris cours le 8 octobre 1879, se rapportant toutes deux à des accidents survenus pendant l'exercice 1876.

(7) Y compris fr. 525- » imputables sur 1881, mais concernant des accidents survenus en 1876.

(8) — fr. 177-14 — — — un accident survenu en 1876.

(9) — fr. 40-70 — — — un fait — 1876.

(10) Montant des quartiers payés d'une rente de 2,000 francs, ayant pris cours le 22 octobre 1877, et se rapportant à un accident survenu pendant cet exercice.

(11) Y compris fr. 5,162-21 imputables sur 1881, mais concernant des accidents survenus en 1877.

(12) Montant des quartiers payés d'une rente de 570 francs, ayant pris cours le 1er juillet 1877 ; d'une autre de 1,200 francs, ayant pris cours le 26 octobre 1877, et d'une troisième de 525 francs, ayant pris cours le 19 décembre 1877, se rapportant toutes trois à des accidents survenus pendant l'exercice 1877.

(13) Y compris fr. 38,829-36 imputables sur 1881, mais concernant un accident survenu en 1877.

(14) — fr. 33-85 — — — un fait — 1877.

(15) Non compris les lignes rachetées dans les Flandres.

(16) Y compris fr. 20,745-61 montant des avaries survenues à 221 véhicules étrangers.

(17) — fr. 18,023-19 imputables sur 1881, mais concernant des accidents survenus en 1878.

(18) — fr. 246-14 — — — un accident survenu en 1878.

(19) — fr. 275-18 — — — des faits survenus en 1878.

(20) 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.

(21) Y compris fr. 18,852-85, montant des avaries survenues à 168 véhicules étrangers.

(22) — fr. 21,051-71 imputables sur 1881, mais concernant des accidents survenus en 1879.

(23) — fr. 7,040-05 — — — — — 1879.

(24) — fr. 2,388-97 — — — des faits — 1879.

(25) — fr. 11,794-82 montant des avaries survenues à 150 véhicules étrangers.

(26) — fr. 9,751 55 imputables sur 1881, mais concernant un accident survenu en 1880.

(27) — fr. 154,591-08 — — — des accidents survenus en 1880.

(28) — fr. 6,200-17 — — — des faits — 1880.

(29) — fr. 19,452-49 montant des avaries survenues à 113 véhicules étrangers.

pour destruction, perte ou avarie de marchandises			TOTAL pour accidents aux personnes et avaries aux marchandises. (Col. 19 et 22.) (b)	Pour accidents divers au personnel de l'Administration. (Continuation de salaires.) (c) (d) (e)	CONSÉQUENCES pécuniaires des accidents, pertes et avaries. — Totaux. (Col. 12, 23 et 24.)
PAR SUITE d'accidents.	PAR SUITE d'autres causes.	Ensemble. (Col. 20 et 21.)			
20	21	22	23	24	25
110,666 36	(5) 531,178 78	641,845 14	804,612 71	64,637 »	1,116,204 53
7,245 62	(9) 460,058 09	467,303 71	632,157 60	68,491 »	1,081,587 99
31,365 50	(14) 178,167 46	209,532 96	302,936 93	66,652 »	798,355 93
16,116 91	(19) 124,613 08	140,729 99	246,787 60	62,426 »	571,524 41
20,258 14	(24) 149,000 17	169,258 31	237,028 21	65,035 »	633,432 23
23,347 50	(28) 246,695 03	270,042 53	479,722 64	78,546 »	824,045 09
25,662 89	232,026 49	257,689 38	314,007 99	90,724 »	661,810 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 des 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'Administration ou leur famille.		personnes étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs.		propriétaires de marchandises détruites, perdues ou avariées, par suite ;			
	Principal.	Rente viagère.	Principal.	Rente viagère.	Principal.	Rente viagère.	d'accidents.	d'autres causes.	Principal.	Rentes.
1875	»	»	5,000	»	»	»	2,015	17,084	24,099	»
1876	15,000	»	74,017	»	75,000	»	»	»	164,017	»
1877	»	»	15,000	»	25,000	»	»	12,000	52,000	»
1878	215.00	»	55,000	»	16,000	»	»	»	286,000	»
1879	312,700	»	175,000	1,000	»	»	»	92,042	579,742	1,000
1880	145,000	1,000	502,500	»	30,000	1,460	2,200	40,622	720,322	2,460
1881	310,228	»	243,000	360	105,000	»	4,235	32,845	695,308	360

(*c*) Il n'est pas possible de fournir les mêmes renseignements en ce qui concerne le personnel nommé, aucun attachemen 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, les 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, du chef d'accidents de toutes natures survenus aux ouvriers pendant leur service. Ces dépenses dont le détail es donné à l'annexe LXXXIV, sont indiquées ci-après, sans distinction des exercices pendant lesquels lesdits accidents se sont produits :

ANNÉES.	SECOURS temporaires et annuels, FRAIS de traitement, de funérailles, 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 10	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
1881	124,130 82	91,023 22	215,154 04

(*e*) Chiffres rectifiés en ce qui concerne les années 1875 à 1880. Les sommes renseignées dans le compte rendu de 1880 ont été majorées du montant des retenues opérées sur les salaires payés aux ouvriers.

N° LXXXIV. — *Détail des dépenses supportées par la Caisse de retraite*

Années 1875

ANNÉES.	Effectif en exercice.	Secours temporaires (quotités de salaires) et frais de traitement.							
		Nombre d'ouvriers.	Secours.		Soins médicaux.	Médicaments.	Bandages, appareils de toutes natures.	Séjour dans les hôpitaux.	TOTAL. (Col. 5 à 9.)
			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 15	13,333 83	1,196 »	9,008 78	70,855 26
1876	24,473	213	8,278	13,954 14	35,711 20	15,475 43	2,231 »	7,755 58	75,127 35
1877	24,952	256	9,971	15,125 81	36,883 97	15,793 07	2,972 50	6,214 91	76,990 26
1878	25,782	269	10,751	16,696 29	36,126 95	16,430 36	3,938 25	5,340 44	78,502 29
1879	27,867	354	12,238	20,929 83	47,763 88	28,138 76	3,294 90	5,768 29	105,895 66
1880	31,618	407	13,602	24,733 56	48,890 50	26,338 84	4,431 25	4,634 58	109,028 73
1881	34,235	419	14,271	29,971 52	43,230 55	27,269 29	8,197 »	5,638 86	114,307 22

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	1	8
1876	213	39 —	2	1	3
1877	256	39 —	2	3	5
1878	269	40 —	5	1	6
1879	354	35 —	»	2	2
1880	407	33 —	1	1	2
1881	419	34 —	4	2	6

et de secours, du chef d'accidents survenus aux ouvriers pendant leur service,

à 1881.

FRAIS de funérailles.	SECOURS ANNUELS. — DÉPENSE afférente à l'exercice en cours.							AFFÉRENTE aux exercices antérieurs.	TOTALE. (Colonnes 18 et 19.)	DÉPENSE TOTALE pour secours temporaires et annuels, frais de traitement, de funérailles, etc. (Col. 10, 11 et 20.)	PENSIONS. — DÉPENSE afférente à l'exercice en cours.							AFFÉRENTE aux exercices antérieurs.	TOTALE. (Colonnes 28 et 29.)	DÉPENSE TOTALE supportée par la caisse pendant L'EXERCICE considéré. (Col. 21 et 30.)
	Ouvriers.		Veuves.		Orphelins.		Ensemble. (Col. 13, 15 et 17.)				Ouvriers.		Veuves.		Orphelins.		Ensemble. (Col. 23, 25 et 27.)			
	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.					Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.	Nombre.	Dépense.				
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
4,620 »	1	16 50	19	1,740 91	1	38 67	1,796 08	1,904 28	3,700 36	79,175 62	7	3,126 67	15	3,047 57	5	690 17	6,864 41	66,412 »	73,276 41	152,452 03
3,843 30	1	42 »	10	663 43	2	47 »	752 43	1,523 50	2,275 93	81,246 58	2	797 67	24	3,534 82	4	388 75	4,721 24	71,619 16	76,340 40	157,586 98
4,155 »	3	162 17	15	865 09	6	307 75	1,335 01	844,83	2,179 84	83,325 10	2	209 16	20	2,986 »	5	404 83	3,599 99	75,884 70	79,484 69	162,809 79
2,970 »	1	211 »	10	741 17	»	»	952 17	1,816 44	2,768 61	84,240 90	5	974 25	23	2,825 32	3	166 33	3,965 90	77,514 10	81,480 »	165,720 90
4,500 25	2	164 50	10	662 33	3	98 83	925 66	1,405 24	2,330 90	112,726 81	»	»	25	4,035 93	6	468 51	4,504 44	78,560 50	83,064 94	195,791 75
5,120 »	1	165 »	8	515 »	3	83 67	763 67	1,238 42	2,002 09	116,150 82	1	188 33	26	4,745 41	1	34 17	4,967 91	78,366 03	83,333 94	199,484 76
6,808 18	2	334 50	10	685 84	5	347,33	1,367 67	1,647 75	3,015 42	124,130 82	4	672 93	33	4,400 31	1	180 75	5,253 99	85,769 23	91,023 22	215,154 04

ou admis aux secours annuels. — Années 1875 à 1881.

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.
15	19	34	5	1	6
24	10	34	4	2	6
20	15	35	5	6	11
23	10	33	3	»	3
25	10	35	6	3	9
26	8	34	1	3	4
33	10	43	1	5	6

N° LXXXV. — *Tableau comparatif, pour les principales exploitations de l'Europe, du kilomètres exploités, de voyageurs transportés et de*

DÉSIGNATION DES EXPLOITATIONS.			ANNÉES.	Longueur kilométrique moyenne exploitée.	Voyageurs transportés		Voyageurs victimes d'accidents de trains.			par rap de kilo
					à toute distance.	à un kilomètre.	Tués.	Blessés.	Total.	Un tué par :
Allemagne.	Alsace-Lorraine		1879-1880	1,293	9,731,716	249,876,036	»	12	12	»
			1880-1881	1,308	10,093,027	257,099,788	»	13	13	»
	Berg-Marche		1880	1,413	15,394,530	366,815,340	1	3	4	1,413
			1881	1,419	14,973,433	340,045,077	(a)	(a)	(a)	(a)
	État bavarois		1880	4,178	17,378,558	620,210,043	7	11	18	597
			1881 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	État-prussien.	Direction de Berlin.	1879-1880	1,151	6,700,249	256,546,256	1	6	7	1,151
			1880-1881	981	7,270,832	269,945,192	1	6	7	981
		Direction du chemin de fer de Berlin-Stettin.	1879-1880	615	2,885,456	136,285,595	»	»	»	»
			1880-1881	615	3,011,824	147,473,271	»	»	»	»
		Direction de Bromberg.	1879-1880	2,224	7,366,645	419,402,664	1	2	3	2,224
			1880-1881	2,595	7,709,112	438,714,738	»	3	3	»
		Direction du chemin de Cologne-Minden.	1879-1880	1,098	6,555,513	221,503,368	1	7	8	1,098
			1880-1881	1,100	6,978,277	241,497,810	1	12	13	1,100
		Direction de Francfort-sur-Mein.	1879-1880	648	13,060,582	284,094,855	2	7	9	324
			1880-1881	1,578	14,452,989	306,334,674	1	1	2	1,578
		Direction de Hanovre.	1879-1880	879	9,822,222	366,877,002	3	3	6	293
			1880-1881	1,617	9,986,051	376,157,763	»	2	2	»
		Direction de Magdebourg.	1879-1880	1,415	12,019,502	418,675,005	»	3	3	»
			1880-1881	1,682	12,140,509	431,607,645	2	46	48	841
		Direction du chemin de fer Rhénan.	1879-1880	1,311	10,815,047	276,659,776	1	3	4	1,311
			1880-1881	1,362	11,590,764	291,729,221	»	5	5	»
	État saxon		1880	2,145	18,461,212	484,099,359	»	»	»	»
			1881	2,152	18,548,252	485,581,764	»	»	»	»
Autriche.	Empereur Ferdinand du Nord.		1880	698	2,353,131	158,714,463	»	1	1	»
			1881 (b)	—	—	—	—	—	—	—
	État (Société d'exploitation).		1880	2,014	4,405,777	264,929,796	»	3	3	»
			1881 (b)	—	—	—	—	—	—	—
Belgique.	État		1880	2,702	43,032,882	981,410,710	»	15	15	»
			1881	2,841	43,950,022	930,753,172	(c) 2	19	21	1,421
	Grand-Central		1880	667	4,731,294	91,534,054	»	»	»	»
			1881	625	4,458,201	87,151,082	(c) 2	4	6	313
	Nord-Belge		1880	175	3,154,548	(a)	1	1	2	175
			1881	175	3,289,553	(a)	»	»	»	»
Pays-Bas.	État (Société d'exploitation).		1880	1,048	4,378,738	167,369,107	3	1	4	349
			1881	1,117	4,598,902	176,624,685	2	9	11	559
Royaume-Uni (d)			1880	28,854	604,387,199	(a)	28	905	933	1,031
			1881	29,244	623,586,239	(a)	23	993	1,016	1,271
Suisse.	Nord-Est		1880	469	5,438,836	106,322,251	3	1	4	156
			1881	540	5,652,576	110,950,149	2	»	2	270
	Occidentale		1880	482	3,276,516	84,545,760	2	2	4	241
			1881	541	3,503,581	92,316,025	2	3	5	270

nombre de voyageurs victimes d'accidents de trains, mis en regard du nombre de voyageurs-kilomètre. — Années 1880 *et* 1881.

NOMBRE DE VICTIMES :								Observations.
ort au nombre ètres 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 :	
108	108	»	810,976	810,976	»	20,823,003	20,823,003	(a) Ce renseignement fait défaut.
101	101	»	776,387	776,387	»	19,776,907	19,776,907	(b) Le rapport pour 1881 n'est pas encore parvenu à l'Administration.
471	353	15,394,530	5,131,510	3,848,633	366,815,340	122,271,780	91,703,835	(c) Ces deux voyageurs se trouvaient dans un train de la Compagnie du Grand-Central lequel a été tamponné, dans la station de Louvain, par un train de marchandises de l'État.
(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	
379	232	2,482,651	1,579,869	965,475	88,601,435	56,382,731	34,456,113	
—	—	—	—	—	—	—	—	
192	164	6,700,249	1,116,708	957,178	256,546,256	42,757,709	36,649,465	
164	140	7,270,832	1,211,805	1,038,690	269,945,192	44,990,865	38,563,599	
»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	
1,112	741	7,366,645	3,683,323	2,455,548	419,402,664	209,701,332	139,800,888	(d) Le rapport du « Board of Trade » pour 1880 ne donne plus, comme les rapports antérieurs, le détail des accidents par compagnie. Les renseignements ci-contre s'appliquent à l'ensemble des réseaux ferrés du Royaume-Uni.
865	865	»	2,569,704	2,569,704	»	146,238,246	146,238,246	
157	137	6,555,513	936,502	819,439	221,503,368	31,643,338	27,687,921	
92	85	6,978,277	581,523	536,790	241,497,810	20,124,818	18,576,755	
93	72	6,530,291	1,865,797	1,451,176	142,047,428	40,584,979	31,566,095	
1,578	789	14,452,989	14,452,989	7,226,495	306,334,674	306,334,674	153,167,337	
293	146	3,274,074	3,274,074	1,637,037	122,292,334	122,292,334	61,146,167	
808	808	»	4,993,025	4,993,025	»	188,078,882	188,078,882	
472	472	»	4,006,501	4,006,501	»	139,558,335	139,558,335	
37	35	6,070,255	263,924	252,927	215,803,822	9,382,775	8,991,823	
437	328	10,815,047	3,605,016	2,703,762	276,659,776	92,219,925	69,164,944	
272	272	»	2,318,153	2,318,153	»	58,345,844	58,345,844	
»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	
698	698	»	2,353,131	2,353,131	»	158,714,463	158,714,463	
—	—	—	—	—	—	—	—	
671	671	»	1,468,592	1,468,592	»	88,309,932	88,309,932	
—	—	—	—	—	—	—	—	
180	180	»	2,868,858	2,868,858	»	65,427,380	65,427,380	
150	135	21,975,011	2,313,159	2,092,858	465,376,586	48,987,009	44,321,580	
»	»	»	»	»	»	»	»	
156	104	2,229,100	1,114,550	743,034	43,575,541	21,787,770	14,525,180	
175	87	3,154,548	3,154,548	1,577,274	(a)	(a)	(a)	
»	»	»	»	»	(a)	(a)	(a)	
1,048	262	1,459,579	4,378,738	1,094,684	55,789,702	167,369,107	41,842,277	
124	102	2,299,451	510,989	418,082	88,312,343	19,624,965	16,056,790	
32	31	21,585,257	667,831	647,789	(a)	(a)	(a)	
29	29	27,112,445	627,982	613,766	(a)	(a)	(a)	
469	117	1,812,945	5,438,836	1,359,709	35,440,750	106,322,251	26,580,563	
»	270	2,826,288	»	2,826,288	55,475,074	»	55,475,074	
241	120	1,638,258	1,638,258	819,129	42,272,880	42,272,880	21,136,440	
180	108	1,751,790	1,167,860	700,716	46,158,012	30,772,008	18,463,2 5	

N° LXXXVI. — *Chemins de fer exploités par des* Compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION DES	Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Recloo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liége à Maestricht.
Matériel de traction.								
Locomotives . . . . . en 1881. . .	10	7	28	7	5	208	3	6
en 1880. . .	10	7	28	7	5	208	3	6
Différences pour 1881. . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Tenders . . . . . en 1881. . .	»	7	31	3	4	135	»	5
en 1880. . .	»	7	31	3	4	135	»	5
Différences pour 1881. . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Voitures à vapeur Belpaire. en 1881. . .	»	»	2	»	»	»	»	»
en 1880. . .	»	»	2	»	»	»	»	»
Différences pour 1881. . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.								
Voitures à voyageurs . . de 1re classe	1	»	13	2	2	44	»	3
de 2e —	8	»	17	10	2	43	»	3
de 3e —	26	7	50	21	6	211	6	9
mixtes . . .	17	5	13	6	3	47	2	8
Ensemble . .	52	12	93	39	13	345	8	23
Fourgons à bagages	6	8	40	5	5	212	2	8
Wagons à marchandises ouverts . . .	48	199	309	41	124	5,864	44	183
fermés . . .	42	2	140	32	8	668	16	32
pour chevaux.	»	»	4	»	»	6	2	1
pour bétail. .	3	8	46	»	4	609	16	1
Ensemble. .	93	209	499	73	136	7,147	78	217
Véhicules divers.	4	1	»	7	1	17	»	»
Totaux (véhicules de transport). en 1881. . .	155	230	632	124	155	7,721	88	248
en 1880. . .	155	230	642	124	155	7,721	88	248
Différences pour 1881. . .	»	»	— 10	»	»	»	»	»

— *Matériel roulant. — Effectif au* 31 *décembre* 1881.

années 1881 et 1880.

COMPAGNIES.							*Observations.*
Liégeois-Limbourgeois.	Lierre à Turnhout.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Tarifs à Embranch.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.	
27	7	10	195	3	5	521	
28	7	10	169	3	5	496	
— 1	»	»	+ 26	»	»	+ 25	
27	6	10	148	»	»	376	
26	6	10	123	»	»	350	
+ 1	»	»	+ 25	»	»	+ 26	
»	»	3	»	»	»	5	
»	»	1	»	»	»	3	
»	»	+ 2	»	»	»	+ 2	
»	2	5	29	»	1	102	
1	4	7	32	»	2	129	
17	11	15	67	3	7	456	
13	7	4	9	3	3	140	
31	24	31	137	6	13	827	
»	6	10	142	3	3	450	
701	28	288	2,781	32	20	10,662	
103	10	8	382	»	9	1,452	
25	»	»	6	»	»	44	
24	11	50	50	5	6	833	
853	49	346	3,219	37	35	12,991	
»	»	1	5	»	2	38	
884	79	388	3,503	46	53	14,306	
884	79	388	3,409	45	53	14,221	
»	»	»	+ 94	+ 1	»	+ 85	

N° LXXXVII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année* 1881.

Comparaison des années 1881 et 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	270,883	36,941	36,500	344,324	»	»	»	»	270,883	36,941	36,500	344,324
Chimay.	219	67,612	200,627	268,458	»	»	»	»	219	67,612	200,627	268,458
Flandre occidentale	456,503	126,320	109,262	692,085	288	»	»	288	456,791	126,320	109,262	692,373
Gand-Eeeloo-Bruges.	206,858	52,372	»	259,230	138	»	»	138	206,996	52,372	»	259,368
Gand à Terneuzen.	123,524	1,734	15,330	140,588	»	»	»	»	123,524	1,734	15,330	140,588
Grand Central belge.	1,421,909	1,452,913	417,447	3,292,269	»	»	»	»	1,421,909	1,452,913	417,447	3,292,269
Hasselt à Maeseyck	»	»	102,336	102,336	»	»	»	»	»	»	102,336	102,336
Liége à Maestricht.	117,616	115,610	»	233,226	»	»	»	»	117,616	115,610	»	233,226
Liégeois-Limbourgeois. . . .	326,313	328,957	45,117	700,387	»	»	»	»	326,313	328,957	45,117	700,387
Lierre à Turnhout	70,804	29,684	»	100,488	»	»	»	»	70,804	29,684	»	100,488
Malines à Terneuzen.	174,978	45,850	»	220,828	»	»	»	»	174,978	45,850	»	220,828
Nord belge.	943,000	2,433,513	»	3,376,513	»	»	»	»	943,000	2,433,513	»	3,376,513
Taviers à Embresin.	»	»	36,900	36,900	»	»	»	»	»	»	36,900	36,900
Termonde à Saint-Nicolas. .	73,680	14,560	10,640	98,880	»	»	»	»	73,680	14,560	10,640	98,880
Totaux pour 1881. . .	4,186,287	4,706,066	974,159	9,866,512	426	»	»	426	4,186,713	4,706,066	974,159	9,866,938
— pour 1880. . .	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
Différences pour 1881. . .	−142,283	+792,718	+2,210	+652,645	-110,644	−1,404	−3,750	-115,798	−252,927	+791,314	−1,540	+536,847

N° LXXXVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Année* 1881.

NATURE DES TRANSPORTS.		ANVERS A GAND.		CHIMAY.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs.	1re classe. . . . . (nombre.)	28,407	83,480	3,612	6,592
	2e — . . . . . (—)	187,144	273,518	22,256	25,456
	3e — et prix réduits . . . . . (—)	600,707	449,903	204,755	126,376
	Ensemble. (—)	816,258	806,901	230,623	158,424
Bagages.	taxés au minimum. . . . . (colis.)	1,652	914	»	»
	— au poids. . . . . (quintaux.)	12,167	8,233	1,783	4,066
	Ensemble.	—	9,147	—	4,066
Petites marchandises	taxées au minimum . . . . . (expéditions.)	27,554	15,870	»	»
	— au poids . . . . . (quintaux.)	102,312	79,971	16,506	27,708
	Ensemble.	—	95,841	—	27,708
Grosses marchandises	taxées au minimum . . . . . (expéditions.)	8,304	20,217	»	»
	— au poids . . . . . (tonnes.)	52,218	181,708	225,277	428,479
	Ensemble.	—	201,925	—	428,479
Finances. . . . . (groups.)		4,349	2,289	776	1,067
Equipages.	transportés à grande vitesse. . . . . (nombre.)	»	»	3	59
	— à petite — . . . . . (—)	4	87	»	»
	Ensemble. (—)	4	87	3	59
Chevaux et bestiaux	transportés à grande vitesse . . . . (nombre.)	»	»	49	1,016
	— à petite — . . . . (—)	12,404	26,675	1,815	31,120
	Ensemble. (—)	12,404	26,675	1,864	32,136
Produits extraordinaires		—	34,432	—	45,616
Recettes brutes d'exploitation . . . . . Totaux. (francs.)		—	1,177,297	—	697,555
Dépenses — — . . . . . — (—)		—	761,484	—	565,290
Excédent.	des recettes sur les dépenses . . . . . (—)	—	415,813	—	132,265
	des dépenses sur les recettes . . . . . (—)	—	»	—	»
Rapport p. % des dépenses aux recettes brutes d'exploitation. . .		—	64.68 p. %	—	81.04 p. %

N° LXXXVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice* 1881.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.																								PROPORTION P. °/₀ relativement A LA RECETTE	
FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND-EECLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		LIÉGE A MAESTRICHT.		LIERRE A TURNHOUT.		MALINES A TERNEUZEN.		NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A ST-NICOLAS.		ENSEMBLE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	de chaque tarif.	générale.
41,275	100,496	8,429	16,062	6,900	11,753	121,457	236,457	1,246	3,196	13,514	42,915	24,188	37,865	6,272	17,656	18,182	26,296	292,352	732,108			3,349	3,214	569,180	1,318,090	12.30	3.42
197,640	285,793	111,441	122,830	46,688	51,364	490,238	647,285	6,800	11,901	101,889	177,943	100,881	82,974	26,538	51,561	72,207	66,504	647,849	800,632	40,894	10,164	29,604	20,087	2,044,175	2,617,848	24.46	6.79
1,426,826	946,295	295,997	190,065	171,347	120,051	3,846,506	2,487,054	48,932	45,385	385,847	309,103	572,429	271,859	144,471	159,969	464,645	225,465	2,349,352	1,377,926			126,501	53,093	10,679,209	6,772,708	63.24	47.57
1,665,741	1,332,584	415,867	328,957	224,935	183,168	4,458,201	3,370,796	56,978	60,482	501,247	529,961	697,498	392,698	477,281	229,186	555,034	318,265	3,289,553	2,910,666	40,894	10,164	159,454	76,394	13,289,564	10,708,646	100. »	27.78
12,201	22,058	1,693	1,015	975	992	21,257	64,023	801	400	4,938	2,527	»	»	1,634	3,032	2,312	1,313	»	»	»	»	844	422	48,307	247,352	100. »	0.64
17,778		1,214	1,782	664		38,847		901	1,026	4,149	10,928	13,267	11,000	1,265		1,151	2,214	49,160	111,162	»	»	253	245	142,599			
—	22,058	—	2,797	—	992	—	64,023	—	1,426	—	13,455	—	11,000	—	3,032	—	3,527	—	111,162	»	»	—	667	—	247,352	100. »	0.64
170,057	70,700	43,239	18,312	11,538	4,588	244,501	356,304	9,812	4,836	79,925	102,932	»	»	35,108	46,346	56,665	51,307	»	»	»	»	22,947	6,741	701,346	1,452,782	100. »	3.77
219,339	112,041	25,576	22,193	6,424	3,394	270,498		7,040	4,662	63,688		36,377	36,745	28,054		27,753		291,200	467,570	2,800	3,018	14,920	17,544	1,748,424			
—	182,741	—	40,505	—	7,982	—	356,304	—	9,498	—	102,932	—	36,745	—	46,346	—	51,307	291,200	467,570	2,800	3,018	—	24,285	—	1,452,782	100. »	3.77
21,326	24,112	4,690	5,649	1,942	552	42,718	10,156,869	990	1,653	11,709	12,688	»	»	4,071	5,597	4,417	6,203	»	»	»	»	1,402	1,927	101,569	23,711,807	100. »	61.51
455,822	936,219	60,261	109,275	100,810	151,518	4,847,993		24,629	42,735	562,187	1,185,212	333,746	509,969	35,946	110,034	226,146	110,747	7,230,972	9,337,795	17,354	25,590	40,928	46,859	14,214,289			
—	960,331	—	114,924	—	152,070	—	10,156,869	—	44,388	—	1,198,100	—	509,969	—	115,631	—	116,950	7,230,972	9,337,795	17,354	25,590	—	48,786	—	23,711,807	100. »	61.51
35,779	6,373	4,316	1,115	1,264	389	1,741	603	377	192	10,954	2,926	2,385	815	2,603	729	6,356	1,795	102,440	19,688	»	»	1,897	996	175,237	38,977	100. »	0.10
5	87	1	21	»	»	39	1,071	»	»	87	1,662	6	70	»	»	2	42	»	»	»	»	»	»	143	3,012	53.48	0.01
»	»	»	»	»	»	56	861	»	»	»	»	»	»	2	53	»	»	78	1,619	»	»	»	»	140	2,620	46.52	0.01
5	87	1	21	»	»	95	1,932	»	»	87	1,662	6	70	2	53	2	42	78	1,619	»	»	»	»	283	5,632	100. »	0.02
833	16,093	18	400	16	60	9,033	20,602	»	»	668	16,774	248	5,001	31	620	69	1,268	»	»	»	»	»	»	10,965	61,831	15.38	0.16
805	9,084	1,618	17,983	171	1,798	152,958	126,580	401	6,375	3,396	50,368	258	2,751	863	10,339	85	1,590	57,029	55,247	»	»	74	407	231,877	340,317	84.62	0.88
1,638	25,177	1,636	18,383	187	1,858	161,991	147,182	401	6,375	4,064	67,139	506	7,752	894	10,959	154	2,858	57,029	55,247	»	»	74	407	242,842	402,148	100. »	1.04
—	13,775	—	34,750	—	8,123	—	124,168	—	22,226	—	32,917	—	26,401	—	10,899	—	58,256	—	1,561,760	—	»	—	7,507	—	1,980,830	—	5.14
—	2,543,126	—	541,452	—	354,582	—	14,221,877	—	144,587	—	1,949,092	—	985,450	—	416,835	—	853,000	—	14,465,507	—	38,772	—	159,042	—	38,548,174	—	100. »
—	1,416,395	—	345,142	—	282,498	—	7,881,182	—	162,361	—	1,369,634	—	516,133	—	253,948	—	596,417	—	6,878,981	—	21,593	—	122,466	—	21,173,529		
—	1,126,731	—	196,310	—	72,084	—	6,340,695	—	»	—	579,458	—	469,317	—	162,887	—	256,583	—	7,586,526	—	17,174	—	36,576	—	17,374,645		
—	»	—	»	—	»	—	»	—	17,774	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»	—			
—	55.69 p. °/₀	—	63.74 p. °/₀	—	79.66 p. °/₀	—	55.41 p. °/₀	—	112.30 p. °/₀	—	70.27 p. °/₀	—	52.37 p. °/₀	—	60.92 p. °/₀	—	69.91 p. °/₀	—	52.45 p. °/₀	—	59.91 p. °/₀	—	77 p. °/₀	—	54.92 p. °/₀		

N° LXXXIX. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies*

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie,							
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1	»	2	»	2	2	1	»	3
Gand-Eecloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	2	3	1	6 (1)	»	»	»	»	2	3	1	6	»	»	»	»	9	7	1	17
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2 (2)	»	»	2
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	2
Lierre à Turnhout	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2
Malines à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1
Nord belge	»	»	»	»	»	4	1	5	»	4	1	5	»	1	»	1	12	44	17	73
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour 1881. . . .	2	3	1	6	»	5	1	6	2	8	2	12	»	3	»	3	29	54	18	101
— pour 1880. . . .	4	8	»	12	4	6	3	13	8	14	3	25	1	1	»	2	17	64	20	101
Différences pour 1881. . . .	−2	−5	+1	−6	−4	−1	−2	−7	−6	−6	−1	−13	−1	+2	»	+1	+12	−10	−2	»

(1) Résultat du tamponnage d'un train de la compagnie par un train de l'État, dans la station de Louvain.

(2) Tués par l'écroulement de la remise, à Visé, lors de la tempête du 18 décembre 1881.

— *Accidents survenus aux personnes.* — *Année* 1881.

années 1881 et 1880.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
2	»	»	2	2	1	»	3	»	»	»	»	»	1	»	1	2	»	»	2	2	1	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	2	»	4	4	5	»	9	»	2	»	2	2	2	»	4	2	2	»	4	4	6	»	10
1	»	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	2	»	6	13	9	1	23	2	3	1	6	9	7	1	17	4	2	»	6	15	12	2	29
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	»	2
1	1	»	2	2	2	»	4	»	»	»	»	1	1	»	2	1	1	»	2	2	2	»	4
»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	»	2
»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	1
7	11	1	19	19	56	18	93	»	1	»	1	12	48	18	78	7	11	1	19	19	60	19	98
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
17	16	1	34	46	73	19	138	2	6	1	9	29	59	19	107	17	16	1	34	48	81	21	150
19	9	5	33	37	74	25	136	5	9	»	14	21	70	23	114	19	9	5	33	45	88	28	161
−2	+7	−4	+1	+9	−1	−6	+2	−3	−3	+1	−5	+8	−11	−4	−7	−2	+7	−4	+1	+3	−7	−7	−11

N° XC. — *Établissement des bureaux de Poste. — Distribution et transmission des correspondances.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

			ANNÉES 1881.	ANNÉES 1880.	DIFFÉRENCES pour 1881.
Bureaux de poste et boîtes aux lettres.					
Nombre de bureaux de poste (1)			(2) 848	(3) 765	+ 83
Nombre de boîtes aux lettres	principales, établies aux bureaux de poste		848	765	+ 83
	supplémentaires, placées dans les villes et localités, sièges d'un bureau de poste.	Boîtes-bornes en fonte	701	645	+ 56
		— ordinaires en bois	515	508	+ 7
	établies dans les communes rurales	au chef-lieu des communes.	2,199	2,250	− 51
		dans les sections	1,213	1,162	+ 51
	mobiles, placées aux voitures affluentes.		140	146	− 6
		Ensemble.	5,616	5,456	+ 160
Distribution des correspondances.					
Nombre de facteurs	de ville		1,029	1,009	+ 20
	ruraux		1,614	1,594	+ 20
		Ensemble.	2,643	2,603	+ 40
Nombre de tournées rurales	ordinaires		1,588	1,564	+ 24
	de relais		26	30	4
		Ensemble.	1,614	1,594	+ 20
Nombre de localités pourvues de bureaux de poste, ayant par jour :	2 distributions		274	259	+ 15
	3 —		155	155	»
	4 —		89	86	+ 3
	5 —		45	44	+ 1
	6 —		5	6	1
	7 —		4	6	− 2
	10 —		1	0	+ 1
		Ensemble.	573	556	+ 17
Nombre de communes non pourvues de bureaux de poste, ayant par jour :	1 distribution		1,479	1,514	− 35
	2 distributions		482	468	+ 14
	3 —		30	26	+ 4
	4 —		12	13	− 1
	7 —		4	8	− 4
	10 —		8	0	+ 8
		Ensemble.	2,015	2,029	− 14
Transmission des correspondances.					
Service des bureaux ambulants (wagons-poste).					
Nombre de wagons-poste (effectif moyen).			55	55	»
Nombre de services quotidiens			15	15	»
Nombre de voyages quotidiens (moyenne par service : $5\frac{4}{5}$ pour 1881 et pour 1880)			49	49	»
Longueur kilométrique des lignes parcourues			1,271	1,252	+ 19
Parcours kilométrique	annuel		1,693,600	1,665,860	+ 27,740
	journalier moyen		4,640	4,564	+ 76
Service des voitures affluentes (malles-poste).					
Nombre de services quotidiens			149	156	− 7
Longueur kilométrique des routes parcourues			2,014	2,056	− 42
Parcours kilométrique	annuel		2,408,635	2,480,540	− 71,905
	journalier moyen		6,599	6,796	− 197
Nombre de voyageurs transportés	par an.		433,620	437,270	− 3,650
	par jour, en moyenne.		1,188	1,198	− 10
Service des messageries (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.).					
Nombre de services	quotidiens		73	72	+ 1
	non quotidiens		138	136	+ 2
		Ensemble.	211	208	+ 3
Parcours kilométrique	annuel des services réunis		1,233,948	1,264,512	− 30,564
	journalier moyen des services quotidiens		2,512	2,620	− 108
	hebdomadaire moyen des services non quotidiens.		7,309	7,331	− 22

(1) Non compris les bureaux-annexes de Charleroi (Ville-Haute), Ostende-Bains, Nieuport-Bains et Middelkerke. — Ces trois derniers ne fonctionnent que du 1er juillet au 30 septembre.

(2) Dont 201 sans service de distribution.

(3) — 185 — —

N° XCI. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par des dénombrements partiels.* — *Années* 1848 *à* 1881.

N° XCI. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES — DE ET POUR L'INTÉRIEUR. — Dans le rayon de 30 kilomètres. — NOMBRE DE LETTRES à 10 centimes.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	Au delà du rayon de 30 kilom. — NOMBRE DE LETTRES à 20 centimes et au dessus.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	DE OU POUR L'ÉTRANGER. — NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	TOTAL GÉNÉRAL. — NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1847-1848	(1) 2,863,789	P. °/₀. »	(1) 3,646,555	P. °/₀. »	(1) 2,628,362	P. °/₀. »	(1) 9,138,706	P. °/₀. »
1849	3,053,206	6.61	4,209,041	15.43	2,875,000	9.38	10,137,247	10.93
1850	3,455,886	13.19	4,451,650	5.76	2,987,000	3.90	10,894,536	7.47
1851	4,077,829	18.00	4,909,793	10.29	3,491,436	16.89	12,479,063	14.54
1852	4,519,101	10.82	5,728,966	16.68	3,680,000	5.40	13,928,067	11.61
1853	5,340,096	18.16	6,316,982	10.26	4,016,570	9.15	15,673,648	12.53
1854	5,849,563	9.54	7,080,343	12.08	4,406,184	9.70	17,336,090	10.60
1855	6,193,831	5.89	7,404,390	4.58	4,700,000	6.67	18,298,221	5.55
1856	6,316,325	1.98	7,869,296	6.28	4,950,000	5.32	19,135,621	4.58
1857	6,958,203	10.16	8,446,330	3.52	5,125,000	3.54	20,229,533	5.72
1858	6,810,000	—2.13	8,375,000	2.81	5,425,000	5.85	20,610,000	1.88
1859	7,916,740	16.25	8,307,208	—0.80	5,573,204	2.73	21,797,152	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	1.18	10,558,808	17.23	7,414,328	10.67	26,299,728	9.76
1862	9,181,172	6.43	10,589,614	2.79	7,235,176	1.70	27,005,992	2.69
1863	9,901,440	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	2.16	8,139,196	2.86	30,411,004	3.26
1865	11,353,680	9.32	13,177,008	10.85	9,169,836	12.66	33,700,524	10.82
1866	12,762,048	12.40	13,117,416	—0.46	9,529,104	3.92	35,408,568	5.07
1867	12,503,800	—2.06	13,597,511	3.66	10,872,862	14.20	36,974,173	4.42
1868	13,400,998	7.17	14,163,591	4.16	11,062,493	1.74	38,627,082	4.47
1869	14,349,517	7.07	14,632,059	3.30	11,643,801	5.25	40,625,377	5.17
	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			12,318,696	5.79	45,082,531	10.97
1871	36,393,474	11.08			15,741,622	27.79	52,135,096	15.64
1872	37,775,478	3.79			15,415,998	—2.07	53,191,476	2.02
1873	39,348,023	4.16			16,306,836	5.78	55,654,859	4.63
1874	41,106,219	4.47			16,902,672	3.65	58,008,891	4.23
1875	42,806,823	4.14			17,715,948	4.81	60,522,771	4.33
1876	43,491,996	1.61			18,354,580	3.60	61,846,576	2.18
1877	44,905,003	3.25			18,736,091	2.08	63,641,094	2.90
1878	45,307,469	0.90			19,152,644	2.22	64,460,113	1.29
1879	48,456,143	6.94			20,570,806	7.40	69,026,949	7.08
1880	50,868,309	4.98			22,550,749	9.63	73,419,058	6.36
1881	54,409,277	6.96			23,218,211	2.96	77,627,488	5.73
Augmentation annuelle moyenne — depuis 1848	1,451,483	6.72			623,935	6.96	2,075,418	6.76
Augmentation annuelle moyenne — pendant les 5 dernières années	2,483,436	4.61			972,726	4.86	3,456,182	4.67

(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 2,751,529 lettres, et pour les chargements 24,357; soit un total de 9,048,886 lettres.

(2) Non compris 1,476,696 cartes de visite sous enveloppe ouverte.

fournies par des dénombrements partiels. — Années 1848 *à* 1881.

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
de et pour l'intérieur.		de ou 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. °/₀. »	»	P. °/₀. »	3,500,000	P. °/₀. »	4,200,000	P. °/₀. »	1,300,000	P. °/₀. »
»	»	»	»	2,776,560	— 20.67	7,291,000	73.60	2,475,000	90.38
»	»	»	»	2,145,793	— 22.72	8,739,000	19.86	2,965,000	19.80
»	»	»	»	2,378,461	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	7.51	14,150,000	1.07	4,230,000	5.75
»	»	»	»	2,756,300	1.85	16,055,000	13.46	3,244,000	— 23 38
»	»	»	»	2,998,765	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	5,040,621	4.08
»	»	»	»	4,321,824	9.87	28,441,318	22.05	5,758,792	14.25
»	»	»	»	3,995,056	— 7.56	26,358,020	— 7.33	6,668,452	15.80
»	»	»	»	4,219,956	5.63	25,493,710	— 3.39	7,794,950	16.89
»	»	»	»	4,411,420	4.56	26,992,160	5.88	9,007,284	15.55
»	»	»	»	4,632,108	5.00	26,722,280	— 1.00	9,228,232	2.45
»	»	»	»	4,735,120	2.22	25,837,312	— 3.31	10,965,916	18.83
»	»	»	»	5,153,720	8.84	27,925,884	8.12	12,694,084	15.75
»	»	»	»	5,603,520	8.02	40,419,300	43.66	12,423,268	— 2.18
»	»	»	»	5,518,084	— 1.54	38,360,672	— 4.58	14,664,345	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
»	»	»	»	7,961,460	18.72	46,871,539	14.82	18,125,198	0.80
682,175	»	5,174	»	6,851,572	— 16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
3,088,440	352.72	6,891	27.38	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.10
4,657,341	51.32	46,420	144.57	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
5,970,549	28.19	65,342	305.16	8,439,477	2.16	58,825,598	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
8,893,340	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	50.29	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
11,130,912	10.96	2,045,602	24.75	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
14,126,918	26.91	2,593,734	26 79	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,044,000	— 2.11
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
16,730,012	13.21	3,571,750	7.01	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000(a)	10.54
»	»	»	»	284,596	4.40	2,374,939	10.37	1,489,030	12.25
1,567,334	13.70	496,134	27.51	804,631	7.79	2,720,800	3.86	1,787,000	5.83

(a) février 1847, donne pour les lettres à 10 centimes 2,724,471 lettres; pour les lettres à 20 centimes 3,728,526 lettres;

N° XCII. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1881 et 1880.

			ANNÉES 1881.	ANNÉES 1880.	DIFFÉRENCES pour 1881.
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	231,399	224,997	+ 6,402
		— de l'étranger.	56,152	52,573	+ 3,579
		Ensemble.	287,551	277,570	+ 9,981
	originaires de l'étranger		44,387	42,770	+ 1,617
		Totaux.	331,938	320,340	+ 11,598
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	296,350,145 94	282,274,512 77	+ 14,075,633 17
		— de l'étranger.	62,459,997 30	59,669,651 16	+ 2,770,346 14
		Ensemble.	358,790,143 24	341,944,163 93	+ 16,845,979 31
	originaires de l'étranger		44,875,079 37	40,899,121 01	+ 3,975,958 36
		Totaux.	403,665,222 61	382,843,284 94	+ 20,819,937 67
Produit.	port		62,541 75	59,202 30	+ 3,139 45
	droit proportionnel et droit fixe réunis		140,034 65	133,962 90	+ 6,071 75
		Totaux.	202,576 40	193,165 20	+ 9,211 20
Nombre de lettres perdues ou spoliées			4	5	— 1
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(2) 650	(3) 2,360	— 1,710
Mandats de poste.					
Nombre de mandats :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur (4)	1,218,342	1,146,430	+ 71,912
		— de l'étranger (5)	169,565	150,672	+ 18,893
		Ensemble.	1,387,907	1,297,102	+ 90,805
	originaires de l'étranger (5)		173,710	152,584	+ 21,126
		Totaux.	1,561,617	1,449,686	+ 111,931
Montant des mandats :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur (4)	76,667,620 68	72,488,057 37	+ 4,179,589 31
		— de l'étranger (5)	8,954,198 91	7,902,508 40	+ 1,051,687 51
		Ensemble.	85,621,822 59	80,390,565 77	+ 5,231,276 82
	originaires de l'étranger (5)		8,895,593 81	7,729,861 20	+ 1,165,754 61
		Totaux.	94,495,418 40	88,120,406 97	+ 6,375,011 43
Produit de la taxe.	service intérieur		292,522 40	274,557 80	+ 17,964 60
	— international		(6) 108,505 15½	(6) 95,791 57½	+ 12,711 78
		Totaux.	400,825 55½	370,149 17½	+ 30,676 38
Mandats remboursés à charge du Trésor.	Nombre		12	16	— 4
	Montant		772 52	1,227 35	— 454 83
Effets de commerce.					
a. *Acceptation.*					
Nombre d'effets déposés			9,685	6,351	+ 3,334
Produit de la taxe			4,842 50	3,165 50	+ 1,677
Nombre de protêts	par huissiers		144	125	+ 19
	par agents des postes		160	137	+ 23
b. *Encaissement.*					
Nombre d'effets	déposés		1,074,508	933,753	+ 140,755
	encaissés		972,442	840,050	+ 132,392
Montant des effets	déposés		276,404,427 68	242,178,552 74	+ 34,225,874 94
	encaissés		256,687,679 86	224,490,769 20	+ 32,196,910 66
Produit de la taxe			387,292 10	340,217 95	+ 47,074 15
Nombre d'effets protestés	par huissiers		15,850	14,242	+ 1,588
	par agents des postes		54,896	50,106	+ 4,790
Quittances.					
Encaissement.					
Nombre de quittances déposées			1,416,132	1,124,270	+ 291,862
Montant des quittances	déposées		57,988,736 67	24,967,209 96	+ 33,021,526 71
	encaissées		31,031,032 67	21,763,504 77	+ 9,287,747 90
Produit de la taxe			229,709 03	201,898 73	+ 27,810 30
Abonnement aux journaux.					
Nombre d'abonnements demandés	Journaux belges		249,964	262,160	— 12,196
	— étrangers		(7) 5,148	5,652	— 504
		Totaux.	255,112	267,812	— 12,700
Montant des abonnements souscrits			1,822,738 44	1,866,947 42	— 44,188 98
Produit de la taxe			105,457 48	111,519 47	— 6,061 99

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1881, transporté celles que renfermaient 1,021,742 *lettres recommandées* — 3 lettres de l'espèce ont été perdues dans le service belge. Le Trésor a eu à supporter, du chef de ces pertes, une somme de 75 francs.

(2) Dont fr. 175-00 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 1,480-00 (chiffre rectifié) à charge du Trésor.

(4) Non compris 653,960 mandats pour 1881, et 500,732 pour 1880, émis d'office pour le service des abonnements et des encaissements, et dont le montant s'élève, respectivement, à fr. 41,525,751-42 et à fr. 28,252,524-95.

(5) *Voir* annexe XCIII, 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 qui est indiqué à l'annexe XCVI représente les sommes perçues en Belgique.

(7) Non compris 1,359 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

N° XCIII. — *Répartition, par pays d'échange, des mandats de poste internationaux. — Années* 1877 *à* 1881.

N° XCIII. — *Répartition, par pays d'échange, des mandats*

PAYS.	Mandats de la Belgique à destination de l'étran							
	1877.		1878.		1879.		1880.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
Allemagne	33,395	1,512,821 24	31,505	1,397,255 09	33,793	1,610,221 61	37,162	1,830,133 67
Autriche-Hongrie	»	»	»	»	479	32,477 23	911	61,874 44
Danemark	»	»	»	»	131	12,935 15	295	31,312 31
Égypte	»	»	»	»	»	»	8	671 55
France	15,873	1,495,052 76	51,687	1,714 861 17	60,142	2,393,264 37	73,212	3 528,196 24
Grande-Bretagne	7,144	395,148 80	7,511	389,258 49	8,639	462,215 70	10,161	531,858 60
Grand-Duché de Luxembourg	3,021	167,716,23	3,359	210,797 75	3,647	252,649 72	4,258	291,181 18
Italie	2,066	265,238 75	2,515	273,336 95	2,746	298,078 46	2,967	332,236 14
Norvège	»	»	»	»	46	4,390 39	270	28,354 46
Pays-Bas	11,575	476,639 76	12,961	565 466 25	16,476	867,908 32	18,705	986.058 75
Portugal	»	»	»	»	8	1,023 83	28	2,907 60
Roumanie	»	»	»	»	10	1,653 63	47	5,806 60
Suède	»	»	»	»	52	5,900 64	209	23,630 43
Suisse	1,738	197,640 35	1,751	164,211 82	2,117	195,055 87	2,406	246,296 43
Totaux	104,812	4,510,257 89	114,338	4,915,187 43	128,286	6,137,777 97	150,672	7,902,508 40

de poste internationaux. — Années 1877 *à* 1881.

ger.		Mandats de l'étranger à destination de la Belgique.									
1881.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.	
NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
43,032	2,170,711 12	15,515	1,234,018 20	16,832	1,451,511 86	17,293	1,349,809 01	17,846	1,271,534 84	19,975	1,335,934 66
1,163	85,101 60	»	»	»	»	289	23,995 98	639	47,309 12	840	69,036 12
270	26,755 31	»	»	»	»	95	11,217 56	109	11,321 82	124	11,973 70
17	2,107 51	»	»	»	»	17	1,973 »	63	5,849 80	98	9,713 95
81,699	3,934,741 23	58,578	1,946,930 99	70,152	2,486,112 66	86,217	3,365,424 67	102,956	4,477,295 »	117,711	5,216,024 77
10,812	530,013 90	5,867	318,198 80	5,936	332,387 90	6,395	330,947 80	6,939	354,531 40	6,827	329,192 40
4,506	279,298 14	5,511	516,828 85	5,724	522,680 28	5,208	472,142 82	5,008	478,569 01	5,398	522,404 16
2,899	309,644 10	1,249	130,385 96	1,462	139,950 11	1,370	124,807 08	1,573	134,513 47	1,624	139,069 66
256	26,650 39	»	»	»	»	22	1,704 50	63	3,876 67	68	4,747 84
22,143	1,299,866 06	10,886	474,753 94	11,881	551,057 26	12,949	565,756 67	14,949	689,675 74	18,113	910,812 61
22	2,073,04	»	»	»	»	66	5,491 33	125	11,204 21	163	13,631 29
66	9,257 79	»	»	»	»	164	26,091 26	529	107,627 20	820	134,125 42
218	24,147 52	»	»	»	»	67	4,956 59	145	15,332 46	140	11,702 24
2,462	213,828 20	1,317	104,533 3	1,521	120,914 28	1,502	112,985 33	1,600	121,216 46	1,809	135,226 99
169,585	8,934,195 91	98,923	4,725,630 13	113,508	5,604,614 35	131,654	6,397,303 63	152,584	7,729,861 20	173,710	8,891,595 81

N° XCIV. — *Caisse générale d'épargne.* (Opérations dans les bureaux de Poste.)

Comparaison des années 1881 et 1880.

CAISSE GÉNÉRALE D'ÉPARGNE.	1881.	1880.	DIFFÉRENCES pour 1881.
Nombre de livrets :			
Existant au 1er janvier	54,464	46,169	+ 8,295
Délivrés pendant l'année	37,090	16,451	+ 20,639
Ensemble	91,554	62,620	+ 28,934
Soldés pendant l'année	9,243	8,156	+ 1,087
Restant au 31 décembre	82,311	54,464	+ 27,847
Opérations de l'année.			
Solde des comptes des déposants au 1er janvier . . fr.	30,176,984 25	23,888,008 51	+6,288,975 74
Répartition	286,616 88	»	+ 286,616 88
Versements opérés pendant l'année (1)	19,048,959 69	15,325,857 91	+3,725,081 78
Ensemble . . . fr.	49,512,540 82	39,213,866 42	+10,298,674 40
Payements effectués pendant l'année : Remboursements (2) fr.	11,698,455 25	8,836,674 54	+2,861,780 91
Achats de fonds publics	2,047,342 77	960,896 71	+1,086,446 06
Ensemble . . . fr.	13,745,798 02	9,797,571 05	+3,948,226 97
Solde des comptes des déposants au 31 décembre . . fr.	35,766,742 80	29,416,295 37	+6,350,447 43
Intérêts capitalisés à la même date	965,208 64	760,688 88	+ 204,519 76
Totaux . . . fr.	36,731,951 44	30,176,984 25	+6,554,967 19
Classification des livrets d'après leur importance.			
Nombre de livrets : de 1 à 100 fr. (moyenne pour 1881 : fr. 18 25).	30,208	29,309	+ 20,899
de 100 à 500 » (— » 250 86).	14,983	11,785	+ 3,200
de 500 à 1,000 » (— » 680 18).	6,922	5,253	+ 1,669
de 1,000 à 3,000 » (— » 1,603 59).	7,717	6,150	+ 1,567
au-dessus de 3,000 » (— » 6,156 47).	2,481	1,969	+ 512
Totaux	82,311	54,464	+ 27,847
Classification des versements d'après leur importance.			
Nombre de versements : de 1 à 100 fr. (moyenne pour 1881 : fr. 21 13).	125,014	68,127	+ 56,887
de 100 à 500 » (— » 343 74).	10,121	9,144	+ 977
de 500 à 1,000 » (— » 970 65).	4,136	3,086	+ 1,050
de 1,000 à 3,000 » (— » 2,226 70).	2,102	1,736	+ 366
au-dessus de 3,000 » (— » 4,927 06).	917	688	+ 229
Totaux (3)	142,290	82,781	+ 59,509

	En 1881.	En 1880.
(1) Versements effectués chez les percepteurs des postes . . . . . fr.	19,487,501 58	15,590,101 54
Arrérages de rentes, encaissés pour compte de déposants	130,118 75	106,559 25
Réalisation de valeurs	508,099 52	410,122 39
Ensemble. fr.	20,125,719 85	16,106,783 18
Transferts	— 308,118 23	+ 78,899 51
Reste ou total. fr.	19,817,601 62	16,185,682 69
Différences résultant de versements effectués sur des livrets créés au nom de miliciens ou d'établissements publics, et transférés à la Caisse centrale d'épargne à Bruxelles. fr.	768,661 93	859,824 78
Reste, chiffres égaux. fr.	19,048,939 69	15,325,857 91

(2) En outre, il a été payé du chef des intérêts sur comptes soldés :

	1881.	1880.
1° Pendant l'année . . . . . fr.	36,634 52	24,138 66
2° Antérieurement, mais remboursés pendant l'année	47 06	57 19
3° Répartition sur comptes soldés . .	3,134 30	»
Totaux. fr.	39,815 88	24,195 85

(3) Non compris les versements effectués sur des livrets créés au nom de miliciens ou d'établissements publics, à savoir : 615 en 1881 et 672 en 1880.

N° XCV. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

N° XCV. — *Renseignements*

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.	
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.		
Intérieur. . .	1881. . . .	53,718,678	459,200	231,399	54,409,377	12,053,100	719,118	12,772,218	67,181,495	16,730,012
	1880. . . .	50,229,400	413,912	224,997	50,868,309	10,979,800	602,145	11,581,945	62,450,254	14,778,322
	Différences.	+3,489,278	+ 45,288	+ 6,402	+3,540,068	+1,073,300	+116,973	+1,190,273	+4,731,241	+1,951,690
International. — Expéditions de Belgique.	1881 . . .	12,186,018	243,886	56,152	12,486,056	31,500	6,934	38,434	12,524,490	2,587,494
	1880. . . .	11,386,310	229,410	52,573	11,668,293	4,800	1,805	6,605	11,674,898	2,345,902
	Différences.	+ 799,708	+ 14,476	+ 3,579	+ 817,763	+ 26,700	+ 5,129	+ 31,829	+ 849,592	+ 241,592
International. — Expéditions de l'étranger.	1881. . . .	10,369,112	318,656	44,387	10,732,155	77,000	4,004	81,004	10,813,159	984,256
	1880. . . .	10,536,370	303,316	42,770	10,882,456	62,500	2,200	64,700	10,947,156	992,004
	Différences.	— 167,258	+ 15,340	+ 1,617	— 150,301	+ 14,500	+ 1,804	+ 16,304	— 133,997	— 7,748
En général . .	1881. . . .	76,273,808	1,021,742	331,938	77,627,488	12,161,600	730,056	12,891,656	90,519,144	20,301,762
	1880. . . .	72,152,080	946,638	320,340	73,419,058	11,047,100	606,150	11,653,250	85,072,308	18,116,228
	Différences.	+4,121,728	+ 75,104	+ 11,598	+4,208,430	+1,114,500	+123,906	+1,238,406	+5,446,836	+2,185,534

(*a*) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(*b*) 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 1881 et 1880.

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS DE POSTE.		EXPRÉS. (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'acceptation.	à l'encaissement.		aux journaux belges.	aux journaux étrangers.		
74,869,000	33,814,000	1,577,000	365,000	1,218,342	653,960	85,171	9,685	1,074,508	1,416,132	249,964	»	99,838	911
63,951,000	29,860,000	1,082,000	272,000	(a) 1,146,430	(a) 500,732	67,770	6,331	933,755	1,121,270	262,160	»	97,571	943
+10,918,000	+3,954,000	+495,000	+93,000	+ 71,912	+153,228	+17,401	+ 3,354	+ 140,753	+294,862	−12,196	»	+2,267	−32
4,521,000	4,104,000	928,000	96,000	169,565	»	2,319	»	»	7,695	(a)	»	32,694	»
4,729,000	4,375,000	943,000	83,000	150,672	»	3,056	»	»	1,703	(a)	»	31,739	»
− 205,000	− 271,000	−15,000	+ 13 000	+ 18,893	»	− 737	»	»	+5,992	(a)	»	+ 955	»
3,180,000	2,620,000	667,000	118,000	173,710	»	3,082	»	»	19,634	»	5,148	(b)	»
3,150,000	2,438,000	649,000	97,000	152,581	»	2,776	»	»	8,98	»	5,652	(b)	»
+ 30,000	+ 182,000	+18,000	+21,000	+ 21,126	»	+ 306	»	»	+ 10,616	»	− 504	(b)	»
82,573,000	40,538,000	3,172,000	579,000	1,561,617	653,960	90,572	9,685	1,074,508	1,443,461	249,964	5,148	132,532	911
71,830,000	36,673,000	2,671,000	452,000	1,449,686	500,732	73,602	6,331	933,755	1,131,961	262,160	5,652	129,310	943
+10,743,000	+3,865,000	+498,000	+127,000	+111,931	+153,228	+16,970	+ 3,354	140,753	+308,500	−12,196	− 504	+3,222	−32

N° XCVI. — *Recettes postales de toutes natures.* —

		TAXE des lettres non-affranchies. (1)	PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances, des enveloppes timbrées, et des cartes postales.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchissement en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE sur les boîtes pour le retrait des correspondances.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année. .	1881. . .	88,725 47	10,180,142 26	392,134 60	302,069 96	105,457 48	16,456 50
	1880. . .	114,586 50	9,615,547 20	343,383 45	306,586 25	111,519 47	15,424 »
Différences pour 1881	en plus. .	»	566,595 06	48,751 15	»	»	1,032 50
	en moins.	25,860 85	»	»	4,516 29	6,061 99	»

N° XCVII. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.						
		A 1 centime.	A 2 centimes.	A 5 centimes.	A 10 centimes.	A 20 centimes.	A 25 centimes.	A 40 centimes.
Résultats de l'année.	1881	59,256,396	5,216,666	14,070,771	51,267,385	1,676,006	8,446,548	375,125
	1880	55,584,617	3,448,760	11,306,685	49,410,872	1,600,909	8,058,163	359,489
Différences pour 1881.	en plus. . .	3,671,779	1,767,906	2,764,086	1,856,513	75,097	388,385	15,636
	en moins . .	»	»	»	»	»	»	»

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année	1881	592 563 96	104,333 32	703,538 55	5,126,738 50	335,201 20	2,111,637 »	150,050 »
	1880	555,846 17	68,975 20	565,334 25	4,941,087 20	320,181 80	2,014,540 75	143,795 60
Différences pour 1881.	en plus. . .	36,717 79	35,358 12	138,204 30	185,651 30	15,019 40	97,096 25	6,254 40
	en moins . .	»	»	»	»	»	»	»

(*a*) Supprimées en 1879. — Le restant en magasin est vendu avec réduction (10 centimes au lieu de 11 centimes).

(*b*) Il n'a été porté en recette que fr. 10,579,993 56, soit en moins fr. 28,699-50, montant de la valeur des timbres-poste employés pour taxe des non-valeurs et pour dépôts à la Caisse d'épargne.

Comparaison des années 1881 *et* 1880.

TAXE SUR LES MANDATS DE POSTE — Service intérieur.	TAXE SUR LES MANDATS DE POSTE — Service international.	PRODUITS extraordinaires	MANDATS DE POSTE PÉRIMÉS.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	*Observations.*
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
292,522 40	108,807 97	7,715 91	2,614 10	+804,674 26	12,301,320 91	(1) A partir du 1er novembre 1881, ce produit est compris dans celui de la vente des timbres-poste, etc.
274,557 80	97,138 97	3,517 99	4,045 52	+672,767 65	11,557,072 60	
17,964 60	11,669 »	4,197 92	»	131,906 61	+ 744,248 31	
»	»	»	1,429 42	»		

postales et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1881 *et* 1880.

TITÉS.

			ENVELOPPES TIMBRÉES.			CARTES POSTALES.				CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
						SIMPLES		DOUBLES				
A 50 cent.	A 1 franc.	A 5 francs.	Ancien type. (a)	Petit format.	Grand format.	A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	A 10 cent	A 20 cent.	
517,189	195,926	4,171	21,500	185.967	139,106	16,449,396	1,277,274	94,357	8,986	8,001	34,592	159,265,362
453,578	179,346	3,080	77,500	197,690	153,868	15,026,854	1,168,863	92,889	8,477	7,058 ½	36,276	147,174,974 ½
63,611	16,580	1,091	»	»	5,238	1,422,542	108,411	1,468	509	942 ½	»	+12,090,387 ½
»	»	»	56,000	11,723	»	»	»	»	»	»	1,684	

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.
258,594 50	195,926 »	20,855 »	2,150 »	20,456 37	17,501 66	822,469 80	127,727 40	9,435 70	1,797 20	800 10	6,918 40	10,608,694 66 (b)
226,789 »	179,346 »	15,400 »	7,750 »	21,745 90	16,925 48	751,342 70	116,886 30	9,288 90	1,695 40	705 85	7,255 20	9,964,891 70
31,805 50	16,580 »	5,455 »	»	»	576 18	71,127 10	10,841 10	146 80	101 80	94 25	»	+643,802 96
»	»	»	5,600 »	1,289 53	»	»	»	»	»	»	336 80	

N° XCVIII. — *Dépenses du service des Postes* (1).

Comparaison des années 1881 et 1880.

	ANNÉES.		DIFFÉRENCES pour
	1881.	**1880.**	**1881.**
Traitements et indemnités des fonctionnaires et des employés . . . fr.	2,723,825 72	2,526,064 02	+ 197,759 70
— des facteurs et autres agents subalternes	3,241,270 95	3,102,713 22	+ 138,557 73
Ensemble. . . . fr.	5,965,094 67	5,628,777 24	+ 336,317 43
Transport des dépêches	637,399 89	611,869 54	+ 25,530 35
Remboursement de valeurs transportées par la Poste (2)	1,705 52	2,185 »	— 479 48
Matériel. — Frais de bureau, de régie et de loyer. — Entretien et construction de bureaux ambulants	711,800 »	738,612 32	— 26,812 32
Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne. . . .	1,990 89	2,277 45	— 286 56
Totaux . . . . fr.	7,317,990 97	6,983,721 55	+ 334,269 42
Quote-part dans les frais généraux d'administration.	107,692 50	58,080 »	+ 49,612 50
Totaux généraux. . . . fr.	7,425,683 47	7,041,801 55	+ 383,881 92

(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 XCII.

N° XCIX. — *Situation des magasins à l'expiration de l'année.*

Exercices 1880 et 1881.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	ANNÉES.	
	1880.	**1881.**
Approvisionnements. . . . . fr.	5,704 60	3,735 41
Balances	5,182 92	6,087 33
Mobilier	20,703 29	16,833 87
Objets de timbrage	3,246 73	2,655 94
Outils	177 90	877 86
Portefeuilles, sacs en cuir et en toile.	6,134 52	9,154 68
Totaux. . . . . fr.	41,149 96	39,345 09

N° C. — *Conditions d'admission des femmes à l'emploi d'auxiliaire des postes.*

L'admissibilité des femmes à l'emploi d'auxiliaire est réglée comme il suit :

I. Pour être admise à concourir, il faut :

1° Etre belge de naissance ou naturalisée ;

2° Etre âgée de dix-sept ans au moins et de vingt-huit ans au plus ;

3° Etre exempte de toute infirmité, défaut physique ou vice de constitution incompatible avec le service ; et, notamment, n'avoir pas la taille inférieure à 1m55 ;

4° Etre en position de verser un cautionnement de 1,000 francs. Ce cautionnement peut être fourni par un bailleur de fonds et inscrit en son nom ; les intérêts lui sont payés directement tous les semestres, au taux de 4 p. % l'an ;

5° Pouvoir habiter, en famille ou chez des parents, la localité sollicitée comme résidence.

II. Les postulantes doivent adresser leur demande au Ministre des Travaux Publics et y joindre :

a) Un extrait, sur timbre, de leur acte de naissance ;

b) Un certificat de moralité délivré, à une date récente, par l'autorité compétente de leur dernière résidence ;

c) Une déclaration du chef de l'établissement où elles ont fait leurs études, indiquant les cours qu'elles ont suivis et attestant qu'elles les ont fréquentés avec fruit et assiduité ;

d) Un certificat émanant, autant que possible, d'un médecin agréé de l'administration et attestant qu'elles sont exemptes de toute infirmité, défaut physique ou vice de constitution qui les rendrait impropres au service.

III. Les postulantes qui réunissent les conditions précédentes et sur lesquelles il a été recueilli des renseignements favorables, reçoivent avis, par convocation spéciale, des lieu, jour et heure où elles peuvent se présenter devant le jury d'examen.

Celles qui ne satisfont pas à la convocation sont rayées de la liste, à moins qu'elles ne justifient d'une cause légitime d'absence.

IV. L'examen pour le grade d'auxiliaire comprend :

				Cote d'importance.	
1° 2°	La langue française	orthographe		10	20
		rédaction		10	
3° 4°	La langue flamande	écrite	orthographe	7 ½	20
			rédaction	7 ½	
		parlée		5	
				66	

		Cote d'importance.
5° La langue anglaise . .	écrite . . . . . 7 ½	10
	parlée . . . . . 2 ½	
6° La langue allemande. .	écrite . . . . . 7 ½	10
	parlée . . . . . 2 ½	
7° L'écriture		10
8° L'arithmétique élémentaire (système métrique, fractions ordinaires et décimales).		10
9° La géographie de la Belgique		5
10° Notions élémentaires de géographie générale		5
11° Les matières d'administration (comptabilité, tenue des livres ou règlements postaux)		10

V. Chaque matière est cotée séparément de 0 à 20, d'après les réponses faites. Le chiffre attribué à chacune des matières, multiplié par la cote d'importance relative, donne le nombre de points obtenus par la postulante.

La connaissance des matières définies aux nos 1, 2, 7, 8, 9 et 10 du programme est obligatoire. Nulle n'est admise à l'épreuve orale si elle n'a, dans l'épreuve par écrit, obtenu, au moins, la moitié des points attribués à chacune de ces matières.

L'épreuve orale n'est pas obligatoire quand l'examen écrit est jugé satisfaisant.

Ne sont reçues que celles des récipiendaires qui ont obtenu, pour chacune des matières obligatoires, au minimum les ⅗ des points et, sur l'ensemble du programme, 700 points.

A mérite égal, la préférence est acquise aux récipiendaires qui ont obtenu la moitié du nombre des points attribués à l'une ou à l'autre des matières reprises sous les nos 3, 4, 5, 6 ou 11.

VI. A mesure des vacances d'emploi et des besoins du service, les postulantes qui ont subi l'examen avec fruit sont nommées auxiliaires.

La nomination a lieu à titre d'essai et au traitement de 600 francs par an.

Exceptionnellement, peuvent être nommées à l'essai, au traitement de 750 ou de 900 francs par an, les postulantes qui ont fait preuve d'une aptitude spéciale et sont à même de rendre des services immédiats.

VII. En thèse générale, les candidates à l'emploi d'auxiliaire sont appelées au concours dans l'ordre d'inscription des demandes d'emploi.

VIII. Pendant toute la durée de l'examen, les récipiendaires ne peuvent, à péril d'exclusion, avoir de communication soit entre elles, soit avec le dehors, ni faire usage de notes ou livres quelconques.

IX. Les candidates à l'emploi d'auxiliaire qui n'ont pas fait preuve de connaissances suffisantes, sont refusées ou ajournées, selon le résultat de l'examen

Celles qui ont été ajournées peuvent seules être admises à subir une seconde et dernière épreuve.

X. Les auxiliaires à l'essai sont admises, à titre définitif, après six mois de services irréprochables, s'il existe des vacances dans le cadre.

Celles dont la manière de servir aurait laissé à désirer, sont soumises à un nouvel essai ou démises de leur emploi. — En cas d'inconduite, d'inaptitude notoire, ou de défaut de zèle, elles peuvent être révoquées avant l'expiration des délais sus-indiqués.

N° CI. — *Etablissement des Télégraphes. — Situation du réseau Bureaux. Appareils. Dépenses.*

Comparaison des années 1881 et 1880

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1881.
		1881.	1880.	
Situation du réseau.				
Longueur en kilomètres des lignes établies	sur poteaux. Sur les chemins de fer de l'Etat.	3,019	2,948	+ 71
	sur poteaux. — — concédés.	1,508	1,504	+ 4
	sur poteaux. Sur les routes ordinaires . .	1,555	1,494	+ 61
	sous terre, dans les villes	11	11	»
	Ensemble.	5,693	5,457	+ 156
Développement kilométrique des fils conducteurs	Sur les chemins de fer de l'Etat.	19,967	19,198	+ 769
	— — concédés	3,226	3,081	+ 145
	Sur les routes ordinaires	1,979	1,883	+ 96
	Sous terre, dans les villes	252	252	»
	Ensemble	25,404[1]	24,394	+1,010
Bureaux ouverts au public.				
Appartenant à l'Etat.	Dans les stations des chemins de fer de l'Etat. .	524	473	+ 51
	— — concédés	82	84	— 2
	Dans les villes ou communes	131	116	+ 15
	Ensemble.	737	673	+ 64
Stations des chemins de fer concédés où les appareils sont utilisés aux correspondances privées.		90	99	— 9
	Totaux.	827	772	+ 55
Bureaux pourvus d'un appareil accessible aux télégrammes privés, au départ seulement.		97	51	+ 46
Bureaux de dépôt de télégrammes [2]		468	401	+ 67
	Totaux généraux.	1,392	1,224	+ 168
Appareils en service.				
Système Morse.		1,331	1,287	+ 64
— Hughes		52	50	+ 2
— Bréguet		7	7	»
	Ensemble.	1,410[3]	1,344	+ 66
Dépenses [4].				
Traitements des fonctionnaires et des employés		1,827,284 60	1,783,015 22	+ 44,269 38
Salaires des auxiliaires, des élèves-télégraphistes, des ouvriers et des porteurs		916,311 12	868,531 31	+ 47,779 81
Entretien des lignes et du matériel		377,800 »	291,897 13	+ 85,902 87
	Ensemble.	[5]3,121,398 72	2,943,446 66	+ 177,952 06

(1) Non compris 1,969 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, et 91 kilomètres de fils établis pour le compte de l'Observatoire royal, ce qui porte à 27,922 kilomètres le développement total des fils au 1er janvier 1882.

(2) Ces bureaux sont établis dans les perceptions et sous perceptions des Postes et dans les stations du Chemin de fer de l'Etat 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, et non compris 150 appareils Morse, établis le long des cours d'eau pour le service de la navigation et l'annonce des crues d'eau.

(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° CII. — *Mouvement, recette et produit moyen des télégrammes, par année, depuis l'organisation des Télégraphes* (1er *septembre* 1850).

N° CII. — *Mouvement, recette et produit moyen des télégrammes, par*

ANNÉES.	CORRESPONDANCES									
	INTERNES.					INTERNATIONALES.				
	NOMBRE de TÉLÉGRAMMES.	Recette.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente. Mouvement.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente. Recette.	PRODUIT moyen par télégramme	NOMBRE de TÉLÉGRAMMES	Recette.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente. Mouvement.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente. Recette.	PRODUIT moyen par télégramme.
			P. °/o.	P. °/o.	Fr. c.			P. °/o.	P. °/o.	Fr. c.
1850-1851	6,652	29,824 60	»	»	4 48	6,054	43,462 50	»	»	7 18
1852	9,807	51,747 60	47.43	6.45	5 24	10,103	64,749 30	66.88	48.98	6 41
1853	14,159	46,500 40	44.38	45.84	3 27	20,656	96,793 »	104.45	49.49	4 69
1854	16,719	55,025 »	18.08	14.52	3 17	29,492	128,552 50	42.78	32.60	4 35
1855	17,279	52,211 50	3.35	—1.85	3 02	34,725	147,210 50	17.74	14.69	4 24
1856	32,862	71,286 60	90.18	36.35	2 17	45,575	179,665 »	30.67	22.04	3 96
1857	41,454	81,647 »	26.08	14.55	1 97	48,567	176,515 24	6.59	—1.75	3 65
1858	47,675	89,514 05	15.06	9.59	1 87	58,094	187,162 72	20.11	6.05	3 22
1859	65,465	126,297 57	37.32	41.41	1 93	85,780	220,052 70	44.21	17.56	2 65
1860	80,216	142,544 91	22.55	12.71	1 77	95,199	252,877 28	15.65	5.84	2 45
1861	97,945	171,225 78	22.10	20.29	1 75	115,121	257,748 06	20.95	10.68	2 24
1862	105,274	176,645 25	7.48	5.16	1 68	129,955	280,449 51	12.87	8 81	2 16
1863	188,825	211,065 65	79.37	19.49	1 12	162,178	277,266 28	24.81	—1.15	1 71
1864	252,501	282,591 68	33.62	33.89	1 12	197,547	307,956 45	21.81	11.07	1 56
1865	332,721	345,289 42	31.87	22.19	1 04	252,155	340,105 65	27.65	10 44	1 35
1866	692,556	407,552 »	108.14	18.05	» 59	306,596	369,900 12	21.60	8.76	1 21
1867	817,652	469,749 60	18.07	15.27	» 57	358,918	409,290 77	10.34	10.65	1 21
1868	972,058	549,265 20	18.88	16.93	» 57	376,699	424,158 76	11.18	5.65	1 15
1869	1,108,757	598,759 70	14.06	9.01	» 54	425,676	450,576 84	13. »	6.25	1 06
1870	1,343,118	744,641 »	21.14	24.37	» 55	507,446	588,161 40	19.21	30.54	1 16
1871	1,560,675	856,385 »	16.20	15.05	» 55	662,818	761,830 40	30.62	29.53	1 15
1872	1,589,344	867,448 25	1.84	1.27	» 55	660,525	713,115 55	—0.35	—6.40	1 08
1873	1,739,817	955,160 »	9.47	10.11	» 55	676,595	755,704 52	2.40	5.17	1 09
1874	1,849,973	1,015,400 50	6.35	6.31	» 55	695,506	744,079 55	2.85	1.14	1 07
1875	1,929,945	1,057,209 50	4.32	4.12	» 55	708,716	761,344 70	2.19	2.35	1 07
1876	1,932,656	1,074,595 25	1.18	1.64	» 55	725,298	779,184 24	2 06	2.32	1 07½
1877	1,942,957	1,067,855 »	—0.50	—0.65	» 55	710,095	757,902 55	—1.85	—2.73	1 06½
1878	1,966,473	1,080,574 55	1.21	1.17	» 55	737,522	780,975 01	3.85	3.04	1 06
1879	2,112,116	1,160,196 10	7.41	7.39	» 55	848,242	864,119 52	15.04	10.64	1 01¾
1880	2,051,426	1,262,204 35	—3.82	8.79	» 62	1,035,665	940,558 57½	22.10	8.84	0 91
1881	2,097,436	1,299,072 80	3 25	2.92	» 62	1,190,155 (b)	1,056,956 55	15.79	10.28	0 86½
TOTAUX.	27,016,279	16,576,815 99	22.77	15.87	» 60½	11,899,827	14,058,578 44½	20.16	11.55	1 18

(*a*) Les chiffres de cette colonne ne comprennent ni les produits extraordinaires, ni le produit du transport, par exprès, des lettres 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 CIII pour la répartition, par pays d'échange, du mouvement et de la recette de ces correspondances en 1881, et la

année, depuis l'organisation des Télégraphes (1er septembre 1850).

PRIVÉES.

EN TRANSIT.					EN GÉNÉRAL.				
NOMBRE de TÉLÉGRAMMES.	Recette.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente. Mouvement.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente. Recette.	PRODUIT moyen par télégramme.	NOMBRE de TÉLÉGRAMMES.	Recette. (a)	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente. Mouvement.	AUGMENTATION proportionnelle de chaque année sur la précédente. Recette.	PRODUIT moyen par télégramme.
		P. %.	P. %.	Fr. C.			P. %.	P. %.	Fr. C.
1,319	15,587 35	»	»	11 67	14,025	88,674 65	»	»	6 32
7,507	69,476 75	455.98	351.51	9 51	27,217	165,975 65	94.06	87.17	6 09
17,235	122,441 07	155.87	76.25	7 10	52,050	263,556 47	91.24	59.99	5 10
14,204	99,468 12	— 17.59	— 18.76	7 »	60,415	280,815 62	16.07	5.77	4 65
9,429	66,517 67	— 33.62	— 33.13	7 05	61,455	265,959 67	1.69	— 5.31	4 33
21,056	108,650 35	125 10	63.31	5 16	99,275	359,579 98	61.60	35.21	3 62
29,249	148,849 45	39.04	37.02	5 09	119,050	407,011 67	19.92	13.19	3 42
39,939	137,449 78	36.62	— 7.66	3 44	145,726	415,926 35	22.41	1 70	2 84
46,995	139,676 17	17.61	16.17	3 40	196,240	506,006 44	34.66	22.25	2 57
50,404	132,521 54	7.25	— 4.48	3 05	223,849	527,745 75	13.07	4.30	2 34
55,902	139,358 82	10.91	4.61	2 85	268,968	588,352 66	19.11	11.52	2 19
56,578	147,952 50	1.21	— 7.27	2 62	291,787	605,044 86	8.48	2.81	2 07
65,110	124,055 10	15.08	— 16.17	1 90	416,115	612,365 01	42.61	1.21	1 47
96,649	198,850 96	48.44	60.32	2 06	546,497	789,599 07	31.35	28.91	1 445
89,185	180,247 40	— 7.72	— 9.36	2 02	674,057	865,640 45	23.34	9.66	1 28
128,875	184,780 97	44.50	2.52	1 45	1,128,005	962,215 09	67.35	11.16	» 85
152,149	192,427 67	2.54	4.14	1 46	1,288,719	1,071,468 04	14.25	11.35	» 85
155,862	225,700 57	16 45	16.25	1 45	1,502,599	1,197,102 35	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	1,998,412	1,554,061 57	16.01	17.46	» 78
136,775	229,771 67	6.04	3.85	1 47	2,580,266	1,848,205 07	19.11	18.95	» 775
157,496	192,670 12	0.46	— 16.15	1 22	2,407,565	1,775,251 90	1.14	— 4.06	» 755
155,550	175,817 32	— 2.63	— 9.78	1 15	2,569,540	1,864,681 64	6.74	5.16	» 725
206,744	258,86 11	54.84	57.42	1 16	2,750,225	1,908,547 14	7.05	7.17	» 727
255,229	265,421 03	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 21¼	2,910,687	2,158,121 05	1.38	2.39	» 735
247,027	315,260 75	5.25	10.17	1 26¾	2,900,079	2,158,996 08	— 0.36	0.04	» 758
256,951	318,565 28	4.02	1.65	1 24	2,960,746	2,179,712 84	2.09	1.90	» 736
282,257	277,761 04	9.85	— 12.44	0 98¼	3,242,615	2,302,076 46	9.52	5.62	» 710
356,724	271,896 66¼	26.37	— 2.11	0 76¼	3,425,815	2,474,659 59	5.59	7.50	» 723
(b) 494,791	322,059 85	38.70	18.44	0 65	3,791,402	2,658,069 »	10.74	7.41	» 701
4,151,491	5,875,169 72¼	55.25	18.96	1 42¼	45,047,597	36,310,535 16	21.86	12.81	» 845

ordinaires et des cartes postales, organisé en 1874, ni, à partir de la dite année, le montant des redevances 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 1870

N° CIII. — *Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

a. CORRESPONDANCES INTERNATIONALES.

RELATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE LA Belgique avec les pays ci-dessous.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES. EN 1881.	EN 1880.	Différences proportionnelles	RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE. EN 1881.	EN 1880.	Différences proportionnelles
			P. °/₀.			P. °/₀.
Afrique (Égypte et Algérie).	2,661	1,955	+ 37½	2,572 44	1,755 29½	+ 36⅛
Allemagne (Empire d'). . .	237,260	230,598	+ 3	211,240 52	211,408 36½	— 0.08
Amérique.	34,307	35,540	— 2⅛	21,427 85	26,528 68½	— 18½
Asie Mineure, Perse et Indes.	1,044	924	+ 13	777 86½	729 75½	+ 6½
Autriche-Hongrie	25,660	22,149	+ 6⅜	26,301 84	24,349 56	+ 8
Espagne et Portugal . . .	10,005	9,654	+ 3⅝	9,755 55	10,469 14	— 7
France.	414,859	312,819	+ 32½	392,694 70½	304,388 01	+ 29
Italie et Malte	19,818	16,962	+ 16⅝	21,052,54	19,150 21½	+ 9⅞
Luxembourg (Grand-duché de)	15,085	13,015	+ 16	11,808 61	10,220 49	+ 15½
Pays-Bas	205,815	184,454	+ 10½	157,677 40	127,892 85	+ 7⅜
Royaume-Uni (Angleterre, Écosse et Irlande).	139,580	156,980	+ 10½	155,159 06	155,156 27	— 1½
Russie	27,958	26,495	+ 5½	25,658 75	24,856 06	— 4⅛
Scandinavie (Suède et Norvége) et Danemark.	19,524	18,954	+ 2	18,111 74½	18,602 75½	— 2⅝
Servie, Roumanie, Turquie et Grèce.	8,218	5,917	+ 39	9,177 44½	7,549 74½	+ 24⅜
Suisse	21,545	19,809	+ 7⅛	17,820 45	17,941 05	— ⅔
Totaux . .	1,199,155	1,058,665	+ 13⅜	1,056,956 58	940,558 57½	+ 10⅜

b. CORRESPONDANCES EN TRANSIT.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, des correspondances télégraphiques échangées entre les pays ci-dessous.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES. EN 1881.	EN 1880.	Différences proportionnelles	RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE. EN 1881.	EN 1880.	Différences proportionnelles
			P. °/₀.			P. °/₀.
Angleterre et Allemagne, aboutissants compris.	327,844	229,246	+ 43	187,665 97½	157,525 42½	+ 19¼
Pays-Bas et Espagne et Portugal	10,075	7,309	+ 54⅛	7,587 84	5,601 90	+ 32
— et France. . . .	104,151	85,451	+ 21⅞	86,197 73½	80,944 60½	+ 6½
— et Italie	9,850	8,175	+ 20½	7,098 64	5,848 95	+ 21½
— et Suisse	10,268	8,411	+ 22	6,927 92	5,680 76	+ 22
Autres transits (¹)	32,605	19,954	+ 63½	26,451 17	16,297 04⅛	+ 62⅛
Totaux . .	494,791	356,724	+ 38⅝	321,707 50	271,896 66½	+ 18⅜

(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° CIV. — *Renseignements divers. — Comparaison des années* 1881 *et* 1880.

		1881.		1880.	
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots	46.02	41.54	31.80	30.96
	11 à 15 —	33.45	28.86	37.39	27.95
	16 à 20 —	13.48	16.18	19.03	25.50
	21 à 30 —	5.47	9.46	6.73	11.33
	31 à 40 —	1.19	2.36	1.42	2.61
	41 à 50 —	0.20	0.87	0.43	0.75
	Au delà de 50 mots	0.19	0.73	0.20	0 90
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	84.58		85.54	
	— complexes	12.27		11.64	
	— urgents	3.15		2.82	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	0.88	2.11	0.75	2.40
	Nouvelles de bourse	3.31	15.88	3.66	16.28
	Transactions commerciales	39.77	41.97	39.99	45.80
	Correspondances de journaux	0.51	3.74	0.50	3.29
	Affaires privées	55.53	36.30	55.10	32.53
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots : taxés	12.93	13.99	12.85	15.62
	Nombre de mots : effectifs	14.02		14.58	
Dépêches de service.					
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		3,070,583		2,753,227	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer : Mouvement des convois	72.4	94.9	73.»	94.6
	Service du Chemin de fer : Colis égarés ou dévoyés	10.8		11.6	
	Service du Chemin de fer : Affaires diverses	11.7		10.»	
	Service du Télégraphe		2.7		2.9
	— de la Poste		2.3		2.4
	— de la Marine		0.1		0.1
			100. »		100. »

(1) Non compris 133,592 télégrammes en 1881 et 203,085 en 1880, transmis et reçus par les agents de l'Etat, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

N° CV. — *Situation des magasins à l'expiration de l'année.*

Exercices 1879, 1880 et 1881.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	ANNÉES.		
	1879.	1880.	1881.
Appareils télégraphiques et accessoires . .	80,427 60	61,922 55	41,152 85
Approvisionnements divers	9,125 55	6,674 45	7,070 98
Câbles et fils de cuivre.	54,218 55	28,418 98	51,980 41
Fils de fer, fils d'acier, plaques de terre. .	29,198 52	25,098 44	50,204 57
Isolateurs	9,009 27	11,791 50	17,296 50
Matériel de ligne : ferrures, boulons, tendeurs, étriers, etc.	20,428 08	20,175 51	44,989 50
Matériel pour piles	16,507 85	11,514 86	10,097 49
Mobilier	19,979 09	19,742 21	19,969 18
Objets de timbrage	»	560 50	415 54
Outils divers	564 50	664 »	1,455 14
Papier Morse.	15,052 80	18,256 56	6,594 55
Poteaux	25,055 67	44,511 46	98,724 55
Totaux (1). . . . fr.	257,527 26	248,928 42	329,910 86

(1) Les chiffres totaux se répartissent comme il suit :

		ANNÉES.		
		1879.	1880.	1881.
Valeur des approvisionnements payés sur les fonds	du budget.	214,897 96	220,111 80	224,716 54
	spéciaux .	42,429 30	28,816 62	105,194 32
Ensemble. . . . . fr.		257,327 26	248,928 42	329,910 86

N° CVI. — *Mouvement de la navigation du port d'Anvers. Années 1841 à 1881.*

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		Total	Moyen par navire	Total	P °/o
1841	1,217	180,159	148	171,469	97 1	1,186	177,139	150	57,960	32 5
1842	1,361	211,405	155	195,591	92 5	1,278	200,171	157	59,151	29 5
1843	1,446	236,259	163	227,379	96 2	1,575	244,614	155	53,767	22 »
1844	1 295	208 024	161	193,899	93 2	1,400	209 792	161	48,186	23 »
1845	1 919	280,899	146	267,877	95 4	1,788	258 590	145	49,414	19 1
1846	2,208	337,680	148	311 670	92 1	2,238	340,902	152	68,410	18 6
1847	1,923	323,675	168	308,279	95.2	1,960	327,567	167	75,701	23 1
1848	1,131	204,385	180	164,911	80.7	1,176	207,749	177	93,341	45 9
1849	1,654	271,428	166	214,785	78.3	1,633	270 831	166	136,339	50 3
1850	1,406	233,760	166	193 838	82 9	1,436	242,884	167	151,750	62 5
1841-1850	15 684	2,481,127	158	2 253,674	90 8	15,590	2,480,849	159	783,322	31 7
1851	1,369	235,271	172	194,975	83 6	1,348	212,613	173	195,966	98 4
1852	1,623	324,568	200	288,946	89.»	1,674	329 501	197	145,445	44 1
1853	1,803	331,252	185	292,416	87 5	1 746	329 718	189	138,022	41 9
1854	1,756	354,795	202	311 849	87 9	1,822	352,686	191	175,759	49 8
1855	1,995	363,845	182	327,730	90 1	1,940	355,067	183	148,946	41 9
1856	1,906	432,178	227	368,912	85 4	1,963	415,876	227	157,607	37 6
1857	1,943	479,174	247	390,392	81.5	1,943	474,801	244	189,120	39 8
1858	2,223	460,392	207	429,497	93 3	2,189	453,912	207	240,119	52 9
1859	2,288	458,410	200	422,226	92 1	2,203	448,658	204	306,119	68 2
1860	2,547	532,083	209	505,583	95 »	2,711	505,493	205	322,220	63 »
1851 1860	19,413	3,973,198	204	3,524,326	88 7	19,539	3,978,366	204	1 969,223	49 5
1861	2,768	633,471	229	616,685	97 3	2,779	610 819	231	300,161	46 8
1862	2,251	572,694	254	553 851	97 1	2,294	573,409	250	339,856	59 3
1863	2,513	593,397	236	567,709	95 7	2,550	601 788	236	338,034	56 2
1864	2,722	670,905	246	630,521	94 »	2,736	659,900	241	384,967	58 3
1865	2,982	761,693	256	692 265	90 9	2,903	750 646	259	420,627	56 »
1866	3,074	914,172	297	811,905	88 8	3,007	881,426	293	507,575	57 6
1867	3,417	1,141,803	334	995,525	87 2	3,411	1,117,526	336	585,627	52 »
1868	3,513	1,133,228	323	1,029,403	90 8	3,454	1,113,589	323	577,860	51 »
1869	3,749	1,271,905	339	1,155,270	90 8	3,673	1,257,859	342	710,540	56 9
1870	3,967	1,343 795	329	1,290,784	96 1	3 754	1,310,122	349	745,771	56 9
1861 1870	30,986	9,037 043	291	8,345,918	92 4	30,563	8,957,140	293	4,941,028	55 2
1871	5,434	1,827,746	336	1,734,620	94 9	5,607	1,814 062	329	833,880	45 2
1872	4,179	1,619,176	385	1,411,328	87 7	4,990	1,635,331	382	1,020,464	62 6
1873	4,818	2,015,213	419	1,740,068	86 3	4,785	2,016,388	421	1,163,198	57 6
1874	4,443	2,080,795	468	1,998 920	96 6	4,728	2,120,103	448	1,240,629	58 8
1875	4,749	2,113,760	497	2,166,740	102 9	4,223	2,101,508	497	1,629,597	77 5
1876	4,410	2,472,145	561	2,405,079	97 2	4,400	2,429 361	552	1,122,676	58 5
1877	4,216	2,437,594	574	2 354 983	96 8	4,208	2,468,458	587	1,735,924	70 »
1878	4,368	2,732,519	625	2,714,290	99 3	4,217	2,675,414	634	1,610,311	60 2
1879	4,067	2,817,201	692	2,739,251	97 2	4,014	2 874 027	696	1,478,598	52 1
1880	4,477	3,057,643	682	2,953,980	96 6	4,436	3,078 260	682	1 820,882	60 1
1871 1880	44,681	23,159,742	518	22,219,234	95 9	41,908	23,155,917	515	13,961,159	60 3
1881	3,931	3,824,252	718	2,692,556	95 3	3,760	2,843 886	756	1,837,553	64 6

N° CVII. — *Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
	ANNÉES.		Différences pour 1881.	ANNÉES.		Différences pour 1881.	ANNÉES.		Différences pour 1881.
	1881.	1880.		1881.	1880.		1881.	1880.	
Voyageurs. Billets simples. 1re classe	»	»	»	8,707	11,047	— 2,340	144,188 45	211,682 75	— 67,494 30
Billets simples. 2e —	»	»	»	8,201	9,034	— 833	91,242 25	115,399 45	— 24,157 20
Enfants. 1re classe	»	»	»	156	123	+ 33	984 92	1,174 71	— 189 79
Enfants. 2e —	»	»	»	133	172	— 39	679 75	1,100 58	— 420 83
Billets aller-retour. 1re classe	»	»	»	3,412	3,084 (1)	+ 328	41,423 55	44,379 35	— 2,955 80
Billets aller-retour. 2e —	»	»	»	3,342	3,130 (1)	+ 212	28,353 95	29,986 50	— 1,632 55
Sociétaires	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Suppléments de 2e à 1re classe	1,855	1,686	+ 169	»	»	»	7,566 75	10,790 40	— 3,223 65
Cabines particulières	1,109	1,141	— 32	»	»	»	9,736 30	12,379 85	— 2,643 55
Ensemble.	—	—	—	23,951	28,390 (2)	— 2,639	324,175 92	426,893 59	—102,717 67
Bagages . . . Kilog.	725	736	— 11	38,540	39,768	— 1,228	1,968 98	1,988 42 (3)	— 19 44
Chevaux . . . Têtes.	»	»	»	1	6	— 5	40 15	240 90	— 200 75
Chiens . . . —	»	»	»	98	94	+ 4	537 95	601 60	— 63 65
Voitures à quatre roues . . . Nombre.	»	»	»	»	1	— 1	»	80 35	— 80 35
Finances. de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	»	»	»	2,358	2,616	— 258	1,170 »	1,308 »	— 130 »
Finances. de plus de 1,000 francs. —	»	»	»	13,095	31,230	— 18,135	6,547 50	15,615 »	— 9,067 50
Journaux . . . Kilog.	»	»	»	97,630	95,635	+ 1,995	6,075 40	7,172 67	— 1,097 27
Petits colis. Tarif normal. de 5 kilog. et moins. —	124,989	116,057	+8,932	374,967	348,171 (4)	+ 26,796	37,677 60	46,422 80	— 8,745 20
Petits colis. Tarif normal. de plus de 5 à 13 kilog. —	41,510	46,291	—4,781	290,570	324,051 (5)	— 33,481	31,931 60	46,291 »	— 14,359 40
Petits colis. Tarif normal. de plus de 13 kilog. —	»	»	»	1,141,625	1,320,915 (6)	+140,379	75,142 94	83,086 32	— 7,943 38
Petits colis. Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse. —	»	»	»	59,225	21,400	+ 37,825	1,876 95	642 75	+ 1,234 20
Petits colis. Tarif réduit. Transports de poisson —	»	»	»	351,644	319,699	+ 31,945	17,582 20	15,984 55	+ 1,597 65
Petits colis. Tarif réduit. Transports de levure —	»	»	»	1,109,742	609,192	+500,550	22,194 84	12,183 84	+ 10,011 »
Produits extraordinaires . . . fr.	»	»	»	»	»	»	334 80	1,411 55	— 1,076 75
Subside du Gouvernement anglais . . . fr.	»	»	»	»	»	»	113,767 35	113,610 27	+ 157 08 (7)
						Totaux. . . . fr.	641,033 18	773,533 61	—132,500 43

(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 23,913 en 1881, et de 26,225 en 1880. 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 perçoit, 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) — — — 7 — —

(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° CVIII. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1881 et 1880.

SERVICES.	1881.			1880.			Différences pour 1881.
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres			611,033 18			773,533 61	— 132,500 43
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre			46,677 31			50,179 76	— 3,502 45
Pilotage			1,737,070 29			1,912,142 06	— 175,062 77
Phares et fanaux			624,198 76			664,367 53	— 40,168 77
Remorque sur la côte de Flandre			9,844 »			9,337 »	+ 507 »
Police maritime			95,049 83			103,200 93	— 8,151 10
Services spéciaux							
Écoles de navigation			»			»	»
Pêche maritime							
Sauvetage							
Totaux fr.			3,153,882 40			3,512,760 89	— 358,878 49
DÉPENSES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	404,416 91	784,045 50	1,188,462 41	414,228 80	730,326 10	1,184,555 20	+ 23,907 21
Passage d'eau entre Anvers et la Tête de Flandre	27,326 56	41,206 89	68,533 45	26,826 84	51,940 29	78,767 13	— 10,233 68
Pilotage	1,452,536 67	235,725 31	1,688,261 98	1,571,917 51	235,130 13	1,807,047 64	— 118,785 66
Phares et fanaux — Éclairage de la côte	19,160 08	15,519 13	34,679 21	18,406 67	15,827 62	34,234 29	+ 444 92
Phares et fanaux — — de l'Escaut	55,966 25	15 823 50	71,789 75	55,364 50	10,032 95	65,397 45	+ 6,392 30
Remorque sur la côte de Flandre	13,325 77	9.802 20	23,127 97	12,937 »	10,718 60	23,675 60	— 547 63
Police maritime	67,757 89	15,073 58	82,831 47	64,700 42	15,419 41	80,119 84	+ 2,711 63
Services spéciaux	21,379 18	16,739 35	38,118 53	19,867 74	13,286 89	33,154 63	+ 4,963 90
Écoles de navigation	16,258 21	2,491 72	18,749 93	15,474 50	2,164 05	17,638 55	+ 1,111 38
Pêche maritime	30,440 33	13,986 62	44,426 95	28,932 70	24,760 78	53,693 48	— 9,266 53
Sauvetage et stations de signaux	17,869 82	19,219 17	37,088 99	17,833 74	7,409 55	25,243 29	+ 11,845 70
Totaux fr.	2,126,317 67	1,169.692 97	3,296,070 64	2,216,510 43	1,137,016 67	3,383,527 10	— 87,456 46
Recettes totales fr.			3,153,882 40			3,512,760 89	— 358,878 49
Dépenses —			3,296,070 64			3,383,527 10	— 87,456 46
Excédent de dépenses fr.			142,188 24			»	— 271,422 03
Excédent de recettes fr.			»			129,233 79	

N° CIX. — *Pilotage dans l'Escaut* (1).

Comparaison des années 1881 et 1880.

		Années 1881.	Années 1880.	Différences pour 1881.
A l'entrée : Nombre de navires pilotés par des agents	Belges . . .	5,577	5,821	— 444
	Néerlandais.	343	635	- 92
	Ensemble. .	5,920	4,456	— 536
A la sortie : Nombre de navires pilotés par des agents	Belges . . .	5,675	4,201	— 526
	Néerlandais.	270	327	— 57
	Ensemble. .	5,945	4,528	— 583
Totaux : Nombre de navires pilotés par des agents	Belges . . .	7 052	8,022	— 970
	Néerlandais.	813	962	— 149
	Ensemble. .	7.865	8,984	— 1,119
Nombre de navires entrés ou sortis sans pilotes		25	46	— 21
Totaux généraux . . .		7.890	9.050	—1,140
Rapport p. % des navires pilotés par des agents	Belges . . .	89.66	89.29	+ 0.37
	Néerlandais.	10.34	10.71	— 0 37

(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 tonneaux

Et celui de 1881 par . . . . . 5,668,139 —

Diminution en 1881 . . . 245,121 —

N° CX. — *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 de 2,83) — Totale	Jauge nette anglaise — Moyenne	Chargement. En tonneaux de fret (1,44 ou 1,000 kilog.) — BRÉSIL	PLATA	Total.	Moyenne par traversée	Passagers. — Nombre total	Passagers. — Moyenne par traversée
A l'exportation (d'Anvers).									
1880	(1) 31	36,716	1,184 1/5	7,142 1/2	18 858 1/2	26,001	838 3/4	651	21
1881	(2) 34	40,005	1,176 3/5	8,920 1/2	27,784	36,704 1/2	1,079 1/2	592	17
A l'importation.									
1880	36	46,383	1,288 5/12	2,233 3/4	42,388 1/4	44,622	1,239 1/2	53	1
1881	36	46,769	1,299 1/7	2,692 17/20	56,967 3/4	59,660 3/5	1,657 1/4	75	2
Exportation et importation réunies.									
1880	67	83,099	1,240 3/11	9,376 1/4	61,246 3/4	70,623	1,054 1/13	704	10
1881	70	86,774	1,239 3/5	11,613 7/20	84,751 3/4	96,365 1/10	1,376 16/25	667	9

(1) La Société a, en outre, expédié 1° quatre navires sur Rio-de-Janeiro, au lieu de Buenos-Ayres, 2° 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).

(2) La Société a, en outre, expédié 1° un navire sur Rio-de-Janeiro, au lieu de Buenos-Ayres, 2° 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	1881
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 00	fr. c. 43 60	fr. c. 35 »	fr. c. 36 35	fr. c. 31 19	fr. c. 38 20	fr. c. 43 75
D'Anvers à Buenos Ayres								39 15	36 95	36 35	28 47	40 81	41 74
Importation.													
De Rio-de-Janeiro à Anvers	(1) 58 97	(1) 46 83	(1) 52 90	(1) 56 70	(1) 55 33	(1) 59 85	(1) 50 00	68 95	61 35	67 60	51 35	51 84	61 10
De Buenos-Ayres à Anvers								53 30	48 30	38 10	35 34	38 48	38 60

(1) L'insuffisance des renseignements relatifs aux années 1869 à 1875, n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour la Plata

N° CXI. — *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 (Déduction faite des amendes).	MOYENNE des AVANTAGES par traversée.	*Observations.*
		Fr. C.		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
1880	67	25,493 91	»	88,083 71	314,684 99	35,803 46	P. 278,881 53	392,464 15	5,857 67	(1) On a pris le chiffre de 1880, le produit de 1881 n'étant pas encore connu.
1881	70	25,498 91(1)	»	93,283 38	321,985 83	7,212 50	P. 314,773 33	433,555 62	6,193 65	

N° CXII. — *Nombre et nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages.*

ÉQUIPAGES.	1880.	1881.	*Observations.*
Étrangers.	577	825	
Nationaux.	19	27	
Totaux . .	596	852	

N° CXIII. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.*

Mouvement. — Taux moyen du fret.

N° CXIII. — *Service postal d'Anvers*

Mouvement. — Taux

MOUVE

A L'EXPORTATION.								A L'IMPORTATION.					
ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 2,83.) TOTALE.	MOYENNE.	CHARGEMENT en tonneaux de fret (1,14 ou 1,015 kil.) TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	PASSAGERS. Nombre total.	Moyenne par traversée	ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 2,83) TOTALE.	MOYENNE.	CHARGEMENT en tonneaux de fret (1,14 ou 1,015 kil.) TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.
I. — Ligne sur													
1880	(1) 59	100,719	2,582 7/13	49,388	1,266 14/39	15,795	5	1880	(1) 57	93,960	2,539 17/37	80,290	2,170
1881	47	128,491	2,670 1/47	83,292	1,814 34/47	26,188	557	1881	(1) 46	125,867	2,736 11/46	103,163	2,242 31/46
II. — Ligne sur													
1880	13	33,678	2,590 8/13	14,630	1,125 5/13	5,213	401	1880	10	26,184	2,608 2/5	20,383	2,038 1/2
1881	11	27,752	2,521 1/11	11,697	1,063 4/11	5,216	474	1881	11	28,768	2,615 3/11	22,505	2,045 10/11
III. — Résultat général													
1880	52	134,397	2,584 7/13	64,018	1,231 3/16	19,010	563	1880	47	120,044	2,554 1/8	100,673	2,142 1/47
1881	58	153,223	2,641 45/58	96,989	1,672 13/58	31,404	541	1881	57	154,635	2,712 27/19	125,668	2,204 40/57

TAUX MOYEN

POUR L'EXPORTATION.								
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ligne sur New-York. .	24 33	23 60	22 48	21 56	20 86	17 16	21 79	16 28
Ligne sur Philadelphie .	21 31	17 80	22 11	12 03	12 18	16 06	26 89	19 33

sur New-York et sur Philadelphie.

moyen du fret.

MENT.

TOTAL.										Observations.
PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 3,84.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (1,14 ou 1 015 kil.)		PASSAGERS.		
Nombre total.	Moyenne par traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée	Nombre total.	Moyenne par traversée	
New-York.										
1,562	42	1880	76	191,979	2,561 11/19	120,678	1,706 1/38	15,537	202	(1) 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.
3,037	66	1881	95	251,538	2,702 14/35	188,455	2,020 37/93	29,225	314	
Philadelphie.										
373	57	1880	25	59,762	2,598 1/3	38,013	1,522 3/25	5,590	245	
494	44	1881	22	56,300	2,568 3/11	34,202	1,554 7/11	5,710	259	
pour les deux lignes.										
1,937	41	1880	99	251,441	2,570 1/11	164,693	1,665 56/99	20,947	211	
3,531	61	1881	115	307,838	2,677 9/115	222,657	1,936 17/115	34,935	305	

DU FRET.

POUR L'IMPORTATION.								
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ligne sur New-York .	31 47	56 54	46 09	41 76	45 60	39 02	36 45	27 15
Ligne sur Philadelphie .	40 78	58 01	50 59	37 85	43 56	38 14	34 66	28 46

N° CXIV. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionaires.

Années.	Nombre de traversées.	PRODUIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	DROITS de pilotage et de fanaux remboursés.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1880	99	3,013 65	465,736 35	102,737 56	56,873 53	514,614 23	5,198 12
1881	115	1,936 33	498,063 67	109,089 89	124,550 93	484,538 94	4,213 38

N° CXV. — *Nombre et nationalité des marins enrôlés pour la formation des équipages.*

ÉQUIPAGES.	1880.	1881.	*Observations.*
Étrangers.	3,001	3,193	
Nationaux.	1,349	1,554	
Totaux. . .	4,350	4,747	

N° CXVI. — *Adjudications publiques, marchés directs, adjudications sur appel restreint à la concurrence et ventes de vieux objets du Département des Travaux Publics. — Nombre, montant des estimations, montant des offres approuvées, rabais obtenus. — Année* 1881.

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ADMINISTRATIONS ET SERVICES.		ADJUDICATIONS — NOMBRE d'adjudications: a) avec rabais. b) avec augmentation de prix. c) sans rabais ni augmentation.	NOMBRE de lots ou soumissions approuvées.	MONTANT DES estimations.	MONTANT DES offres approuvées
1	Ponts et Chaussées et Mines.	Bâtiments civils	a) 14	14	1,122,167 31	969,331 »
2		Canaux, rivières, ports et côtes (1)	a) 80 b) 14 c) 2	80 14 2	4,289,457 04 768,510 95 209,715 »	3,497,857 67 814,850 44 209,715 »
			96	96	5,267,662 99	4,522,383 11
3		Chemins de fer en construction (2)	a) 3 c) 4	3 18	368,399 » 580,790 78	305,002 » 580,790 78
			7	21	949,189 78	885,792 78
4		Ponts, routes et entretien . . .	a) 87 b) 4	95 4	1,541,382 75 16,200 »	1,536,706 84 16,921 »
			91	99	1,557,582 75	1,553,627 84
		Ensemble	a) 184 b) 18 c) 6	192 18 20	7,521,386 10 784,718 95 790,505 78	6,108,877 51 851,759 44 790,505 78
			208	230	8,896,610 85	7,751,142 73
5	Chemins de fer . .	Voies et Travaux.	a) 157 b) 28 c) 5	654 157 17	8,845,465 52 5,161,805 91 374,891 50	8,386,766 96 5,428,919 22 374,891 50
			190	808	14,382,160 73	14,190,577 68
6		Constructions nouvelles. . . .	a) 174 b) 14 c) 4	221 14 6	7,225,460 78 1,694,125 59 20,990 40	6,317,776 18 1,721,829 30 20,990 40
			192	241	8,940,574 57	8,060,595 88
7		Traction et matériel	a) 65 b) 26 c) 3	993 411 26	17,514,562 58 9,852,596 38 229,611 »	16,451,315 46 10,693,697 28 229,611 »
			94	1,430	27,596,569 96	27,374,623 74
8		Exploitation (3).	a) 26 b) 4	26 4	122,146 08 18,159 96	88,712 64 25,520 24
			30	30	140,306 04	112,232 88
9		Service d'approvisionnement des imprimés, etc.	a) 3 c) 5	20 11	152,479 93 586,150 »	146,070 44 586,150 »
			8	31	738,629 93	732,220 44
		Ensemble	a) 425 b) 72 c) 17	1,894 586 60	33,860,112 69 16,726,485 64 1,211,642 90	31,590,641 68 17,867,966 04 1,211,642 90
			514	2,540	51,798,241 23	50,470,250 62
10	Postes et télégraphes (4)		a) 11 b) 2 c) 2	66 3 2	475,730 61 28,989 » 7,600 »	415,626 45 32,413 » 7,600 »
			15	71	512,319 61	455,639 45
11	Masse d'habillement (*)		c) 3	13	368,421 50	368,421 50
12	Marine.		a) 27 b) 7 c) 1	42 14 1	1,004,107 85 226,452 47 1,900 »	967,446 05 238,598 » 1,900 »
			35	57	1,232,460 30	1,207,944 05
		TOTAUX GÉNÉRAUX.	a) 647 b) 99 c) 29	2,194 621 96	42,661,337 23 17,766,646 06 2,380,070 18	38,882,591 67 18,970,756 48 2,380,070 18
			775	2,911	62,808,053 47	60,253,398 33

(*) Cette institution est commune à l'Administration des chemins de fer et à celle des postes et télégraphes.

PUBLIQUES.				MARCHÉS DIRECTS. (Objets brevetés : appareils Saxby et Farmer, Block-system, freins Westinghouse, etc.)						ADJUDICATIONS SUR APPEL RESTREINT A LA CONCURRENCE.						VENTES DE VIEUX OBJETS. Billes, rails, mitrailles, papiers, etc. (Contre versement en argent au Trésor.)						Observations.
DIFFÉRENCES						DIFFÉRENCES						DIFFÉRENCES						DIFFÉRENCES				
absolues		proportionnelles		Nombre de marchés ou soumissions approuvées : a) avec rabais, b) avec augmentation, sur les estimations ; c) sans estimation.	MONTANT DES estimations.	MONTANT des offres APPROUVÉS.	absolues		proportionnelles		Nombre de adjudications ou soumissions approuvées : a) avec rabais. b) avec augmentation de prix. c) sans rabais ni augmentation.	MONTANT DES estimations.	MONTANT des offres APPROUVÉS.	absolues		proportionnelles		Nombre de ventes : a) avec rabais. b) avec augmentation de prix.	Nombre de lots ou soumissions approuvées.	MONTANT DES estimations.	MONTANT des offres APPROUVÉS.	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.)					en moins. (rabais.)	en plus. (augmentation.)	en moins. (rabais.)	en plus. (augmentation.)	
152,856 51	»	p. °/o. 15.62	p. °/o. »	c) 43	»	217,866 98	»	»	p. °/o. »	p. °/o. »	»	»	»	»	»	p. °/o. »	p. °/o. »	»	»	»	»	»	»	p. °/o. »	p. °/o. »	
791,599 57	»	18.45	»	c) 13	»	10,056 58	»	»	»	»	a) 6	58,282 78	36,969 »	1,515 78	»	3.45	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(1) Non compris : 1° L'adjudication de l'avant-port de Gand (fr. 3,329,422) dont les travaux à la surface étaient évalués à 1,800,000 francs, mais dont les travaux en dessous de la surface de l'eau n'ont pu être évalués. En ce qui concerne ces derniers travaux, les concurrents ont eux-mêmes dû faire l'évaluation ; 2° Neuf adjudications à bordereau de prix et à quantités indéterminées, ayant donné un rabais variant de 2 à 20.25 p. °/o.
»	46,319 49	»	6.03	»	»	»	»	»	»	»	b) 1	13,829 50	14,980 »	»	1,150 50	»	8.32	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	c) 2	33,000 »	33,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 745,279 88		— 14.15		13	»	10,056 58	»	»	»	»	9	87,112 28	86,949 »	— 163 28		— 0.19		»	»	»	»	»	»	»	»	(2) Non compris deux concessions de tramways d'une durée de 50 ans, à savoir : 1° Tramway destiné à desservir Charleroi, Gilly et Montigny-sur-Sambre, et dont la concession a été acceptée pour 24 ans ; 2° Tramway destiné à desservir la ligne de Liége à Jemeppe, par Tilleur, et dont la concession a été acceptée pour 28 ans.
63,597 »	»	17.21	»	»	»	»	»	»	»	»	a) 1	7,133 »	6,668 »	465 »	»	6.52	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 63,597 »		— 6.08		»	»	»	»	»	»	»	1	7,133 »	6,668 »	465 »	»	6.52	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(3) Non compris : 1° La cession de cinq buffets-restaurants, ayant produit la somme de fr. 57,187-88 ; 2° Quatre adjudications dont on n'a pas pu faire l'évaluation, à savoir : (*a*) Impression du *Guide officiel*, sans carte, à 17 francs les 100 exemplaires ; (*b*) Impression du *Guide officiel*, avec carte, à 25 francs les 100 exemplaires ; (*c*) Impression de 4 pages nouvelles du *Guide*, à 60 centimes les 100 exemplaires ; (*d*) Impression du tableau-affiche, à fr. 12-35 les 100 exemplaires ; 3° Le nettoyage des wagons, à savoir : (*a*) A Bruxelles-Midi : Wagons à un étage, à 60 centimes ; à 2 étages, à fr. 1-05 ; à 3 étages, à fr. 1-20 ; (*b*) A Bruxelles-Ouest : Wagons à 1 étage, à 69 centimes ; à 2 étages, à fr. 1-2075 ; à 3 étages, à fr. 1-38 ; (*c*) A Luttre : Wagons à 1 étage, à 58 centimes ; à 2 étages, à fr. 1-015 ; à 3 étages, à fr. 1-16 ; 4° Quatre marchés directs, à savoir : (*a*) Impression de l'*Horaire balnéaire*, à 15 francs les 100 exemplaires ; (*b*) Traction par chevaux dans la station de Campinaire : Un conducteur et un cheval à 8 francs par jour ; un cheval supplémentaire à 5 francs ; (*c*) Traction par chevaux sur les lignes du Flénu et de Saint-Ghislain : 10 centimes par tonne ; (*d*) Traction par chevaux sur l'embranchement de Sart-lez-Moulin : Un conducteur et un cheval à 9 francs par jour. (4) Non compris deux adjudications à bordereau de prix et à quantités indéterminées, ayant respectivement donné un rabais de 16 et de 21 p. °/o.
458,696 36	»	5.16	»	*a*) 2	17,129 50	16,685 94	443 56	»	2.59	»	a) 3	5,783 56	5,502 50	281 06	»	4.86	»	a) 5	9	1,370,575 46	1,290,055 90	80,559 56	»	5.86	»	
»	267,115 51	»	5.17	c) 22	»	1,516,144 95	»	»	»	»	c) 2	18,696 »	18,696 »	»	»	»	»	b) 11	74	960,496 66	1,031,521 45	»	71,024 77	»	7.39	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 191,585 05		— 1.55		24	»	1,532,850 89	»	»	»	»	5	24,479 56	24,198 50	— 281 06		— 1.15		16	85	2,330,872 12	2,321,557 35	— 9,314 79		— 0.40		
907,684 60	»	12.56	»	c) 16	»	2,949,169 29	»	»	»	»	a) 5	8,161 64	7,255 65	907 99	»	11.15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	27,705 91	»	1.63	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 879,978 69		— 9.84		16	»	2,949,169 29	»	»	»	»	5	8,161 64	7,255 65	907 99	»	11.15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1,065,247 12	»	6.07	»	c) 56	»	1,578,868 59	»	»	»	»	a) 7	530,800 »	325,792 »	7,008 »	»	2.12	»	a) 2	9	131,090 »	130,045 »	1,045 »	»	0.80	»	
»	841,300 90	»	8.54	»	»	»	»	»	»	»	b) 2	5,624,650 »	5,752,115 »	»	107,465 »	»	1.91	b) 8	69	777,521 20	844,755 65	»	67,454 45	»	8.67	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 221,946 22		— 0.80		56	»	1,578,868 59	»	»	»	»	9	5,955,450 »	6,055,907 »	+ 100,457 »		+ 1.69		10	78	908,411 20	974,800 65	+ 66,389 45		+ 7.31		
33,455 44	»	27.57	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	5,560 28	»	29.52	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 28,075 16		— 20.01		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
6,409 49	»	4.20	»	c) 12	»	275,257 55	»	»	»	»	a) 3	21,614 50	19,018 50	2,595 80	»	12.01	»	a) 2	5	43,986 50	40,045 17	3,941 33	»	8.96	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	c) 1	4,130 »	4,130 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 6,409 49		— 0.87		12	»	275,257 55	»	»	»	»	4	25,744 50	23,148 50	— 2,595 80		— 10.08		2	5	43,986 50	40,045 17	3,941 33	»	8.96	»	
2,469,471 01	»	7.29	»	*a*) 2	17,129 50	16,685 94	443 56	»	2.59	»	a) 18	566,359 50	535,566 65	10,792 85	»	2.95	»	a) 9	25	1,545,451 96	1,460,126 07	85,325 89	»	5.52	»	
»	1,141,480 40	»	6.82	c) 106	»	6,319,420 18	»	»	»	»	b) 2	5,624,650 »	5,752,115 »	»	107,465 »	»	1.91	b) 19	143	1,737,817 86	1,876,277 08	»	138,459 22	»	7.97	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	c) 3	22,826 »	22,826 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 1,327,990 61		— 2.56		108	»	6,336,106 12	»	»	»	»	25	6,015,855 50	6,110,507 65	+ 96,672 15		+ 1.61		28	166	3,283,269 82	3,336,403 15	+ 53,133 33		+ 1.62		
60,104 16	»	12.65	»	c) 19	»	151,906 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	3,424 »	»	11.81	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 56,680 16		— 11.06		19	»	151,906 20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	c) 19	»	88,740 »	»	»	»	»	c) 1	37,080 »	37,080 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
56,661 80	»	3.65	»	*a*) 2	5,617 »	5,179 06	457 94	»	7.80	»	a) 5	61,627 38	57,571 25	4,056 13	»	6.58	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	12,145 55	»	5.36	*b*) 2	7,205 »	7,346 »	»	141 »	»	1.96	b) 2	29,366 86	31,356 »	»	1,989 14	»	6.77	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	c) 12	»	98,604 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 24,516 27		— 1.99		16	»	111,129 29	»	»	»	»	7	90,994 24	88,927 25	— 2,066 99		— 2.27		»	»	»	»	»	»	»	»	
3,778,745 56	»	8.86	»	*a*) 4	22,746 50	21,865 »	881 50	»	3.87	»	a) 30	473,402 66	456,774 90	16,627 76	»	3.51	»	a) 9	25	1,545,451 96	1,460,126 07	85,325 89	»	5 52	»	
»	1,204,090 42	»	6.78	*b*) 2	7,205 »	7,346 »	»	141 »	»	1.96	b) 5	5,667,846 56	5,778,451 »	»	110,604 64	»	1.95	b) 19	143	1,757,817 86	1,876,277 08	»	138,459 22	»	7.97	
»	»	»	»	c) 212	»	6,866,574 17	»	»	»	»	c) 6	94,906 »	94,906 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 2,574,655 14		— 4.10		218	»	6,895,785 17	»	»	»	»	41	6,236,155 02	6,330,151 90	+ 93,976 88		+ 1.51		28	166	3,283,269 82	3,336,403 15	+ 53,133 33		+ 1.62		

N° CXVII. — *Adjudications publiques, marchés directs, adjudications sur appel restreint des Travaux Publics* (1). — *Nombre et montant*

DÉSIGNATION DES SERVICES.	OPÉRATIONS AYANT DONNÉ LIEU A DÉPENSE.								
	ADJUDICATIONS PUBLIQUES.			MARCHÉS DIRECTS. OBJETS BREVETÉS. (Appareils Saxby et Farmer, Block-system, freins Westinghouse, etc.)			ADJUDICATIONS SUR APPEL RESTREINT A LA CONCURRENCE.		
	NOMBRE		MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE		MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE		MONTANT DES offres approuvées.
	d'adjudications.	de lots ou soumissions approuvées.		de marchés.	de lots ou soumissions approuvées.		d'adjudications.	de lots ou soumissions approuvées.	
Ponts et Chaussées et Mines.	208	230	7,731,142 73	56	56	227,903 56	10	10	93,617 »
Chemins de fer	514	2,540	50,470,250 62	108	108	6,336,106 12	23	23	6,110,507 65
Postes et télégraphes . . .	15	71	455,639 45	19	19	131,906 20	»	»	»
Masse d'habillement. . . .	3	13	368,421 50	19	19	88,740 »	1	1	37,080 »
Marine.	35	57	1,207,944 03	16	16	111,129 29	7	7	88,927 25
Totaux. . . .	775	2,911	60,233,398 33	218	218	6,895,785 17	41	41	6,330,131 90
Montant moyen par adjudication, marché ou vente . . .	—	—	77,720 51	—	—	31,632 04	—	—	154,393 46
Montant moyen par lot ou soumission approuvée	—	—	20,691 65	—	—	31,632 04	—	—	154,393 46

(1) Non compris les opérations détaillées dans la colonne d'observations de l'annexe CXVI.

à la concurrence, ventes de vieux objets et locations de buffets-restaurants du Département des lots ou soumissions approuvées. — Année 1881.

ENSEMBLE.			OPÉRATIONS AYANT DONNÉ LIEU A RECETTE.									OPÉRATIONS EN GÉNÉRAL.		
			VENTES DE VIEUX OBJETS. (Billes, rails, mitrailles, papiers, etc.)			LOCATIONS DE buffets-restaurants DANS LES GARES.			ENSEMBLE					
NOMBRE		MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE		MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE		MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE		MONTANT DES offres approuvées.	NOMBRE		MONTANT DES offres approuvées.
d'adjudications et marchés.	de lots ou soumissions approuvées.		de ventes.	de lots ou soumissions approuvées.		de locations.	de lots ou soumissions approuvées.		de ventes et locations.	de lots ou soumissions approuvées		d'adjudications, marchés, ventes, etc.	de lots ou soumissions approuvées.	
274	296	8,052,663 29	»	»	»	»	»	»	»	»	»	274	296	8,052,663 29
645	2,671	62,916,864 39	28	166	3,336,403 15	4	5	57,187 88	32	171	3,393,591 03	677	2,842	66,310,445 42
34	90	587,545 65	»	»	»	»	»	»	»	»	»	34	90	587,545 65
23	33	494,241 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	23	33	494,241 50
58	80	1,408,000 57	»	»	»	»	»	»	»	»	»	58	80	1,408,000 57
1,034	3,170	73,459,315 40	28	166	3,336,403 15	4	5	57,187 88	32	171	3,393,591 03	1,066	3,341	76,852,906 43
—	—	71,043 83	—	—	119,157 25	—	—	14,296 97	—	—	106,049 72	—	—	72,094 66
—	—	23,173 29	—	—	20,098 81	—	—	11,437 58	—	—	19,845 56	—	—	23,002 96

N° CXVIII. — *Adjudications publiques du Département des Travaux Publics* (1). — *Nombre et montant des lots ou soumissions approuvées.*

Comparaison des années 1878, 1879, 1880 et 1881.

Désignation des services.	1878.			1879.			1880.			1881.		
	Nombre de lots ou soumissions approuvés.	MONTANT		Nombre de lots ou soumissions approuvés.	MONTANT		Nombre de lots ou soumissions approuvées.	MONTANT		Nombre de lots ou soumissions approuvées.	MONTANT	
		TOTAL	moyen par lot ou soumission approuvée.		TOTAL.	moyen par lot ou soumission approuvée.		TOTAL.	moyen par lot ou soumission approuvée.		TOTAL.	moyen par lot ou soumission approuvée.
Ponts et chaussées et mines.	119	7,090,705 84	59,580.25	399	8,989,453 44	22,529.96	494	13,459,921 04	27,246.81	230	7,731,142 73	33,613.66
Chemins de fer	1,024	18.609,607 54	18,173.44	1,357	19,579,877 69	14,428.79	1,989	39,899,826 54	20,060.24	2,540	50,470.250 62	19,870.18
Postes et télégraphes	30	155,551 50	51,850.50	47	353,112 90	7,513.04	73	404,946 33	5,547.21	71	455,639 45	6,417.46
Masse d'habillement	»	»	»	»	»	»	7	234,489 »	33,498.43	13	368,421 50	28,340.12
Marine	31	727,481 07	23,467.13	36	410,020 90	11,406.13	75	926,658 51	12,355.45	57	1,207,944 03	21,192. »
Totaux	1,204	26,583,403 95	22,079 24	1,839	29,333,064 93	15,950.55	2,638	54,925,842 32	20,821.77	2,911	60,233,398 33	20,691.65

(1) Non compris les marchés directs, les adjudications sur appel restreint à la concurrence, les ventes de vieux objets, les locations de buffets-restaurants, et les opérations dont le détail est donné dans la colonne d'observations de l'annexe CXVI.

N° CXIX. — *Renseignements concernant l'emploi des femmes dans les administrations des chemins de fer, des postes et des télégraphes, dans quelques États de l'Europe.*

N° CXIX. — *Renseignements concernant l'emploi des femmes dans les administrations*

ADMINISTRATIONS.	EMPLOIS CONFIÉS NATURE DES ATTRIBUTIONS.
Allemagne.	
Chemin de fer du Palatinat	Service des billets de voyageurs. — des marchandises dans les petites stations.
Chemin de fer de la Rive droite du Rhin	Télégraphistes auxiliaires.
Chemin de fer de la Rive gauche du Rhin.	Service du télégraphe. — des coupons et des bagages. Bureau d'expédition des charbons. Aides aux bureaux des stations.
Chemin de fer de l'Alsace-Lorraine	Auxiliaires dans les bureaux d'expéditions (coupons et bagages). Télégraphistes dans les haltes et les stations inférieures. Auxiliaires dans les bureaux de bagages et de coupons, dans les stations importantes Auxiliaires dans le contrôle central de l'exploitation et dans celui des wagons.
Chemin de fer de l'État badois	Auxiliaires dans le service du télégraphe. — dans le service de la distribution des billets — dans les bureaux d'expéditions Vérification des décomptes des marchandises et établissement des travaux statistiques (à l'administration centrale)
Chemin de fer de l'État hanovrien	Emplois en sous-ordre Emplois indépendants : 1° au service des bureaux d'expédition de coupons ; 2° à l'expédition des bagages. — Télégraphistes.
Angleterre.	
Great-Eastern Railway London, Chatham and Dover Railway	Ces compagnies n'emploient pas de femmes dans les bureaux.

des chemins de fer, des postes et des télégraphes, dans quelques États de l'Europe.

AUX FEMMES.

TRAITEMENTS.	NOMBRE partiel.	NOMBRE TOTAL.	CONDITIONS D'ADMISSION.
250 à 500 francs	24	24	Savoir lire, écrire et calculer.
675 à 900 francs	3	3	Posséder une bonne instruction.
525 francs (traitement moyen) .	1 3 3 1	8	Avoir une bonne instruction ; — avoir une bonne conduite ; — être âgée de 20 ans au moins et de 40 ans au plus.
Fr. 15-60 par mois (dans les haltes). Fr. 37-50 à 50 francs (dans les stations). Fr. 93-75 à fr. 131-25 par mois. Fr. 2 à fr. 3-75 par jour . . .	43 6 33	82	Connaître la langue allemande et la langue française ; — satisfaire à un examen sur le service ; — être célibataire ou veuve ; — produire un certificat de santé et un certificat de moralité ; — être âgée de 20 ans au moins et de 35 ans au plus.
De 1,125 à 1,750 francs . . .	22 19 4 2	47	Satisfaire à un examen portant sur la géographie, les calculs commerciaux ordinaires, la traduction d'une version française en allemand, une courte conversation française, une narration allemande.
Minimum 56 francs par mois, avec augmentation proportionnelle aux années de service.	non indiqué.	»	Posséder une bonne instruction ; — être âgée de 20 ans au moins et de 40 ans au plus ; — avoir une conduite morale.

[N° 239.] (CXIX *suite.*)

ADMINISTRATIONS.	EMPLOIS CONFIÉS — NATURE DES ATTRIBUTIONS.
Angleterre (*suite*).	
General Post Office. — Service de la Caisse d'épargne.	Chefs de bureau Commis principaux. — de 1re classe — 2e —
General Post Office. — Service des lettres de rebut.	Chefs de bureau Commis de 1re classe — 2e —
General Post Office. — Service du « Clearing-House ».	Chefs de bureau Commis principaux. — de 1re classe. — 2e —
General Post Office. — Service des mandats de poste.	Chefs de bureau Commis principaux. — de 1re classe. — 2e —
General Post Office. — Comptabilité des Postes et service des Télégraphes.	Chefs de bureau Vérificateurs. Assistantes Comptables et télégraphistes
Autriche-Hongrie.	
Chemin de fer « Impératrice Élisabeth »	Contrôle des wagons Distribution des coupons. Ouvrages de bureau faciles Expédition des bagages Coupons : comptage (atelier de fabrication). Auxiliaires : distribution des coupons et bagages.
Chemin de fer « Empereur François-Joseph »	Contrôle commercial de la Direction générale. Service de la vérification des coupons recueillis.
France.	
Ministère des Postes et des Télégraphes	1° Receveuses des bureaux secondaires 2° Télégraphistes dans les bureaux des grands centres 3° Employées à la recette principale des postes de la Seine, au service des objets tombés en rebut. 4° Employées à la Caisse d'épargne 5° Employées à la comptabilité de l'administration centrale.

AUX FEMMES.

TRAITEMENTS.	NOMBRE partiel.	NOMBRE TOTAL.	CONDITIONS D'ADMISSION.
4,500 à 7,500 francs. . . .	187	1,442	Satisfaire à un examen portant sur l'arithmétique, la langue anglaise, la géographie, l'histoire de l'Angleterre et la calligraphie ; — être célibataire ou veuve ; — être âgée de 18 à 20 ans.
3,000 à 4,250 — . . .			
2,125 à 2,750 — . . .			
1,625 à 2,000 — . . .			
2,600 à 3,250 — . . .	45		
1,820 à 2,110 — . . .			
900 à 1,655 — . . .			
4,500 à 7,500 — . . .	78		
3,000 à 4,250 — . . .			
2,125 à 2,750 — . . .			
1,625 à 2,000 — . . .			
4,500 à 7,500 — . . .	72		
3,000 à 4,250 — . . .			
2,125 à 2,750 — . . .			
1,625 à 2,000 — . . .			
3,750 à 4,500 — . . .	1,060		
2,750 à 3,100 — . . .			
2,250 à 2,750 — . . .			
2,125 à 2,650 — . . .			
300 à 900 francs par an . . .	11	18	Avoir fréquenté les écoles communales ; — avoir une écriture correcte ; — savoir calculer.
Fr. 15 à fr. 22-50 (indemnité mensuelle).	7		
45 francs par mois.	1	1	Avoir fréquenté les écoles communales ; — avoir une écriture correcte ; — savoir calculer.
800 francs avec augmentations successives de 100 à 200 francs.	4,200	4,960	Satisfaire à un examen portant sur l'écriture, l'orthographe, la géographie et l'arithmétique (les 4 règles et le système métrique) ; — être française, jeune fille ou veuve sans enfants ; — jouir d'une bonne santé ; — être âgée de 16 à 25 ans pour le Télégraphe, et de 18 à 35 ans pour la Poste.
	634		
	24		
	31		
900 francs.	71		

ADMINISTRATIONS.	EMPLOIS CONFIÉS NATURE DES ATTRIBUTIONS.
France (*suite*).	
Chemins de fer de l'Est	1° Receveuses et distributrices de billets. 2° Employées à la comptabilité générale.
Chemins de fer de l'État	Receveuses aux billets.
Chemins de fer du Midi	Receveuses aux billets.
Chemins de fer du Nord	1° Employées au service des titres. 2° Employées au service de la statistique centrale.
Chemin de fer de Paris à Orléans	Aides-receveuses
Chemins de fer de l'Ouest	1° Receveuses 2° Préposées au télégraphe
Hollande.	
Ministère du Waterstaat, du Commerce et de l'Industrie. — Service des Postes.	Directrices Commis Distributrices d'un bureau auxiliaire Aides Clercs Surnuméraires
Ministère du Waterstaat, du Commerce et de l'Industrie. — Service des Télégraphes.	Directrices et sous-directrices Télégraphistes Clercs Aides Elèves-télégraphistes
Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais.	Télégraphistes de 2e classe — volontaires Surnuméraires

AUX FEMMES.

TRAITEMENTS.	NOMBRE partiel.	NOMBRE TOTAL.	CONDITIONS D'ADMISSION.
150 à 3,000 francs	85	131	Savoir lire, écrire et calculer; — être femme, fille ou veuve d'agent.
960 à 3,000 —	46		
120 à 1,600 francs	85	85	Posséder une instruction suffisante pour tenir les livres de comptabilité du service des voyageurs.
240 à 1,520 francs	258	258	Être femme, fille, veuve ou parente d'agent; — être âgée de 18 ans au moins et de 40 ans au plus.
3 à 4 francs par jour de présence réelle	19 (plus 15 au moment des échéances).	50	Savoir lire, écrire et calculer (connaissance des 4 règles); — être femme, fille ou sœur d'agent.
	16		
360 à 1,200 francs	70	70	Être femme de chef de station, de facteur ou de receveur.
300 à 1,500 francs	»	277	Savoir lire, écrire et calculer convenablement pour tenir la comptabilité des billets; — être femme, fille ou veuve d'agent.
800 à 930 —	»		
1,899 à 2,110 francs. . . .	29	44	Connaître les langues hollandaise et française, la géographie et l'arithmétique.
1,899 à 2,110 — . . .			
422 à 844 — . . .			
844 à 1,055 — . . .			
422 à 844 — . . .			
—			
1,899 à 2,110 francs. . . .	15		
1,477 à 2,110 — . . .			
738-50 à 2,110 — . . .			
1,055 francs.			
770 —			
Non indiqué.	2	5	Satisfaire à un examen portant : sur les langues hollandaise, française et allemande, l'arithmétique, les systèmes des poids et mesures et des monnaies allemands, hollandais et français, la géographie de l'Europe et les itinéraires par les chemins de fer des Pays-Bas; — produire un certificat de bonne santé et une attestation de bonnes mœurs.
	1		
	2		

[N° 239.] (CXIX *suite.*)

ADMINISTRATIONS.	EMPLOIS CONFIÉS NATURE DES ATTRIBUTIONS.
Italie. Direction générale des Postes	Titulaires des bureaux de 2e classe, dans les localités peu importantes.
Direction générale des Télégraphes	Titulaires et suppléantes des bureaux de 3e classe . . . . . Auxiliaires . . . . . . Commis dans les bureaux de 2e classe. . . . . . Aides-commis . . . . . . Assistantes . . . . .
Suisse. Département des Postes et des Chemins de fer . . .	Dans les Postes. — A tous les emplois, sauf les places supérieures. . . . . . Dans les Télégraphes. — Télégraphistes patentées. . . . . . Aspirantes télégraphistes patentées . . . Aides provisoires . . . . . . Télégraphistes non patentées . . . . . Téléphonistes . . . . .
Chemin de fer central	Aides de station . . . . . . Télégraphistes . . . . .
Chemins de fer Nord-Est	Auxiliaires au service des expéditions et du Télégraphe . . . Employées au service de la comptabilité . . . . . . — — du contrôle . . . . . . — — de la statistique. . . . .
Chemin de fer de la Suisse occidentale et du Simplon .	Receveuses . . . . . . Télégraphistes . . . . . . Employées au contrôle des recettes et de la statistique . . .

AUX FEMMES.

TRAITEMENTS.	NOMBRE partiel.	NOMBRE TOTAL.	CONDITIONS D'ADMISSION.
420 à 3,000 francs	138	138	Posséder une instruction suffisante; — être de bonne conduite; — être à même de fournir un cautionnement.
Fr. 0-60 par télégramme jusqu'à concurrence de 600 francs et fr. 0-20 pour les télégrammes qui font excéder cette somme.	323	574	Satisfaire à un examen portant sur la langue italienne, l'arithmétique (les 4 règles), la géographie, la calligraphie et la connaissance pratique de l'appareil de Morse; — avoir une bonne santé; — produire une attestation de bonnes mœurs; — posséder des moyens d'existence indépendamment du traitement à allouer par l'administration.
Fr. 2-50 à 4 francs par jour . .	215		
1,000 à 2,500 francs	3		
Fr. 1-50 à 3 francs par jour .	15		
1,500 à 2,500 francs. . . .	18		
2,000 à 4,000 francs. . . .	585	1,024	Satisfaire à un examen portant sur l'instruction générale, l'écriture, le calcul, la géographie politique et la connaissance d'au moins deux des langues nationales.
1,200 à 2,000 — . . .	39		
3 à 4 francs par jour. . . .	36		
Fr. 3 à fr. 3-50 par jour . .	14		
Fr. 2-50 à 6 francs par jour . .	352		
900 francs	Non indiqué.		
900 à 1,800 francs	1	7	Justifier, au moyen de certificats, d'une bonne santé, de bonnes mœurs et d'une bonne éducation scolaire; — subir un examen sur les règlements; — être âgée de 16 ans au moins.
	6		
Indemnité de 10 à 30 francs par mois.	39	64	Posséder les connaissances enseignées dans les écoles primaires; — être âgée de 16 au moins.
Fr. 3-10 à fr. 3-40 par jour . .	2		
1 à 3 francs — . . .	7		
Fr. 2-50 à 3 francs par jour puis de 960 à 1,320 francs. .	16		
1,000 à 1,200 francs. . . .	6	13	Satisfaire aux mêmes conditions que pour les postulants masculins.
	1		
600 à 1,000 — . . .	6		