

1
(N° 129.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 16 MAI 1862.

CHEMIN DE FER.

COMpte RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1861.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,

EMM. DEVROYE, IMPRIMEUR DU ROI,
RUE DE LOUVAIN.

1862

2

Messieurs,

Conformément aux prescriptions de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de remettre aux Chambres législatives le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1861, suivi de l'exposé des opérations du service des télégraphes électriques pendant le même exercice.

Bruxelles, le 16 mai 1862.

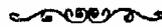
Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

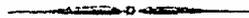


4

CHEMIN DE FER.



COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1861.



OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.



La situation et les différents services de l'exploitation du chemin de fer de l'État se sont considérablement améliorés pendant l'année 1861. Parmi les nombreux faits que le présent compte rendu mettra successivement en relief et qui viendront confirmer cette assertion, les plus importants peuvent se résumer ainsi :

En 1861, la seconde voie s'est achevée sur une longueur de 33 kilomètres; sur toute l'étendue du réseau, il ne resté plus que 8 kilomètres à simple voie.

Des rails de 34 et de 38 kilogrammes ont été substitués, en 1861, à des rails de moindre poids, sur une étendue de 47 kilomètres.

Des travaux de parachèvement ont été terminés ou entamés sur presque tous les points du railway, notamment en ce qui concerne les bâtiments des stations et leurs dépendances.

De nouveaux bureaux de recette ont été créés; plusieurs haltes ont été érigées en stations.

L'augmentation constatée dans le parcours des trains se traduit par 216,423 convois-kilomètres. Le réseau a été parcouru, dans toute son étendue, 274 fois de plus qu'en 1860. Chaque convoi comprenait, en 1861, 17.329 voitures; il n'en comprenait que 15.946 en 1860.

De grandes réformes ont été introduites dans les principes et dans les bases de la tarification des transports des grosses marchandises de la 2^e et de la 3^e classe, pour ce qui concerne le service intérieur, les services mixtes, les services internationaux et le transit. — Le cercle des relations *directes* de l'exploitation de l'État belge avec d'autres exploitations s'est considérablement élargi.

Le nombre des voyageurs transporté s'est accru de 437,233, donnant une amélioration de fr. 474,981-11 dans la recette.

Le tonnage des grosses marchandises s'est élevé de 3,678,002,000 kilogrammes à 4,105,029,000 kilogrammes; et le produit de cette espèce d'expéditions s'est augmenté de fr. 1,635,239-24.

Sauf en ce qui concerne les *Finances*, toutes les recettes partielles se sont accrues : sur l'ensemble, 1861 donne fr. 2,329,537-09 de plus que 1860.

Les dépenses se sont augmentées également, mais de fr. 415,716-64 seulement. Aussi la recette brute, qui était de fr. 39,635-58, en 1860, par kilomètre de voie exploité, a-t-elle atteint le chiffre de fr. 42,654-66 en 1861; la dépense n'a guère suivi la même progression; elle était de fr. 19,002-62, et elle n'a pas été au-delà de fr. 19,451-18; ce qui, au lieu de la recette nette de fr. 20,632-96 obtenue en 1860, donne une recette nette de fr. 23,203-48.

L'exploitation de 1861 s'est faite dans des conditions éminemment productives : les dépenses n'ont absorbé que 45.60 p. % de la recette!

Le bénéfice de l'année 1860, toutes dépenses généralement quelconques étant soldées, a été renseigné à fr. 6,388,923-40; le bénéfice réalisé en 1861 atteint le chiffre remarquable de fr. 8,169,625-02 : il a été laissé au Trésor public fr. 5,624,227-21 d'excédant de recettes après paiement des intérêts, des frais d'amortissement, etc.; il a été racheté des titres d'emprunts pour une valeur effective de 2,545,397-81.

La dette du chemin de fer envers le Trésor public, qui s'élevait encore à la somme de fr. 47,019,911-52 au 1^{er} janvier 1861, est descendue à fr. 41,383,148-28, c'est-à-dire fr. 6,608,801-73 de moins que la valeur des capitaux déjà éteints par le jeu de l'amortissement.

Pour 1860, l'excédant de la recette sur la dépense d'exploitation repré-

sentait 6.602 p. % du capital utilisé; cette proportion avait été de 5.70 p. % en 1858 et de 5.864 p. % en 1859. L'année 1861 a donné 7.312 p. % !

Depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1851, les comptes annuels se sont soldés par des déficits dont l'accumulation avait conduit à un découvert total de fr. 31,598,498-34, sans compter une dette de fr. 58,399,116-71 contractée envers le Trésor public. A partir de 1852, ces deux chiffres se sont réduits d'année en année; on vient de voir que le second ne dépasse plus fr. 41,383,148-28; du premier, il restait encore fr. 2,308,441-90 au 31 décembre 1860, et, en 1861, cette dernière somme a fait place à un BONI de fr. 5,890,897-53. Les comptes de 1861 sont donc les premiers qui viennent apporter cette bonne nouvelle: le chemin de fer de l'État inscrit à son actif, un solde créditeur qui, faisant table rase de tous les découverts antérieurs, clôt d'une manière définitive la période laborieuse des épreuves.

Comment se fait-il que ce résultat n'ait pu être atteint qu'après vingt sept années d'exploitation? Cette question, il est très-difficile, s'il n'est pas impossible, de la résoudre; mais il ne sera pas inutile d'en exposer rapidement les différentes faces.

Le chemin de fer de l'État est, par son origine, son but et son essence, une œuvre éminemment nationale; la création en a été inspirée par une pensée de sage politique; de tous les faits accomplis en Belgique depuis 1830, il n'en est pas un qui puisse être considéré comme une confirmation plus énergique de l'indépendance du pays; dans l'ordre des intérêts matériels, le railway a montré, non-seulement à l'Europe mais au monde, que le peuple belge est digne d'occuper une place parmi les nations libres.

Ce grand travail a favorisé et provoqué le rapide épanouissement de toutes les branches de l'activité sociale: l'agriculture, le commerce et l'industrie sont ses tributaires; tous lui sont redevables de services dont la mesure ne sera jamais déterminée. Mais le chemin de fer ne peut pas être envisagé exclusivement au double point de vue de la politique extérieure et du développement de la richesse intérieure: conception nouvelle et hardie, il a, en outre, le caractère d'une entreprise industrielle; et, comme tel, il est justiciable envers la nation de l'emploi et de la fructification des capitaux qui lui sont confiés. Ce dernier côté de l'opération a, de tout temps, été l'objet des préoccupations du Gouvernement et du pays: la liberté d'un peuple, comme celle d'un individu, est beaucoup plus assurée et, dans tous les cas, beaucoup plus respectée, quand elle s'appuie sur une bonne situation financière; d'ailleurs, un crédit étendu rend une nation riche en biens matériels et lui procure des jouissances intellectuelles plus grandes que celles auxquelles peut prétendre une nation dont le crédit est moins solide: il était donc commandé par la prudence de veiller à ce que l'exploitation du chemin de fer ne devint pas une cause de ruine pour le Trésor public. Il est vrai que le

railway ne devait pas être traité comme une institution fiscale ; il est assez fécond en bienfaits pour tous ceux qui en usent, sans que l'on songe à en dénaturer la destination ; néanmoins, il était indispensable de l'exploiter dans des conditions qui prémunissent le pays contre un découvert qui eût rendu l'entreprise trop onéreuse. Sans doute, si le chemin de fer peut concourir à alléger les charges de l'impôt, sans être lui-même arrêté dans sa marche, il est naturel que l'on exige de lui toutes les recettes dont il est raisonnablement susceptible ; mais ce ne doit jamais être au détriment de l'œuvre, parce que celle-ci manquerait son but.

Ainsi compris, le caractère de l'entreprise grandiose qui prend naissance dans la loi du 4^{er} mai 1834, reste intact : le chemin de fer continue d'être une œuvre politique et nationale ; il ne devient une opération industrielle ou commerciale que pour ne pas coûter au delà de ce qu'il rapporte. — Le railway de l'État belge a-t-il été fidèle à sa mission ainsi définie, en a-t-il rempli toutes les obligations ?

Cette question ne peut être examinée que sous le rapport des produits financiers ; en ce qui touche les résultats d'un ordre plus élevé, le doute n'est pas possible, la démonstration est depuis longtemps devenue inutile.

Dès le début, on avait promis au chemin de fer un avenir magnifique, des recettes tellement considérables qu'elles devaient lui permettre de faire face, sans peine, à son propre amortissement, absolument comme s'il ne devait pas être à perpétuité la propriété de la nation et comme si l'amortissement exigé de lui ne devait pas devenir une entrave au développement du trafic en réagissant sur le taux des prix de transport. On ne s'est pas arrêté devant la pensée d'imposer au chemin de fer l'obligation de se rembourser ainsi au moyen de ses recettes, précisément parce que l'on se croyait fondé à compter sur des produits éblouissants. Mais l'expérience n'a pas tardé à lever le voile qui couvrait ainsi d'avance la réalité ; dans la séance du 8 mars 1851 ; un des membres les plus éminents de la Chambre des Représentants, rendant hommage à la vérité des principes, s'écriait à propos de l'obligation d'amortir — qui vient d'être rappelée : « Le législateur n'a jamais pensé à cela. Je défends une loi, que j'ai » concouru à voter ; on lui prête une absurdité dont je ne veux pas assumer » la responsabilité. »

Cependant la loi est formelle : le chemin de fer est tenu de supporter toutes les dépenses résultant de l'amortissement des capitaux qui y sont engagés ; et c'est à cette circonstance, à cette circonstance seule, que doit être attribuée l'existence, non d'un déficit car il n'en existe pas, mais de la dette contractée par le railway envers le Trésor public. Cette dette diminue progressivement chaque année ; elle ne tardera pas à s'éteindre complètement ; il n'importe pas moins de bien préciser les faits auxquels elle est due.

Le vœu de la loi n'est pas accompli, à cause de la nécessité dans laquelle le Trésor s'est trouvé de faire l'avance des capitaux employés au rachat des titres créés pour la construction du chemin de fer ; — ainsi que cela a été dit dans le compte rendu des opérations de l'année 1860, pour échapper à cette avance, « il aurait fallu sacrifier tous les intérêts à la *recette* ; il aurait fallu faire, de

» l'œuvre populaire du 1^{er} mai 1854, une entreprise de spéculation ; il aurait fallu
 » exclure des bienfaits du chemin de fer toutes les localités qui n'auraient pas
 » promis, d'une manière positive, de nombreux transports et d'abondantes
 » recettes ; il aurait fallu, en un mot, empêcher l'entreprise d'arriver à la
 » vie. »

Ainsi que la remarque en est faite plus haut, depuis 1855 jusqu'à la fin de 1854, le compte du chemin de fer a soldé, chaque année, (sauf en 1856), par un déficit, en comptant dans la dépense les intérêts payés sur les capitaux d'établissement. Mais à partir de 1852, il s'est substitué à ces découverts des excédants beaucoup plus importants que tous les manquants antérieurs ; et le compte de 1861 donne enfin un *boni* présentant un bénéfice effectif sur les opérations prises dans leur ensemble depuis le commencement de l'exploitation jusqu'au 1^{er} janvier 1862.

Au fond, il importe peu *maintenant* de connaître les circonstances qui ont empêché la réalisation immédiate des prévisions de 1854 ; cependant, bien que le but soit atteint, il est intéressant et même utile de rechercher les causes qui ont mis obstacle à ce que l'on y parvint plus tôt ; si les enseignements à puiser dans l'histoire des faits accomplis ne doivent plus offrir un grand intérêt, en ce qui touche l'exploitation de l'État, il est bon néanmoins qu'ils soient écrits quelque part.

Pour être complet, un travail de cette nature exigerait des volumes, car on ne peut tenter de suivre ainsi le fil du passé sans toucher à une infinité d'événements qui ont tous, dans certaine mesure, exercé une influence sur les résultats obtenus : il faudrait tracer l'historique des tarifs, noter tous les incidents qui se sont succédé dans le mouvement des transports, mesurer l'intensité des crises de toute espèce qui ont marqué la longue période que l'étude comprendrait ; il faudrait peser les conséquences multiples de l'allongement progressif du réseau de l'État, établir la balance des effets tantôt favorables et tantôt défavorables des lignes concédées, envisagées soit comme des affluents productifs soit comme des concurrences plus ou moins redoutables ; les fluctuations imprimées aux relations internationales et même aux relations de l'intérieur, devraient être observées avec soin ; chaque année, chaque mois, devraient être étudiés à la loupe pour ne négliger aucun élément d'appréciation, aucune induction, aucun principe de la grande loi des transports.

Ce n'est pas le lieu d'aborder ce travail ; on se bornera à en montrer les points principaux.

L'histoire des opérations du chemin de fer de l'État, pendant les vingt-six ou vingt-sept premières années de son existence, peut se résumer en se concentrant sur *la recette brute*, sur *la dépense budgétaire* et sur *la recette nette de l'exploitation* ; on peut y ajouter, comme conclusion, un relevé rapide du *solde des comptes*, en ayant égard aux intérêts des capitaux.

On sait que le chemin de fer de l'État a commencé par ne transporter que des voyageurs ; c'est seulement à partir du 1^{er} juillet 1837 qu'il s'est chargé du transport des bagages. Le 1^{er} février 1838, on introduisit le principe de la location de wagons à marchandises ; les marchandises au tonneau et les voitures ne furent

acceptées qu'à dater du 1^{er} avril 1839; enfin, il faut attendre le 1^{er} août 1840 pour voir le transport des marchandises au tonneau faire place au transport des marchandises en détail. A cette date du 1^{er} août 1840, l'exploitation embrassait un développement de 530 kilomètres; la longueur *moyenne* exploitée avait été successivement de 15 1/2 kilomètres en 1833, de 36 kilomètres en 1836, de 90 kilomètres en 1837, de 202 kilomètres en 1838, de 273 1/2 kilomètres en 1839; elle fut de 324 1/2 kilomètres pour l'année 1840.

La recette, bien peu importante à la vérité, n'avait pas cessé de s'accroître: de 269,000 francs qu'elle était en 1833, elle s'était élevée, les années suivantes, progressivement à 823,000 francs, à 1,417,000 francs, à 3,100,000 francs, à 4,200,000 francs; on la trouve à 5,500,000 francs en 1840. — Ce dernier chiffre comprenait 4,000,000 de francs du chef des voyageurs et un million de francs du chef des petites et des grosses marchandises réunies; le surplus provenait des bagages, des voitures, des fonds et valeurs, des produits extraordinaires.

En 1841, la longueur *moyenne* du réseau s'augmente de 16 kilomètres, et la recette s'accroît de 900,000 francs, dont 730,000 francs dus aux marchandises; — en 1842, nouvel accroissement de 58 kilomètres en étendue et de 1,500,000 francs en recette: cette fois, le produit s'est amélioré de 600,000 francs quant aux voyageurs, de 170,000 francs quant aux bagages et de 400,000 francs quant aux marchandises. L'année 1843 amène 86 kilomètres de plus et une augmentation de 1,500,000 dans la recette (800,000 francs pour les voyageurs, 700,000 francs pour les marchandises).

En 1844, le réseau à construire par l'État est livré à l'exploitation dans toute son étendue (560 kilomètres) et la recette s'accroît encore de 2,200,000 francs: 700,000 francs sont dus aux voyageurs et 1,500,000 francs aux marchandises.

En 1845, 1846 et 1847, l'amélioration dans la recette est de 1,200,000 francs chaque année: on atteint le chiffre de 14,800,000 francs dans lequel voyageurs et marchandises figurent pour 14 millions répartis par moitié entre ces deux grandes sources du revenu. — La longueur des lignes n'avait subi aucun changement en 1845 ni en 1846; elle s'était augmentée de 10 kilomètres en 1847.

Mais les événements de 1848 éclatent; la recette tombe de 14,800,000 francs à 12,200,000 francs, bien que le développement du réseau soit allongé de 26 kilomètres: la recette pour voyageurs avait fléchi de 1 million de francs; le produit des marchandises avait éprouvé une baisse de 1,400,000 francs.

Cependant la chute n'était que momentanée: les recettes se relèvent à 13,200,000 francs en 1849; elles montent à 13,100,000 francs en 1850, à 16,500,000 francs en 1851 et à 17,500,000 francs en 1852; la reprise de 1850 comparativement à 1849 était surtout magnifique, car elle atteignait 1,900,000 francs.

En 1852, la recette totale se décomposait comme suit: voyageurs, 8,500,000 francs; marchandises, 7,900,000 francs; bagages, 600,000 francs; voitures, finances et produits divers, 500,000 francs. En 10 ans, l'accroissement de recette avait été de 9,500,000 francs, soit 126.67 p. %: 3,400,000 francs (72.34 %) quant aux voyageurs et 5,600,000 francs (266.67 p. %) quant aux marchandises.

Ce fut mieux encore en 1853 où l'augmentation fut, dans son ensemble, de 2,400,000 francs et en 1854, où elle atteignit trois millions de francs. Puis vient 1855 qui donne 1,800,000 francs d'accroissement sur 1854, soit une recette totale de 24 1/2 millions.

Ici se produit non un mouvement de recul semblable à celui de 1848, mais un arrêt : l'accroissement de 1856 sur 1855 ne dépasse point 100,000 francs. Heureusement ce n'était là qu'une crise momentanée : 1857 donne 900,000 francs de plus que 1856 ; 1858 surpasse 1857 de 1,800,000 francs ; 1859 amène une nouvelle augmentation de 800,000 francs, et enfin 1860 clôt la période par un excédant de 1,500,000 francs sur 1859.

La recette de 1860 avait atteint le chiffre inespéré de 29,600,000 francs dont 11,500,000 francs pour les voyageurs et 16,740,000 francs pour les marchandises. — En 1845, les voyageurs rapportaient 5 1/2 millions et les marchandises 2,900,000 francs : en 17 ans, la recette des voyageurs avait doublé, celle des marchandises s'était accrue de 477.25 p. % !

Il résulte de ces chiffres, que, partis de 200,000 francs, les revenus bruts du chemin de fer se sont élevés à 50 millions de francs par année, en une période de 26 ans ; que l'écart immense qui sépare ces deux chiffres (écart qui ne fera certainement que grandir) a été franchi par une succession non interrompue, ou à peu près, d'augmentations normales. Une fois seulement, il y a eu baisse dans les produits d'une année comparés à ceux de l'année immédiatement précédente ; c'était en 1848 : la date explique le mouvement de rétroaction.

Une autre fois, c'était en 1856, la recette est restée stationnaire : en 1855, l'exposition universelle de Paris avait donné lieu à un mouvement considérable de voyageurs ; ce mouvement ne s'est, à la vérité, pas reproduit l'année suivante, mais il a été amplement compensé par la masse de monde que les fêtes jubilaires de juillet 1856 ont amenée au chemin de fer ; aussi la recette de 1856, du chef des voyageurs, dépasse-t-elle de 327,000 francs la recette correspondante de 1855. — La stagnation signalée a porté exclusivement sur les marchandises : on doit l'attribuer à la double crise qui a marqué l'année 1856, crise monétaire provoquée par la guerre d'Orient, crise alimentaire provenant du renchérissement excessif de toutes les denrées nécessaires à l'existence. Ce qui prouve, d'ailleurs, que la cause de l'arrêt dans la progression des recettes n'a rien de local, c'est que les mêmes effets se sont fait sentir, à un égal degré, pour toutes les exploitations et notamment pour les exploitations françaises.

Au surplus, quoi qu'il en soit des circonstances qui ont ainsi comprimé le mouvement ascensionnel de la recette en 1856, un fait ressort à l'évidence du court exposé qui vient d'être fait : c'est que le chemin de fer porte en lui-même toutes les sources de sa prospérité ; il obéit à une loi puissante de progrès continu qui lui imprime une impulsion énergique. Cette loi procède de deux principes distincts : l'allongement des lignes exploitées, et l'augmentation du mouvement des transports. — Le plus fécond et le plus actif de ces deux principes est, sans contredit, le deuxième ; — ce qui le prouve, c'est que la recette s'est accrue annuellement de 1,200,000 francs pour chacun des exercices 1845, 1846 et 1847, bien que le réseau eût gardé le même développement depuis le 25 octobre 1843 ; ce

qui le prouve encore, c'est que la longueur moyenne des lignes exploitées s'est accrue de plus de 60 kilomètres en 1856 comparativement à 1855, et que, néanmoins, l'amélioration dans la recette n'a pas excédé 100,000 francs en faveur de la première de ces deux années. — On pourrait citer également, dans le même ordre d'idées, les résultats de 1857 : la longueur moyenne du réseau avait diminué par suite de la cession de la ligne de Landen à Hasselt, et cependant la recette a monté de 900,000 francs.

La progression constante des revenus puise donc sa cause principale dans le développement normal du trafic, et ce développement est lui-même continu : voilà la première conséquence à déduire des faits observés jusqu'à ce jour.

Une autre remarque à noter est celle-ci : les transports de marchandises, qui, dans l'origine, occupaient une si petite place dans le mouvement général, tendent à en prendre la part la plus considérable. Les grosses marchandises rapportent au-delà de 50 p. % des recettes totales, et elles sont certainement loin d'avoir dit leur dernier mot. La recette provenant des transports de voyageurs s'accroît aussi, chaque année ; mais elle obéit à une loi qui n'est guère aussi impérieuse que la loi qui règle les transports de marchandises : les chiffres donnés plus haut démontrent ce fait de la manière la plus péremptoire.

Ce qui rend ces résultats plus satisfaisants encore, c'est que l'accroissement se produit sur l'ensemble des relations desservies par le railway national : le mouvement intérieur, d'un côté, et le mouvement international, de l'autre, gardent toujours les mêmes positions respectives ; le transit et les services internationaux réunis donnent, depuis dix ans au moins, une recette qui reste constante proportionnellement à la recette générale ; en 1852, la proportion était de 20.50 p. % ; en 1860, elle se calculait à 20.14 p. % . — La recette des services intérieurs ne varie donc pas non plus comparativement à l'ensemble des produits : cette circonstance semble permettre de conclure que l'amélioration est *normale*, et par conséquent *durable*, précisément parce qu'elle se manifeste dans des proportions qui se maintiennent avec tant de persistance et de régularité.

D'après ce qui précède, on voit que la recette brute de l'exploitation se comporte de manière à ouvrir un vaste champ aux espérances. En est-il de même en ce qui touche les dépenses, abstraction faite des intérêts et des frais d'amortissement ?

A ce point de vue, les appréciations deviennent difficiles. — D'abord, il est élémentaire, pour l'industrie des chemins de fer comme pour toutes les industries en général, que les dépenses ne sont pas tout à fait proportionnelles au mouvement des affaires ni aux recettes qui en découlent : la dépense comprend notamment un élément à peu près invariable, qui se traduit en *frais généraux de police, d'entretien et d'administration*, et sur lequel l'accroissement du travail n'exerce pas une influence très-sensible. Voilà une première raison pour laquelle on ne peut, sans descendre aux détails de l'exploitation, établir le coefficient exact de la relation qui existe entre les frais, d'une part, et les produits, d'autre part.

En second lieu, il est à remarquer que le budget du chemin de fer a considérablement varié dans son libellé : il en résulte que les dépenses de même nature,

mais appartenant à des exercices différents, peuvent parfois difficilement être comparées entre elles.

Les difficultés augmentent lorsque les frais annuels d'exploitation sont grossis, dans une mesure plus ou moins grande, de frais afférents à l'établissement ou à la création proprement dite de l'industrie.

On a remplacé des rails faibles par des rails forts, des locomotives d'ancien système par des machines plus puissantes; on a renouvelé les billes et tout le matériel primitif des transports; on a couvert et fermé les voitures de troisième classe; les chars-à-bancs même n'étaient, à l'origine, fermés que par des rideaux; on a créé de nouvelles voies d'évitement, etc. Tous ces travaux ont, en partie, été payés au moyen des allocations budgétaires, faute d'une réserve destinée à cette fin ou d'une nouvelle émission de capital.

Ajoutons que les dépenses concernant le service du chemin de fer ne peuvent pas toujours être nettement séparées de celles du service des postes et du service des télégraphes, avec lesquelles elles ont une infinité de points de contact.

Il ne peut donc être question ici que de jeter un coup d'œil en quelque sorte superficiel sur la marche des dépenses annuelles de l'exploitation; il est possible, d'ailleurs, de saisir ainsi au passage quelques faits dont il ne sera pas inutile de tenir note.

De 1835 à 1843, les dépenses étaient renseignées sous trois rubriques seulement : *la police et l'entretien de la route*, — *les transports*, — *la perception*. — Les années extrêmes de cette période ont absorbé respectivement : 1835, une somme de 169,000 francs et 1843, une somme de 5 1/2 millions; — l'écart franchi dans l'espace de huit années était donc de 5,331,000 francs.

Il est vrai que cet accroissement de dépense répondait à une augmentation de 470 kilomètres de développement dans la longueur moyenne des voies exploitées; mais il est vrai aussi que la progression de la dépense, si elle était continue, ne s'était pas répartie également entre les huit exercices. Ainsi, la dépense par kilomètre moyen livré au service avait oscillé entre 9,300 francs (1840) et 13,600 francs (1838); — la somme absorbée, en moyenne, par chaque kilomètre exploité offre même des variations singulières; on la calcule successivement à 12,500 francs en 1835, à 12,000 francs en 1836, à 12,400 francs en 1837, à 13,600 francs en 1838, à 11,300 francs en 1839, à 9,500 francs en 1840, à 13,300 francs en 1841, à 12,000 francs en 1842 et enfin à 11,300 francs en 1843.

Ces chiffres sont excessivement loin d'atteindre ceux auxquels ont est aujourd'hui parvenu. Cela signifie-t-il que la situation était, à l'origine, plus prospère que maintenant? non, évidemment; car si la dépense est à peu près double à présent de ce qu'elle était il y a vingt ans, la recette de 1860 équivaut à trois fois celle de 1843.

Aussi, l'on a exploité : à 62.82 p. % en 1835, à 52.24 p. % en 1836, à 84.69 p. % en 1837, à 87.10 p. % en 1838, à 73.81 p. % en 1839, à 58.49 p. % en 1840, à 72.58 p. % en 1841, à 62.66 p. % en 1842, et à 61.11 p. % en 1843. Chose digne de remarque, en 1839 et en 1843, la dépense par kilomètre exploité ressort à la même somme (11,300 francs); et

ependant le rapport de la dépense totale à la recette brute s'élève à 73.81 p. % en 1859, tandis qu'il ne dépasse pas 61.11 p. % en 1843.

Ces résultats ne peuvent-ils pas être attribués : 1° à ce que le nouveau mode de transport introduit par la loi du 1^{er} mai 1834 avait peine, dans les commencements, à lutter contre les anciennes voies de communication et contre les habitudes séculaires du commerce et de l'industrie ; 2° à ce que les tronçons de lignes successivement ouverts à la circulation ne pouvaient évidemment pas apporter à la recette toutes les ressources qu'ils ont fournies ultérieurement ; 3° à ce que l'opération, réduite à des proportions relativement étroites, se trouvait écrasée, en partie, par les frais généraux qui pèsent si lourdement sur toutes les petites industries ?

Quoi qu'il en soit des causes de l'insuccès passager de l'œuvre qui devint plus tard si productive, on constate que la dépense d'exploitation ne s'est pas accrue dans la même mesure que la recette, à partir du jour où tout le réseau décrété fut livré aux transports.

Les produits de 1844 excèdent de 2,200,000 francs ceux de 1843, et cependant l'augmentation remarquée dans les frais d'exploitation n'est que de 100 000 francs : la dépense est tombée à 50 p. % de la recette.

En 1845, les remplacements des billes et des fers de la voie exigent des sacrifices jusqu'alors peu appréciables ; l'entretien du matériel des transports réclame des frais de main-d'œuvre plus considérables que ceux auxquels on était habitué ; le trafic augmente et demande des dépenses nouvelles de personnel : le budget s'élève à 6,300,000 francs, et cependant cette somme n'équivaut pas à plus de 50.84 p. % de la recette.

Les mêmes causes se reproduisent en 1846, mais, cette fois, elles agissent avec plus d'intensité : la dépense pour remplacement des billes et des rails s'accroît de 225,000 francs, celle du renouvellement et de l'entretien du matériel se surélève de 700,000 francs, et l'exploitation coûte 7,300,000 francs, c'est-à-dire 55.68 p. % de la recette.

La situation empire en 1847 : l'augmentation de la dépense générale est de 2 millions de francs par rapport à 1846 ; cette somme s'applique aux travaux de la voie à concurrence de un million, et aux réparations du matériel à concurrence de 900,000 francs ; — le trafic n'en prend qu'un vingtième, ou 400,000 francs. L'exploitation enlève à elle seule 62.84 p. % de la recette brute.

On dit *l'exploitation*, parce que c'est le terme consacré, mais il est certain que des compagnies particulières n'auraient pas puisé dans leur budget annuel pour couvrir les frais qui constituent la différence énorme qui vient d'être constatée entre les dépenses de 1847 et celles de 1846.

Cependant une amélioration se produit en 1848 : la dépense descend à 8.800,000 francs. La diminution porte exclusivement sur les travaux de la voie et de la traction ; bien que les recettes aient fléchi de 2,600,000 francs, les dépenses de perception, de trafic et d'administration générale s'accroissent ; l'accroissement est insignifiant, il est vrai, mais encore existe-t-il. Ce fait ne prouve-t-il pas que le compte de l'exploitation avait été chargé, les années précédentes, de frais qui auraient dû figurer au compte de premier établissement ? —

Au surplus, la recette avait tellement baissé que la proportion de la dépense au produit brut s'est élevée à 72.13 p. % en 1848.

En 1849, il se produit une nouvelle diminution de 300,000 francs dans la dépense, et cette fois encore la réduction porte exclusivement sur les allocations réservées aux travaux de la voie et à l'entretien du matériel : le rapport de la dépense à la recette descend au taux de 1847 ou à peu près (62.88 p. %).

Mais vient l'année 1850 qui amène avec elle une importante augmentation de dépense : 700,000 francs pour travaux et fournitures de la voie, 150,000 francs pour la traction et le matériel, 30,000 francs pour l'ensemble des autres services : — cela fait, en tout, 900,000 francs d'accroissement, ce qui conduit au chiffre de 9,200,000 francs, ou 60.93 p. %, de la recette brute. La dépense, par kilomètre de voie exploité, revenait à 14,700 francs.

Cependant une amélioration de 500,000 francs est obtenue en 1851 : les dépenses de la voie avaient fléchi de 400,000 francs; celles d'administration générale et de perception avaient, au contraire, grossi de 100,000 francs; la recette brute n'était plus absorbée par les frais d'exploitation qu'à concurrence de 54.60 p. %. — Cette proportion descend à 50.29 p. % en 1852, année qui, comme on le sait, ouvre l'ère de prospérité dans laquelle le chemin de fer est définitivement entré depuis dix ans : les recettes avaient atteint un chiffre qui permettait à l'exploitation de supporter de fortes dépenses.

Aussi, bien que l'année 1853 solde par une augmentation de 900,000 francs dans les frais (500,000 francs pour la voie et plus de 350,000 francs pour le matériel), le rapport de la dépense à la recette ne représente pas plus de 48.75 p. %; de même, l'exploitation de 1854 se fait à 49.54 p. %, malgré une augmentation de 1,600,000 francs dans la dépense, parce que la recette s'était accrue de trois millions.

L'année 1855 et surtout l'année 1856 se sont ressenties du renchérissement de la main d'œuvre et des matières premières nécessaires à l'exploitation : l'année 1856 a, de plus, été marquée, ainsi que cela a été dit plus haut, par un ralentissement sensible dans la progression des recettes. Aussi les dépenses ont-elles absorbé, en 1855, 55.47 p. % et, en 1856, 60.16 p. % du produit brut.

Le chiffre le plus élevé que la dépense ait atteint jusqu'à ce jour est celui de l'année 1856 : il est de 14,800,000 francs. Pendant les années suivantes, il a varié entre 14,200,000 francs et 14,700,000 francs, savoir : 1857, 14,500,000 francs, — 1858, 14,700,000 francs, — 1859, 14,500,000 francs et 1860, 14,200,000 francs.

Un des résultats les plus remarquables à enregistrer, en ce qui concerne les dépenses des cinq dernières années, est la décroissance rapide et frappante qui s'est produite dans les frais de combustible pour le service de la traction et de l'arsenal : ces frais ont successivement figuré au budget, pour 2,429,000 francs en 1855, pour 2,394,000 francs en 1856, pour 1,922,000 francs en 1857, pour 1,783,000 francs en 1858, pour 1,567,000 francs en 1859 et pour 1,327,000 francs en 1860; de sorte que la dépense de 1860 n'exécède pas 54.65 p. % de celle de 1855.

On n'a pas oublié que la dépense générale de 1860 ressortait seulement

à 47.94 p. % de la recette brute de la même année et que la proportion est tombée à 43.60 p. %, en 1861. On peut dire que la différence entre le produit et la dépense tend, depuis 1857, à s'accroître dans *les deux sens* : il y a, à la fois, amélioration considérable au point de vue de la recette et diminution assez sensible dans la dépense : c'est là un des résultats les plus heureux que l'on puisse constater.

De ce qui précède, il résulte que si la recette brute de 1855 à 1860 s'est élevée de 0.20 à 50, la dépense d'exploitation ne s'est élevée que dans la proportion de 0.10 à 14. Il en résulte, en outre, que les produits suivent une marche ascendante non interrompue, tandis que la dépense révèle un mouvement en quelque sorte intermittent de hausse et de baisse alternatives : en somme, il y a augmentation dans le résultat final, aussi bien pour la dépense que pour la recette, mais la progression de la dépense est beaucoup moins sensible que celle de la recette, et même les quatre dernières années indiquent une décroissance dans le chiffre des frais annuels.

On peut dire aussi que l'accroissement de dépense est, dans une bonne mesure, indépendant de l'action de l'administration : comme on l'a vu, il provient, en partie, de la cherté des objets d'approvisionnement et de consommation, des renouvellements importants faits en ce qui concerne les fers et les billes de la voie et en ce qui touche au matériel des transports ; on doit, en outre, en attribuer une partie aux améliorations notables que l'on est tenu d'introduire dans toutes les branches du service, sous peine de faillir à la tâche ou de rester au dessous des exigences de la position.

Aujourd'hui que le chemin de fer est devenu très-prospère, il importe peu que l'on continue de faire figurer au budget les dépenses de premier établissement qui y ont pris place depuis vingt ans ; mais, dans des temps moins heureux, ce fait avait une influence regrettable sur la signification des résultats obtenus, et c'est ce qui n'a pas toujours été compris. Sans doute, l'on doit s'attacher à établir, autant que possible, une distinction radicale entre les frais de construction et ceux d'exploitation ; les lois de la comptabilité l'exigent et cela est indispensable à la saine appréciation des produits effectifs du railway national ; mais la situation est telle maintenant que la confusion partielle à laquelle on fait allusion n'offre plus les inconvénients qu'elle pouvait engendrer à l'origine, c'est-à-dire, à une époque où les recettes n'atteignaient pas un chiffre assez important pour que le rapport de la dépense au produit ne fut pas facilement altéré par le mélange des frais de construction aux frais d'exploitation.

On a dit plus haut qu'un troisième point est à examiner, après la recette brute et la dépense d'exploitation : c'est la *recette nette*, abstraction faite des intérêts et de l'amortissement des capitaux de premier établissement. — La recette nette ainsi envisagée se déduit nécessairement du rapprochement de la recette brute et de la dépense. Cette recette nette a donc un mouvement qui lui est propre et qui est commandé en même temps par deux éléments agissant parfois dans un même sens (accroissement de recette et diminution de dépense, ou diminution de recette et accroissement de dépense), mais pouvant aussi agir en

sens opposé. — La recette nette, telle qu'elle ressort des vingt-six premières années de l'exploitation, présenterait, sur un tableau graphique, une véritable ligne brisée composée d'une suite de lignes d'inégale longueur et ayant presque toutes des directions différentes.

Ainsi la recette nette de 1835 ne dépasse point 100,000 francs ; — elle est quadruplée en 1836, mais 1837 la ramène immédiatement à 200,000 francs, tandis que 1838 la relève au chiffre de 4836. — En 1839, elle monte à 1,100,000 francs, et 1840 la voit même atteindre 2,200,000 francs. — Tout à coup elle tombe à 1,700,000 francs : en 1841, la recette brute ne s'était accrue que de 900,000 francs, et la dépense s'était augmentée de 1,400,000 francs. — Cependant la recette nette reprend sa marche ascendante dès 1842 (2,800,000 francs) ; elle fait mieux encore en 1843 (4,500,000 francs) ; — en 1844, on la trouve à 5,600,000 francs et en 1845, à 6,100,000 francs. — L'année 1845 était tout à fait exceptionnelle ; l'amélioration y avait été de 1,700,000 francs, et les années 1844 et 1845 n'ont plus donné respectivement que 1,100,000 francs et 500,000 francs d'accroissement accumulé.

Mais les dépenses de 1846 sont de 2 millions au-dessus de celles de 1845, et la recette nette reste à 6,500,000 francs, pour descendre subitement à 5 1/2 millions en 1847 et à 3,400,000 francs en 1848.

A partir de 1849, il s'ouvre une période d'augmentations non-interrompues et considérables ; cette période s'arrête en 1854, année où la recette nette ressort à 11 1/2 millions : l'amélioration avait été de 1 1/2 million en 1849 par rapport à 1848, de 1 million en 1850, de 1 1/2 million en 1851, de 1,200,000 francs en 1852, de 1 1/2 million en 1853 et de 1,400,000 francs en 1854, soit ensemble 8,100,000 francs en six ans, ce qui avait conduit de 3,400,000 francs, recette nette de 1848, à 11 1/2 millions, recette nette de 1854.

Survient alors une chute nouvelle ; l'année 1855 ne donne plus que 11,400,000 francs et surtout 1856 solde seulement par 9,800,000 francs : c'était 1,700,000 francs de baisse en deux ans. — Cet arrêt n'est racheté qu'à concurrence de 1,200,000 francs en 1857, année dont la recette nette est de 11,000,000 francs. Heureusement les exercices 1858, 1859 et 1860 sont plus féconds, 1860 principalement : ces trois années voient leurs comptes se clore respectivement par une recette nette de 12,600,000 francs, de 13,600,000 francs et de 15,400,000 francs : ce dernier chiffre représentait 52.06 p. % de la recette brute.

Dans leur ensemble, ces mouvements successifs produisent donc quatre fois un abaissement de recette nette : en 1837, en 1841, en 1847 et 1848, en 1855 et 1856. Cela fait six années mauvaises contre vingt bonnes, dont quelques-unes très-bonnes. Parmi les quatre reculs, il n'y en a que deux qui aient eu de l'importance : celui de 1847-1848 et celui de 1855-1856 ; les causes auxquelles ils doivent être attribués ont déjà été exposées.

Ce qu'il y a de plus significatif dans ces faits, c'est que la *recette nette* s'est accrue de 5,600,000 francs en quatre années (1857 à 1860) : un cataclysme pourrait seul faire sortir l'entreprise de la voie dans laquelle elle marche maintenant avec tant de bonheur et d'un pas si assuré ; les résultats de 1861 viendront le confirmer dans le cours du présent travail.

Il reste à envisager l'histoire du chemin de fer de l'État Belge au point de vue du bénéfice général, toutes dépenses quelconques étant portées en compte.

Posons d'abord des chiffres : les dix-sept premiers exercices soldent par un déficit ; sauf 1836, chaque année laisse après elle une perte considérable, et l'accumulation de toutes les pertes partielles mène à un découvert de 31,598,000 francs ; — mais la face des choses change complètement à partir de 1852, et en dix ans le découvert fait place à un bénéfice. — Dans ces deux courants, il n'y a pas eu la moindre intermittence : les pertes se succédaient sans répit, comme les bénéfices annuels sont venus, plus tard, travailler, sans discontinuation, à l'extinction totale de la dette contractée.

La perte de 1835 (y compris 30,000 francs d'intérêts payés en 1834) était de 100,000 francs ; à la fin de 1836, cette perte s'était transformée en un boni de 37,000 francs ; — au 31 décembre 1837, le découvert est de 826,000 francs ; il s'élève à 1,723,000 francs à la fin de 1838, à 2,950,000 francs au 1^{er} janvier 1840, à 3,283,000 francs au 1^{er} janvier 1841, à 11,200,000 francs au 1^{er} janvier 1842, à 14,360,000 francs au 1^{er} janvier 1843, à 17,300,000 francs au 1^{er} janvier 1844, à 19,738,000 francs au 1^{er} janvier 1845, à 20,819,000 francs au 1^{er} janvier 1846, à 21,683,000 francs au 1^{er} janvier 1847, à 23,800,000 francs au 1^{er} janvier 1848, à 27,579,000 francs au 1^{er} janvier 1849, à 29,220,000 francs au 1^{er} janvier 1850, à 31,275,000 francs au 1^{er} janvier 1851, et enfin à 31,598,000 francs au 1^{er} janvier 1852.

Nous voici arrivés au point culminant ou plutôt au bout de cette longue addition de déceptions. La descente sera plus rapide.

La balance, par solde débiteur, se réduit successivement à 50,878,000 francs au 1^{er} janvier 1853, à 28,768,000 francs au 1^{er} janvier 1854, à 23,008,000 francs au 1^{er} janvier 1855, à 21,400,000 francs au 1^{er} janvier 1856, à 19,723,000 francs au 1^{er} janvier 1857, à 16,958,000 francs au 1^{er} janvier 1858, à 13,108,000 francs au 1^{er} janvier 1859, à 8,724,000 francs au 1^{er} janvier 1860, à 2,210,000 francs au 1^{er} janvier 1861 ; le présent rapport fera voir que ce restant du découvert a cessé d'exister.

D'où venait ce déficit croissant qui, pendant quelque temps, a jeté tant de discrédit sur l'opération ?

Quoi qu'on ait dit, les recettes brutes ont toujours largement couvert les dépenses d'exploitation : ce sont les intérêts et les intérêts seulement dont le paiement est resté en souffrance, et il en a été ainsi pour une raison bien simple : le railway *national* n'a pu prendre les allures des chemins de fer privés ; quand ceux-ci font un bénéfice équivalent à 2 1/2 p. % des capitaux de construction, ils paient 2 1/2 p. % aux porteurs de leurs titres et pas un centime en sus. Le chemin de l'État, au contraire, édifié au moyen du produit de l'émission d'emprunts garantis par le pays, est tenu de toujours payer l'intérêt de ces emprunts, quelle que soit l'importance de sa recette nette d'exploitation ; si cette recette nette est insuffisante, le Trésor public vient en aide à l'entreprise mais c'est simplement en qualité de véritable prêteur et non comme un généreux donataire.

Or, on a vu que deux circonstances sur lesquelles rien ne pouvait agir ont mis un obstacle invincible à ce que le chemin de fer de l'État pût, dans l'origine,

payer lui-même des intérêts calculés à un taux si onéreux : la recette ne pouvait pas prendre tout son développement, et la dépense d'exploitation était grossie de frais qui lui étaient absolument étrangers.

De plus, les compagnies concessionnaires de chemins de fer privés ne servent pas d'intérêts à leurs actionnaires avant que ceux-ci n'aient effectué les versements auxquels ils ont souscrit ; et l'époque des versements est fixée d'après les besoins présumés de l'entreprise. — Le railway de l'État est dans une autre position : quand le Trésor public emprunte pour le chemin de fer un capital quelconque, les intérêts de l'emprunt sont mis à la charge du railway à partir de l'émission des obligations constitutives de la dette, bien que les fonds provenant de cette émission ne soient encaissés par le chemin de fer que progressivement, par petites fractions, dans l'ordre des besoins journaliers.

Enfin, les compagnies ont devant elles un espace de quatre-vingt-dix ans sur lequel elles peuvent échelonner les opérations de l'amortissement des titres créés par elles ; tandis que la dette du chemin de fer de l'État, suivant toutes les conditions de la dette nationale, s'amortit beaucoup plus rapidement.

Il est vrai que cette dernière circonstance réagit dans un sens favorable sur les recettes des années qui suivent la première période de l'exploitation, et ceci servira de transition pour indiquer sommairement les causes principales qui ont permis au crédit du chemin de fer de se rasseoir sur des bases devenues si solides.

La première de ces causes consiste, sans contredit, dans l'augmentation de la recette ; ce fait a été expliqué plus haut. — Vient, en second lieu, la diminution progressive du capital à rembourser, par le jeu de l'amortissement, et c'est ce à quoi il vient d'être fait allusion : le capital diminuant, les intérêts ne peuvent rester à la même hauteur.

Deux autres circonstances avantageuses pour le railway national doivent être citées : la conversion des emprunts à 5 p. % en emprunts à 4 1/2 p. %, et, dans ces derniers temps, la disparition de la dette flottante du bilan financier de la Belgique. Quand les ressources ordinaires du budget permettent au pays de ne pas souscrire des bons du Trésor, le chemin de fer est exonéré de tout intérêt du chef des capitaux que lesdites ressources lui ont fournis.

Il faut ajouter cependant, comme correctif, que la bonne situation du crédit public exerce une influence défavorable sur les opérations de l'amortissement, puisqu'alors les rachats à la bourse se font à des taux qui, presque toujours, sont supérieurs à ceux des émissions des titres ; de sorte que l'on peut conclure en ces termes : l'amélioration constatée est due, pour la plus grande part, au chemin de fer lui-même.

Le résumé qui vient d'être tracé met cette assertion au-dessus de toute contestation ; il démontre que l'œuvre patriotique du 1^{er} mai 1834 reste digne de toutes les sympathies de la nation et continue de figurer au premier rang, parmi les grandes choses que la Belgique indépendante a su réaliser.

Sans doute, le chemin de fer devait encore 47 millions au Trésor public, à la date du 31 décembre 1860 ; mais cette dette s'éteint, en diminuant tous les jours : d'ailleurs, on ne saurait trop le répéter, elle provient uniquement de ce que le railway de l'État a reçu l'obligation de se rembourser lui-même en faisant son

propre amortissement. Cette obligation se remplit fidèlement depuis 1854 ; le passé est donc un sûr garant pour l'avenir ; l'exposé des opérations de 1861 va prouver, comme l'ont fait déjà ces dernières années, que le chemin de fer ne tardera plus à être complètement libéré même du chef de l'amortissement effectué jusqu'à ce jour, et qu'il deviendra bientôt, suivant la fiction consacrée par la loi, l'un des créanciers les plus généreux de la nation, comme il est déjà l'une des sources les plus abondantes du budget des voies et moyens.



CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION — SITUATION DE LA VOIE

1.

Chemins de fer existant en Belgique.

Le développement des voies ferrées de la Belgique a pris une extension relativement importante, pendant l'année 1861, par suite de la mise en exploitation de trois lignes nouvelles que le compte rendu de 1860 signalait comme étant en cours de construction.

On doit citer, en premier lieu, l'ouverture des trois dernières sections du railway de Hainaut et Flandres : la section de Saint-Ghislain à Basècles a été livrée aux transports à partir du 20 février 1861; celle de Basècles à Leuze l'a été le 26 mai suivant, et celle de Leuze à Audenarde, à partir du 1^{er} septembre. — La ligne entière, de Saint-Ghislain à Gand, est donc complètement achevée : la métropole industrielle de la Belgique se trouve ainsi considérablement rapprochée des lieux d'extraction de la houille qui alimente une grande partie de ses nombreux établissements.

Dans une autre direction, la ville de Gand s'est reliée par la voie de fer à l'un des rares arrondissements administratifs du royaume qui étaient, jusqu'à ce jour, restés en dehors du réseau national : la ligne de Gand à Eecloo s'est ouverte aux transports à partir du 1^{er} septembre 1861, le jour même où les wagons de la ligne achevée de Saint-Ghislain pénétraient, au midi, dans le chef-lieu de la Flandre orientale.

En troisième lieu, la ligne internationale de Liège à Maestricht a été inaugurée, avec certaine solennité, à la date du 10 novembre dernier, et le service régulier y a commencé à dater du 24 du même mois.

Au-delà des frontières, la section de Luxembourg à Trèves s'était ouverte vers le 20 du mois d'août, complétant ainsi la voie ferrée qui actuellement s'étend, sans interruption, d'Ostende à la Moselle et à la Sûre, en traversant la Belgique dans sa plus grande étendue.

D'un autre côté, l'année 1861 a été fertile en concessions sérieuses; la loi du 2 juin 1861 a approuvé diverses conventions qui assurent la construction de plusieurs lignes nouvelles : il y a, d'abord, celle de Louvain à Hérenthals avec

embranchement d'Aerschot sur Diest ; il y a, en second lieu, la ligne de Bilsen à Tongres, chef-lieu d'un arrondissement administratif qui avait aussi des titres incontestables à être raccordé aux chemins de fer ; — la même loi comprend les concessions de Braine-le-Comte à Gand, d'Eecloo à Bruges, de Tournai à la frontière de France vers Lille, et de Mariembourg à la Meuse vers Dinant. La plupart de ces voies ont déjà fait l'objet de conventions provisoires, et même de conventions définitives, qui permettent de compter sur la prochaine réalisation des travaux.

Enfin, l'on doit ajouter à cette nomenclature la ligne de Bruges à Blankenberghe, pour laquelle une convention définitive a été signée tout récemment.

En attendant que cette dernière ligne soit construite, l'exploitation de l'État s'est efforcée de faciliter, autant que possible, l'accès de Blankenberghe, en rétablissant, pendant l'été de 1861, le service d'affluent qui, déjà en 1860, a fonctionné entre cette localité et la ville de Bruges. — Le cercle dans lequel cet affluent avait été restreint en 1860, a même été agrandi, le bureau des postes de Blankenberghe ayant, en 1861, été mis en relation directe avec les stations de Gand, de Courtrai, de Lille, de Tournai, de Termonde, d'Alost, de Bruxelles, de Malines, d'Anvers, de Louvain, de Liège, de Spa et de Verviers.

L'administration a également continué de porter son attention sur l'organisation de nouveaux services réguliers de messageries aboutissant au chemin de fer. Le *Guide officiel des voyageurs* renseigne 1,060 services de correspondances de diligences, malles-postes, bateaux à vapeur et barques, en coïncidence avec les trains de tous les railways de la Belgique, et, parmi ces services, le plus grand nombre ont plusieurs départs et plusieurs arrivées par jour. — Ce seul chiffre indique que si le chemin de fer a nuï au batelage et aux messageries, il a, par contre, fourni beaucoup d'éléments à leur activité, tout en favorisant singulièrement les relations de toute nature.

Des affluents d'une autre espèce prennent beaucoup de développement : ce sont les raccordements industriels aux voies ferrées. Pour ce qui concerne le chemin de fer de l'État, la position s'est encore améliorée, d'une manière assez sensible, en 1861. Huit *raccordements* nouveaux à des stations ont été mis en exploitation ; cinq raccordements déjà existants ont été placés sous le régime des dispositions introduites en 1858 pour fixer tout ce qui se rattache à cette sorte d'affluents, dispositions dont les comptes rendus antérieurs ont fait connaître la substance ; — enfin, cinq *embranchements en pleine voie ou en gares privées* ont, en outre, été modifiés, en se soumettant aux conditions générales et uniformes que l'administration impose actuellement à la création de ces voies si utiles aux établissements qui les exécutent et, en même temps, si productives pour le railway lui-même.

Abstraction faite des embranchements et raccordements industriels dont il vient d'être fait mention, les chemins de fer exploités en Belgique avaient, à la date du 31 décembre 1861, un développement total de . . . 1,824^{mètres},153

D'un autre côté, la longueur des lignes en construction est de 40^{mètres},000

Ensemble 1,864^{mètres},153

A la date du 31 décembre 1860, les chemins de fer construits par des compa-

gnies représentaient ensemble une longueur développée de 1,160,271 mètres, de sorte que l'accroissement acquis pendant l'année 1861 ressort à 94 kilomètres 777 mètres. Cette différence doit être attribuée, savoir :

	Mètres.
Au chemin de fer de Hainaut et Flandres, à concurrence de . . .	57,572
— — d'Eccloo à Gand, — . . .	19,021
— — de Liège vers Maestricht, — . . .	18,184 ⁽¹⁾
Comme ci-dessus . . .	<u>94,777</u>

Sous le rapport de l'exploitation, les lignes déjà livrées à la circulation se répartissaient, au 1^{er} janvier 1862, de la manière suivante :

	Mètres.
Exploitation de l'État	748,603
Exploitation des compagnies	1 073,547
Total.	<u>1 824,153</u>

L'accroissement constaté ci-dessus revient tout entier aux compagnies.

On sait, d'ailleurs, que l'exploitation de l'État, celle dont le présent travail doit le plus spécialement s'occuper, embrasse toute la partie du réseau belge qui a été exécutée par les soins du Gouvernement, et qui mesure Mètres
569,103⁽²⁾

Toutefois, la longueur de la section de Landen à Saint-Trond doit être défalquée de ce chiffre, attendu que cette section est exploitée par la compagnie de Landen à Maestricht et Aix-la-Chapelle, ci . . . 10,220

De sorte qu'il reste. 558,883

A ce développement, il faut ajouter les chemins de fer construits par des concessionnaires et dont l'exploitation se fait par l'État, savoir :

Dendre-et-Waes	74,112
Tournai à Jurbise	47,506
Bruxelles à Gand par Alost	34,171
Mons à Manage	52,745
Embranchements à la sortie de la station de l'Allée-Verte, à Bruxelles	1,187
Ensemble.	<u>718,606</u>

Telles sont les parties du réseau belge dont les produits, les dépenses et le mouvement vont être successivement examinés, de manière à mettre les Chambres législatives à même de se rendre compte des opérations de l'année 1861.

Mais avant de s'avancer dans les détails, il convient de faire une légère rectification au compte rendu de 1860. Il est dit, à la page 9 de ce document, dans un passage de l'historique des diverses concessions de la Belgique, que « la ligne » de Saint-Trond à Hasselt devait être exploitée par le Gouvernement ; que la

(1) Non compris 10,899 mètres s'étendant sur le territoire du Limbourg néerlandais.

(2) Cette longueur était renseignée à 568,741 mètres dans le compte rendu de 1860 ; l'augmentation de 564 mètres résultant du chiffre donné ci-dessus n'est qu'apparente ; une erreur s'était glissée dans le mesurage de la section de Contich à Lierre.

» Législature avait accordé gratuitement à la société concessionnaire la jouissance de la section de Landen à Saint Trond, à titre de compensation ou de subvention pour l'infériorité présumée et même évidente des produits futurs de la ligne concédée ; QUE LE TRÉSOR PUBLIC AVAIT AJOUTÉ A CETTE JOUISSANCE L'ALLOCATION D'UN SUBSIDE DE 200,000 FRANCS. »

Cette dernière assertion n'est exacte qu'en partie; il est vrai que la convention passée entre la compagnie et le Ministre des Travaux Publics, pour la concession de la ligne de Saint-Trond à Hasselt, assurait à la société concessionnaire un subside de 200,000 francs; il est vrai aussi que cette clause de la convention n'a soulevé aucune objection de la part de la section centrale de la Chambre des Représentants qui a été chargée de faire rapport sur cette affaire; — mais la stipulation relative à la subvention prémentionnée a été retirée par le Ministre, au moment du vote de la loi. (*Séance de la Chambre des Représentants du 29 avril 1845.*) — La clause dont il s'agit n'a jamais été traduite en disposition législative et encore moins en fait.

II.

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

A la date du 31 décembre 1861, les lignes de chemins de fer administrées par le Gouvernement mesuraient :

En double voie, une longueur de	727,666	mètres.
En simple voie, —	20,940	—
Ensemble.	748,606	—

La voie était donc doublée à concurrence de 97.20 p. % de son étendue; la situation est bien près d'être parfaite sous ce rapport; elle l'est d'autant plus que, parmi les sections qui sont encore à simple voie, la plus grande partie doit rester indéfiniment dans son état actuel, au point de vue indiqué.

En effet, les sections sur lesquelles la voie n'est pas doublée jusqu'à ce jour, sont les suivantes :

	Mètres
Contich à Lierre	6,539
Lacune dans la traverse des fortifications d'Ostende	500
Station de Gand au pont du Stroop	1,500
Ensemble.	8,539
Ligne des Boulevards, à Bruxelles	2,782
Embranchement du Kattendyk, à Anvers	1,717
Station de Namur à la Meuse	1,191
— de Bruges à l'entrepôt de cette ville	2,348
— de Gand — — — — —	2,675
— de Louvain au canal	972
— de Liège (Guillemins) à la Meuse	716
	<hr/>
	12,401
Total.	20,940

Les sept embranchements qui forment le deuxième groupe et qui ont ensemble un développement de 12,401 mètres, ne seront pas doublés et ne doivent pas l'être ; de sorte qu'il reste seulement une longueur de 8,539 mètres (1.14 p. % de la longueur totale) où la seconde voie doit être ultérieurement établie.

En 1861, la seconde voie a été achevée et mise en exploitation sur une étendue de 33 kilomètres 211 mètres, comprenant les sections d'Olsenc à Harlebeke et de Mouscron à Tournai.

A la fin de l'année 1860, les *voies principales* du réseau avaient un développement de 1,433 kilomètres 900 mètres ; pendant l'année 1861, ce développement s'est accru de 23,611 mètres, de sorte qu'il atteignait 1,457 kilomètres 511 mètres, à la date du 1^{er} janvier 1862. Naturellement, la plus grosse part de l'accroissement appartient aux sections d'Olsenc à Harlebeke et de Mouscron à Tournai, dont il est fait mention plus haut.

En ce qui concerne les *voies accessoires*, servant aux manœuvres dans les stations, au garage et aux évitements, elles ne cessent de prendre une extension remarquable à plus d'un litre. Au 1^{er} janvier 1862, elles avaient, dans leur ensemble, un développement de 282,173 mètres, ainsi qu'il est indiqué aux tableaux ci-annexés sous les n^{os} I^{er} et XXVI. La longueur correspondante, au 1^{er} janvier 1861, ne dépassait pas 248,800 mètres ; l'accroissement qu'elles ont reçu dans le courant de l'année dernière, comporte donc 33,373 mètres. Depuis 1857, l'augmentation constatée dans la longueur des *voies accessoires* ne s'élève pas à moins de 81 kilomètres 673 mètres ou au-delà de 40 p. %.

La route continue de s'améliorer d'une manière très-sensible ; elle acquiert également une situation de plus en plus satisfaisante, sous le rapport du calibre des rails.

En 1860, on avait commencé à faire l'emploi de rails du système Vignole, du poids de 38 kilogrammes au mètre courant, sur une longueur de 24,417 mètres ; à la fin de 1861, ces rails occupaient une étendue de 188,946 mètres : 63,882 mètres avaient servi aux renouvellements et 125,064 mètres avaient été employés à l'établissement de voies nouvelles. (Il s'agit ici de mètres de *rails* et non de mètres de *voie*).

La place occupée par des rails dont le poids est inférieur à 34 kilogrammes par mètre courant diminue chaque jour. A la date du 31 décembre 1861, il n'existait plus que 443,029 mètres de ces rails, dont 165,097 seulement dans les voies principales et 277,932 dans les voies accessoires.

Les parties de la voie où les rails doivent être renforcés, non compris celles où la situation actuelle peut être maintenue sans inconvénient, n'exigeraient pas plus de 146,036 mètres de rails, pour être mises, à ce point de vue, au niveau du restant des lignes exploitées.

Cette longueur de 146,036 mètres de rails se répartit comme suit :

	Mètres.
Section de Malines à la Prusse	9,383
— de Malines à Gand	13,178
— de Mouscron à Jurbise	99,964
— de Mons à Manage	23,511
Ensemble.	<u>146,036</u>

Ce relevé accuse une amélioration importante, comparativement à la situation exposée dans le compte rendu de 1860 : le renforcement des rails s'est effectué, en 1861, sur une longueur de 47,133 mètres de rails.

Ainsi que la remarque en est faite dans le rapport remis aux Chambres législatives sous la date du 30 avril 1861, les remplacements exécutés dans ces conditions ne constituent pas une simple réfection de la voie ; ils améliorent en augmentant la valeur du chemin. La plus value qui en résulte équivaut au prix que représente le *poids* ajouté aux rails ; pour 1861, elle ressort à 133,560 francs. Les remplacements faits jusqu'à la fin de 1861 avaient ainsi accru la valeur du chemin de fer de l'État, d'une somme qui ne s'élève pas à moins de fr. 3,702,704-60, et cette somme reste certainement au-dessous de la vérité.

Si l'on pouvait, sans se livrer à une expertise complète et trop coûteuse du chemin de fer et de tout ce qui en constitue les dépendances, déterminer l'augmentation de valeur que des améliorations successives ont assurée à l'immeuble, on arriverait évidemment à un résultat dont beaucoup seraient surpris.

Cette observation s'étendrait, par exemple, avec infiniment de raison, à l'application des *échisses* boulonnées employées à la consolidation des abouts des rails. Au 31 décembre 1860, des échisses avaient été placées sur une longueur de 629,473 mètres et 61 centimètres ; cette longueur s'est accrue de 272,946 mètres 52 centimètres en 1861, de sorte qu'elle atteignait, en total, 902,422 mètres 13 centimètres à la date du 31 décembre 1861.

La durée moyenne des rails ôtés des voies, pendant toute la période du 1^{er} mai 1854 au 31 décembre 1861, ressort à douze ans huit mois pour les rails de 19 à 22 kilogrammes, à douze ans neuf mois pour les rails de 23 à 27 kilogrammes, à onze ans dix mois et demi pour les rails de 34 kilogrammes ; la moyenne générale se calcule à douze ans sept mois. Ces moyennes ne diffèrent guère de celles qui sont renseignées au compte rendu de 1860, comme représentant la durée des rails mis hors de service antérieurement au 1^{er} janvier 1861. — La durée la plus longue a été, jusqu'à ce jour, de vingt-trois ans pour les rails ondulés, de vingt-et-un ans pour les rails parallèles et de quinze ans pour les rails à double bourrelet ; il va de soi que ces derniers chiffres ne répondent pas encore à une situation normale et définitive, puisqu'ils remontent tous aux époques où les rails indiqués ont été respectivement employés pour la première fois. C'est ainsi notamment que les rails à double bourrelet n'ont commencé à prendre place dans les voies du chemin de fer de l'État qu'à partir de l'année 1846 et qu'il ne peut, par conséquent, pas encore s'en trouver dont la durée excède quinze ans. — Cette circonstance explique l'infériorité relative que l'on a observée dans la durée de ces rails, par rapport à ceux de plus faible calibre qui sont sortis de la route concurremment avec les rails de 34 kilogrammes.

Aussi voit-on, d'un autre côté, que les rails restant dans les voies, joints aux rails tenus en réserve pour être ultérieurement remployés, ont déjà une durée de seize ans et dix mois pour ce qui regarde ceux de 19 à 22 kilogrammes, et de treize ans neuf mois quant à ceux de 23 à 27 kilogrammes ; tandis que la moyenne est de six ans quatre mois et demi pour les rails à double bourrelet et de six à sept mois pour les rails du système Vignole. La moyenne générale ne va pas au-delà de sept ans un mois et dix jours.

III.

Billes.

Le tableau joint au présent travail, sous le n° II, fournit un résumé statistique de l'emploi des billes pour les voies exploitées par l'État, à la date du 31 décembre 1861. On y trouvera l'indication du nombre et du prix des billes employées, du nombre et de la durée des billes mises hors de service, de la durée et de l'essence des billes restant dans les voies.

Il résulte de cette statistique que l'administration a placé, dans le chemin de fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 1^{er} janvier 1862, une quantité de 3,448,721 traverses, savoir :

	BILLES		TOTAL
	en chêne.	d'essences diverses autres que le chêne	
1° Pour la construction	1,037,037	711,035	1,763,072
2° Pour l'entretien.	1,045,089	635,560	1,680,649
Ensemble.	2,102,126	1,346,595	3,448,721
Il a été ôté des voies	963,529	733,767	1,697,296
Reste au 31 décembre 1861	1,138,597 (1)	612,828	1,751,425

Les billes *non préparées*, jointes aux billes en métal, aux billes en bois de fer, aux billes en bois de teck et aux plateaux Pouillet, représentent ensemble une quantité de 1,201,955 traverses. A la fin de 1860, ce nombre s'élevait à 1,220,445 billes ou plateaux; l'amélioration, au point de vue de la quantité préparée, est de 108,240 billes.

Les billes mises hors de service avaient, l'une portant l'autre, eu une durée moyenne : de onze ans six mois quant aux billes en chêne, de sept ans dix mois pour les billes d'une autre essence et de neuf ans dix mois et demi pour toutes les billes réunies.

Un calcul analogue fait sur la durée des billes gisant encore dans les voies, à la date du 31 décembre 1861, donne ce résultat : les billes en chêne avaient une durée moyenne de sept ans et un mois; les billes d'essences autres que le chêne se trouvaient dans la terre depuis deux ans et onze mois; enfin, pour l'ensemble, la moyenne est de cinq ans sept mois et demi.

Comparativement à la moyenne établie au 31 décembre 1860, la durée a diminué de trois mois pour les billes d'essences autres que le chêne; elle s'est, au contraire, accrue de trois mois pour les billes en chêne.

Jusqu'à ce jour, il n'y a pas encore eu de billes qui soient restés dans les voies pendant plus de vingt et un ans, et le nombre n'en dépasse pas 479. Il est vrai, toutefois, que cette observation ne peut s'appliquer qu'aux billes d'essences autres que le chêne, attendu que l'emploi du chêne pour les traverses de la voie ne remonte pas au delà de dix-neuf ans.

(1) Y compris 1,000 plateaux du système Pouillet.

Les billes préparées d'après le système Bourdon (couche d'eau de tan bouillante, suivie d'une couche de matière albumineuse) et d'après le système Dick-schen, ont complètement disparu des voies administrées par l'État, où elles étaient encore au nombre de 87 à la date du 1^{er} janvier 1861.

Telle était la situation à la fin de l'année dernière, en ce qui touche les billes ou traverses, et particulièrement quant aux faits généraux qui se rattachent directement à la mise en emploi et à l'usure de ces bois. Le chap. V du présent travail donnera des détails plus complets sur les achats, les placements et les substitutions qui ont eu lieu, pour cet objet, dans le courant de l'année 1861.

IV.

Dépenses de premier établissement.

Les travaux de parachèvement du chemin de fer de l'État ont continué à s'exécuter sur une très-large échelle pendant l'année 1861 ; ceux qui avaient été entamés dans le courant de 1860 se sont poursuivis avec activité ; d'autres ont reçu un commencement d'exécution ; l'administration a fait les études préalables pour ce qui reste à accomplir.

Rien n'a été négligé pour satisfaire, dans les limites du possible, aux légitimes exigences qui se sont manifestées, ni pour répondre, d'une manière convenable, aux besoins d'une exploitation prospère et appelée à un brillant avenir.

Jusqu'à présent, les comptes des dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État renseignaient, pour mémoire seulement, la somme de 7,365,000 francs qui, aux termes de la loi du 8 septembre 1859, devait être prélevée sur les ressources ordinaires du Trésor, pour les travaux du railway national. Aussi longtemps que cette somme n'était pas mise à la disposition du Ministre des Travaux Publics, elle ne pouvait figurer en accroissement du capital de construction. Sous ce rapport, la situation s'est modifiée : les 7,365,000 francs dont il s'agit seront prélevés sur les excédants de revenus déjà acquis ; une décision spéciale accorde au Département des Travaux Publics la faculté d'en faire l'emploi immédiat.

Le capital d'établissement s'est donc augmenté de ce premier chef pendant l'année 1861. Il s'est accru également en suite du vote et de la promulgation de la loi du 2 juin 1861, par laquelle un crédit de 2,000,000 de francs est affecté à la construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Diest à la ligne de Louvain vers Hérenthals. Mais ces deux millions doivent, semble-t-il, faire l'objet d'un compte tout à fait séparé. En effet, le raccordement d'Aerschot à Diest doit se trouver dans des conditions exceptionnelles ; l'exploitation en sera effectuée par la compagnie de l'Est Belge, moyennant paiement au Trésor public de certaines annuités déterminées par acte intervenu à cet égard ; la ligne dont il s'agit n'aura absolument rien de commun avec le réseau dont le Gouvernement a conservé l'administration. On jetterait donc de la confusion dans les comptes des lignes exploitées par l'État et dans les comptes de la ligne d'Aerschot à Diest, en réunissant celle-ci à celles-là pour tout ce qui concerne les dépenses et les recettes. Les Chambres législatives seront tenues au courant des

faits généralement quelconques qui se rattachent, d'une part, à l'embranchement de Diest, et, d'autre part, à l'ensemble des voies ferrées dont la gestion est concentrée dans les mains du Gouvernement; mais les deux exposés seront faits séparément, afin de ne pas altérer, par une fusion qui, d'ailleurs, ne se justifierait point, le résultat réellement acquis à l'exploitation de l'État.

Les chiffres qui suivent font, en conséquence, abstraction absolue de tout ce qui se rattache à la ligne projetée d'Aerschot sur Diest.

Les crédits accordés au Gouvernement pour la construction du chemin de fer de l'État ont été renseignés, dans le compte rendu des opérations de l'exercice 1860, et pour ce qui concerne les parties qui en étaient déjà réalisées à l'époque de la rédaction de ce travail, à la somme totale de fr. 197,798,936 41

En ajoutant à cette somme celle de 7,565,000 »

dont il vient d'être parlé, on obtient un capital de 205,163,936 41

Ce capital a été couvert :

Par les emprunts, à concurrence de fr. 180,551,568 57

Par les ressources ordinaires, à concurrence de 24,554,068 60

Par un versement de la ville de Bruxelles 278,299 24

Comme ci-dessus. . . . fr. 205,163,936 41

La Législature sait parfaitement que ce capital devra encore être augmenté dans l'avenir; déjà la Chambre des Représentants a voté, depuis le 1^{er} janvier 1862, un crédit destiné à compléter le matériel roulant; d'autres dépenses deviendront inévitables; il suffit, pour cela, que l'activité du mouvement des transports continue de progresser. Sous ce rapport, l'industrie du chemin de fer de l'État se trouve dans la même position que toutes les industries en général: elles doivent se préoccuper bien moins de l'élévation du capital d'établissement que du produit qu'elles en retirent; d'ailleurs, un accroissement de capital ajoute, quand il est sagement fait, à la productivité des sommes antérieurement engagées dans l'opération. — Ces principes sont mis depuis longtemps hors de contestation, même dans leur application au railway national: l'esprit public a cessé de demander combien le chemin de fer a coûté pour sa création; il ne se préoccupe plus que du revenu de l'entreprise.

Les fonds votés qui, comme on vient de le dire, s'élevaient, au 31 décembre 1861, à la somme de fr. 205,163,936 41

étaient absorbés, à la même date, à concurrence de 198,601,059 91

Il restait donc un excédant disponible ou engagé dans les travaux commencés, et cet excédant ressortait à 6,562,896 50

Cette somme était destinée :

A l'embranchement de Lierre 19,588 59

A des créances relatives à la construction et qui ont donné lieu à des litiges judiciaires. 16,425 30

Au pont d'Oignies, sur la Sambre. 101,910 33

Au matériel d'exploitation 34,865 15

A divers travaux de parachèvement 6,590,509 15

Total. . . . fr. 6,562,896 50

Les dépenses consommées à la fin de l'année 1860, ont été renseignées
à fr. 193,832,278 58
dans le compte rendu de cet exercice ; elles se sont accrues de 4,748,761 56
en 1861 ; ainsi qu'il est dit plus haut, elles montaient à . . 198,601,039 91
à la date du 1^{er} janvier 1862.

Cette dernière somme a été consacrée :

A la route proprement dite.	fr.	152,545,229 58
Aux stations et dépendances		22,605,006 62
Aux frais généraux		5,198,274 14
Au matériel des transports		37,534,628 37
Ci.	fr.	197,883,133 71

A des frais d'exploitation et notamment à ceux des années
1855 et 1856, pendant lesquelles il n'existait pas encore de
Budget annuel pour les dépenses du chemin de fer. . . . fr. 700,979 58

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

Montant des imputations. fr. 198,601,039 91

La dépense faite pendant l'année 1861 se répartit comme suit :

Route proprement dite	fr.	1,468,106 88
Stations et dépendances		2,283,480 76
Frais généraux		2,393 50
Matériel des transports		994,780 22
Total.	fr.	4,748,761 56

Les dépenses de 1860 ont été relevées à la somme de fr. 2.331,459-86 ; la
différence remarquée entre ce chiffre et celui qui se rapporte à l'année 1861
appartient à la route proprement dite pour 500,000 francs, aux stations et dépen-
dances pour 1,150,000 francs et au matériel des transports pour 950,000 francs.

En ce qui concerne la route proprement dite, les dépenses les plus considéra-
bles n'ont pas été faites sur les lignes construites par l'État ; en effet, à part les
travaux d'établissement de la seconde voie sur la section de Courtrai à la fron-
tière de France, qui ont absorbé 142,000 francs, les dépenses les plus marquantes
reviennent à la ligne de Mons à Manage (540,000 francs) et à la ligne de Dendre-
et-Waes (172,000 francs.)

Les voitures et les approvisionnements de construction y relatifs ont absorbé
939,000 francs. L'augmentation remarquée dans le chiffre des frais généraux est
insignifiante.

Dans la somme de fr. 197,883,133-71, renseignée ci-dessus comme représen-
tant le coût actuel des lignes de chemins de fer construites par le Gouvernement
belge, l'on a compris fr. 1,331,255-71 qui ont été affectés à des travaux de

parachèvement ou d'amélioration, effectués sur les sections de Dendre-et-Waes, de Mons à Manage, de Tournai à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt; la dépense effective des lignes établies aux frais du Trésor public, ne dépasse donc pas, en réalité, le capital de 496,531,880 francs, ce qui ramène le coût moyen d'un kilomètre de route à fr. 345,335-01, savoir :

Route proprement dite	fr. 231,073 15
Bâtiments et dépendances des stations	59,471 96
Dépenses générales.	9,154 42
Matériel des transports	65,953 78
Ensemble.	fr. 345,335 01

Il paraîtra étrange que le chiffre des *dépenses générales*, tel qu'il vient d'être indiqué, soit inférieur à celui que donne le compte rendu de 1860 : cela provient uniquement de ce que la longueur de la section de Contich à Lierre avait, jusqu'à ce jour, été comptée, par erreur, pour 6,175 mètres, tandis qu'en réalité elle est de 6,539 mètres, ainsi que la remarque en a déjà été faite.

Au risque de tomber dans une redite, on fera observer, comme les années précédentes, que la moyenne de fr. 345,335-01 est calculée sur le développement de chemin de fer *construit*, et non sur l'étendue de chemin de fer *exploitée*, ce qui conduit à un chiffre relativement trop élevé, notamment pour ce qui touche au matériel des transports et aux dépenses générales. Il est évident, en effet, que la proportionnalité de ces deux espèces de dépenses doit se puiser dans la longueur *exploitée*, sans égard à la longueur *construite*; il est même permis de se demander s'il est bien rationnel de comprendre le coût total du matériel des transports dans les dépenses de premier établissement, et de regarder les machines fixes de Haut-Pré comme faisant partie de la route proprement dite. Le matériel (et les machines de Haut-Pré constituent un matériel de traction) est en relation exclusive avec le mouvement et les besoins de l'exploitation; on pourrait en rejeter l'entretien, les réparations, les renouvellements et même les améliorations à la charge du budget annuel des dépenses. Aussi existe-t-il des chemins de fer dont l'administration ne rattache à la création de l'entreprise, sous le rapport du capital déboursé, que le coût primitif du matériel, abstraction faite des dépenses ultérieures qui pourraient résulter, même de l'acquisition de nouveaux engins de transport ou de locomotion.

Mais si l'on présente ici cette observation, ce n'est point que l'on veuille en faire l'application aux comptes du chemin de fer de l'État; c'est simplement pour appeler l'attention sur cette circonstance que la moyenne de 345,335-01 francs, mentionnée ci-dessus, est exagérée dans les éléments qui la constituent.

D'ailleurs, s'il est vrai que certaines dépenses qui pourraient être rattachées à l'exploitation, sont confondues avec des frais de premier établissement, il est vrai également que le budget annuel de l'exploitation est grevé, depuis 1837, de prélèvements auxquels l'emprunt aurait dû faire face. Ces derniers frais excèdent même de beaucoup ceux dont le compte capital aurait pu ne pas être chargé; d'où il résulte que la valeur du railway est supérieure à celle que les pages précédentes reconnaissent.

Le tableau ci-annexé sous le n° III donne la répartition du capital employé, entre les différentes sections du railway et entre les différentes espèces de dépenses ; il indique, en outre, le prix moyen de chaque kilomètre de voie. Ce tableau offre de l'intérêt sous plusieurs rapports.



CHAPITRE II.

SITUATION FINANCIÈRE.

Le rapport, en date du 30 avril 1861, concernant les opérations du chemin de fer pendant l'année 1860, s'exprimait ainsi (p. 34) :

« Depuis trois ans, les comptes rendus soumis aux Chambres législatives, contiennent, sur la situation financière du chemin de fer de l'État, des renseignements et des chiffres qui, plus heureux que ceux qui étaient produits auparavant, sont acceptés, sans discussion et sans doutes, comme représentant fidèlement le véritable état des choses. »

Ce langage ne serait plus vrai aujourd'hui, car les bases et les chiffres des tableaux donnés dans les comptes rendus comme l'expression exacte de la situation financière du railway national, ont été, tout récemment, l'objet de très-vives attaques.

Le Ministre ne peut descendre à réfuter toutes les critiques, quelles qu'elles soient, d'un travail qu'il a soumis à la Législature; mais peut-être convient-il de relever ces critiques lorsqu'on a cherché à les répandre dans le monde officiel aussi bien que dans le sein des Chambres. Dans ce cas, l'administration a, semble-t-il, pour devoir de démontrer que l'on a tort de prétendre qu'elle a induit le pays en erreur ou qu'elle-même s'est trompée sans le savoir; — il importe, en toute hypothèse, que l'inanité des critiques soit établie, afin de dissiper les doutes qu'elles auraient pu faire naître dans les esprits.

Le compte rendu de 1860 constate (p. 47) que le capital *engagé*, au 1^{er} janvier 1861, dans la construction du chemin de fer, s'élevait à la somme de fr. 210,216,337-72; que la recette brute de 1860 ressortait à fr. 27,919,237-94; que la dépense d'exploitation de la même année n'a pas dépassé fr. 14,371,279-78; que l'excédant de la recette sur la dépense était, par conséquent, de fr. 13,547,978-16; — que cette dernière somme représentait

6.448 p. % du susdit capital de fr. 210,216,557-72, et que ce tantième proportionnel avait été affecté, savoir :

Au paiement des intérêts, à concurrence de	3.297 p. %
A l'amortissement, —	1.179 —
A des frais d'amortissement, —	0.006 —
A des frais divers concernant les emprunts, à concurrence de	0.031 —
A l'extinction d'une créance du Trésor, - —	1.932 —
	6.448 p. %
Comme ci-dessus.	6.448 p. %

Il a été induit de ces chiffres que le chemin de fer de l'État n'a donné, en 1860, qu'un intérêt de 3.297 p. % du capital engagé dans la construction, et qu'il n'est rien resté au Ministre des Finances après qu'il a eu payé les frais relatifs aux capitaux empruntés et pourvu à l'extinction partielle de la créance du Trésor public.

Cela revient à trouver étrange qu'une compagnie de chemin de fer ne garde rien dans ses caisses après avoir partagé les bénéfices réalisés ; cela veut dire que le chemin de fer est improductif lorsqu'il effectue l'amortissement de son capital et lorsqu'il paye ses dettes. — D'un autre côté, il est inexact de prétendre que l'État paye seulement un intérêt de 3.297 p. % du capital engagé : ce qui est vrai, c'est que le service des intérêts a absorbé, en 1860, une somme qui équivaut à 3.297 p. % du capital engagé, mais les intérêts soldés représentent, ainsi qu'il est dit à la page 48 du compte rendu, 4 655 p. % de la valeur effective des capitaux restant à amortir.

Une pensée peu bienveillante pour le chemin de fer se cache sous cette assertion que le chemin de fer de l'État n'aurait donné, en 1860, qu'un intérêt de 3.297 p. % du capital engagé dans la construction. Or, cette pensée ne pourrait venir à l'esprit de celui qui comprend la véritable situation des choses : le chiffre de l'intérêt *payé* n'est pas et ne peut pas être le thermomètre de la prospérité de l'exploitation de l'État, attendu que ce chiffre n'est susceptible d'aucune variation, en plus ou en moins, du chef des résultats obtenus ; — l'État paye les intérêts qu'il est tenu de servir, et que pourrait-il donner en sus ? Il arrivera même un temps où l'on ne payera plus aucun intérêt, et alors le chemin de fer sera parvenu à l'époque la plus fructueuse pour le Trésor public, car il aura amorti complètement son capital. Plus les emprunts diminuent, moins la charge des intérêts devient lourde : ce dont on veut faire un grief est, au contraire, une conséquence très-heureuse de la réduction progressive de la dette créée pour faire face aux dépenses de la construction. Un fait est exact, et celui-là on ne l'attaque point, sans doute parce qu'il est inattaquable : c'est que l'excédant de la recette brute sur la dépense d'exploitation équivalait, en 1860, à 6.448 p. % du capital engagé.

Les critiques dont le chemin de fer est l'objet portent sur un deuxième point : on représente la créance du Trésor public à la charge du railway national comme constituant un DÉFICIT ; d'où il faudrait conclure que l'opération laissait, au 31 décembre 1860, une perte de fr. 47,019,911-52. Cette appréciation est aussi

le résultat d'une erreur. Le chemin de fer est tenu de couvrir toutes les dépenses résultant de l'amortissement du capital d'établissement ; — les recettes n'ont pas suffi à couvrir ces dépenses ; il a fallu emprunter au Trésor public. Quelle est, dans ces conditions, la position du chemin de fer ? C'est qu'il n'a pas amorti sa dette : il était le débiteur des porteurs des titres des emprunts ; actuellement, il est le débiteur du Trésor. En quoi la situation est-elle empirée ? Où est le déficit provenant de cette simple substitution de créanciers ? Sans doute, la loi du 1^{er} mai 1834 exigeait que le railway fit son propre amortissement ; jamais cela n'a été contesté. Mais de ce que l'exigence de cette loi n'a pas été accomplie, il ne doit nullement en être conclu qu'il y a un *découvert* dans le sens rigoureux de l'expression. On pourrait, tout au plus, dire, en envisageant cette seule face de la question, qu'il n'y a pas eu d'amélioration ; mais, en réalité, si la Nation faisait tous les paiements dérivant de l'amortissement, il n'en résulterait qu'une seule conséquence bien rationnelle : le pays aurait acheté son chemin de fer, tandis que la loi veut (ce qui est en voie de réalisation d'ailleurs) que la propriété du railway soit acquise à titre gratuit.

Le compte rendu de 1860 a dit également : « Si le revenu net de 1860 avait » été acquis à une compagnie, il aurait permis à celle-ci de donner à ses action- » naires 5.557 p. % d'intérêts et dividende, et d'appliquer 1.207 p. % à l'amor- » tissement des actions. » Et l'on s'est empressé de relever cette phrase pour prétendre qu'elle couvre une erreur, qu'une compagnie qui aurait pris la place de l'État pour l'exploitation du chemin de fer se serait, comme lui, trouvée en présence d'une dette de fr. 47,019,914-52 résultant de la gestion du Gouvernement pendant la période du 1^{er} mai 1834 au 31 décembre 1860, et qu'enfin les actionnaires n'auraient, par conséquent, reçu, en 1860, que 5.578 p. % du capital *utilisé* (fr. 205,194,159-93) et 5.297 p. % du capital *engagé* (fr. 210,216,557-72).

A cela, il n'y a qu'un mot à répondre : si une compagnie avait exploité le chemin de fer de l'État, la dette de fr. 47,019,914-52 n'aurait jamais existé, et cela pour plusieurs raisons : une compagnie n'aurait pas, comme le Gouvernement, exploité en vue de *l'utilité générale*, mais en vue de la *recette* ; — en second lieu, une compagnie n'aurait distribué, entre les actionnaires et les porteurs de ses obligations, que la recette nette de l'exploitation et rien de plus.

Le chemin de fer de l'État a été établi au moyen de fonds provenant d'emprunts émis et garantis par le Trésor public ; ces emprunts sont productifs d'intérêts fixés d'avance ; il n'appartient donc pas au railway de réduire ces intérêts dans les limites du produit réalisé ; s'il a emprunté à 5 p. %, il doit payer 5 p. %. — Une compagnie, au contraire, ne répartit que ce qui reste dans ses caisses comme constituant l'excédant de la recette brute sur la dépense d'exploitation ; le service des intérêts des obligations étant assuré, on remet le surplus aux actionnaires ; ceux-ci peuvent même ne rien toucher, si les porteurs d'obligations ont le droit de tout enlever. — Une compagnie ne peut donc s'endetter que pour le cas, peu probable, où toute la recette nette de l'exploitation ne suffirait pas à payer l'intérêt des obligations ; si cet intérêt dépasse la recette nette, la compagnie contracte de nouveaux emprunts qu'elle rattache, si elle y est autorisée, au capital de construction ; — mais les actionnaires ne peuvent pas exiger que l'opé-

ration, qui n'a rien produit pour eux, leur rapporte quelque chose. La position est différente en ce qui touche le réseau de l'État, qui ne pouvait, même dans les années peu prospères, se soustraire à la nécessité de servir les intérêts stipulés par les contrats d'emprunts.

On pourrait ajouter une troisième considération : le Gouvernement a dû faire figurer au budget annuel de l'exploitation des frais considérables de premier établissement ; et les compagnies se sont bien gardées d'agir de même ; elles ont préféré (et cela est rationnel) augmenter leur capital, lorsque cela était commandé par les circonstances ; — elles ont ainsi porté au compte des dépenses annuelles une somme de 45 à 50 francs pour intérêt d'une somme de 1,000 francs, tandis que l'État y inscrivait 1,000 francs.

Dans les observations préliminaires qui ont été exposées en tête du présent rapport, on a dû, après avoir marqué le mouvement annuel et successif de la recette nette de l'exploitation, faire un travail analogue quant à la recette nette définitive, intérêts et amortissement satisfaits. — Si l'on avait eu à écrire l'histoire d'une compagnie, ce dernier travail se serait confondu avec le premier : pour une société, la recette nette de l'exploitation et la recette nette définitive ne sont qu'une seule et même chose. Voilà pourquoi le compte rendu a eu raison d'avancer que les résultats de l'exploitation de l'État, en 1860, auraient permis à une compagnie de donner 5.357 p. % d'intérêts et de dividende, tout en appliquant 4.207 p. % à l'amortissement.

Voici une autre critique : si le chemin de fer de l'État s'était trouvé dans les mains d'une compagnie ayant une concession de quatre-vingt-dix ans, et si l'amortissement s'était opéré de la même manière qu'il a été effectué jusqu'à présent, l'on n'aurait, pas plus que dans les conditions actuelles, échappé à la dette de fr. 47,019,911-52 contractée envers le Trésor public.

Il y a là une confusion d'idées qu'il est à peine nécessaire de faire ressortir : le chemin de fer de l'État, précisément parce qu'il est aux mains du Gouvernement, a dû faire un amortissement beaucoup plus rapide que celui auquel il aurait eu recours s'il avait eu, devant lui, une période de quatre-vingt-dix années sur laquelle il aurait pu échelonner les rachats de ses titres. Or, si l'amortissement avait été plus lent, il est certain que le Trésor public aurait dû faire des avances moins considérables pendant les vingt-cinq premières années ; il est clair, par conséquent, que la dette serait restée beaucoup au-dessous de fr. 47,019,911-52.

Vient une dernière observation qui n'est pas plus fondée que les précédentes : une obligation ou un titre d'inscription au grand livre de la dette publique produit toujours un intérêt calculé d'après la valeur *nominale* de l'obligation ou du titre, quel que soit le taux auquel l'émission a eu lieu ; on en a conclu que le compte annuel doit être établi en ayant égard, non aux capitaux dépensés et aux crédits effectifs, mais au capital *nominal* formant ce que l'on a appelé l'import de la dette ; ce capital *nominal* devrait seul constituer la base de la saine appréciation des résultats financiers obtenus. On a même été jusqu'à faire un relevé (qui n'est pas exact, à la vérité) des valeurs *nominales* créées pour le compte du chemin de fer de l'État, avec un calcul des intérêts y afférents : la conclusion est que les intérêts s'élèvent à fr. 9,591,284-89, et que le produit ne dépasse pas 4.60 p. %, au lieu des 5.357 p. % indiqués dans le compte rendu.

Certes personne ne niera qu'une obligation de 1,000 francs à 4 1/2 p. %, émise à n'importe quel taux, rapporte invariablement 45 francs d'intérêt par année; — mais ce qu'il n'est pas possible d'admettre, c'est que cette obligation doive continuer de rapporter quoi que ce soit quand elle a été anéantie par l'amortissement et quand elle a, par conséquent, fait place à un capital qui n'a plus rien de fictif et de conventionnel comme une valeur nominale. Supposons que l'État émette, en totalité, un capital nominal de 250 millions de francs pour la construction de son chemin de fer; que ce capital soit racheté complètement pour une somme de 225 millions : quelle sera la base du calcul des intérêts produits par le railway? N'est-il pas de la dernière évidence que cette base ne peut pas consister en autre chose que les 225 millions qui seront sortis des caisses du Trésor?

La valeur nominale sert à calculer le *montant* des intérêts à solder; mais le *tantième* du produit obtenu doit être établi par rapport au capital effectif qui se trouve réellement appliqué à l'opération.

Les critiques dont il vient d'être fait justice n'avaient qu'un but : prouver que le compte rendu attribue au chemin de fer de l'État des résultats imaginaires ou exagérés; on a essayé de faire cette démonstration en prétendant que le Trésor public paie des intérêts sur des titres amortis; ce raisonnement, essentiellement vicieux, ne résiste pas à l'examen, et il reste acquis que le railway national a donné, en 1860, 6.445 p. % du capital qui, à la date du 1^{er} janvier 1861, était engagé dans la construction.

Les Chambres législatives voudront bien excuser la digression qui précède : elle était commandée par le besoin de justifier les assertions du dernier compte rendu.

On va faire voir maintenant comment cette situation s'est modifiée, en s'améliorant, pendant l'année 1861; et l'on indiquera, en même temps, les causes auxquelles les changements constatés doivent être attribués.

I.

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

Ainsi que cela est dit déjà dans le chap. I, § 4, du présent rapport, les dépenses consommées, à la date du 31 décembre 1861, pour le premier établissement du chemin de fer de l'État, s'élevaient, en totalité, à la somme de fr. 197,883,155 71

D'un autre côté, le tableau ci-annexé sous le n° IV fixe, par évaluation, le prix de rachat de la ligne de Mons à Manage, au capital de 13,235,505 51

Les voies ferrées construites ou exploitées par le Gouvernement ont donc coûté, depuis le 1^{er} mai 1854 jusqu'au 1^{er} janvier 1862, une somme de fr. 211,118,641 22
du chef de la construction ou de travaux de parachèvement et d'amélioration.

Il est vrai que ce chiffre comprend fr. 1,551,255-71 appliqués aux lignes de Mons à Manage, de Dendre-et-Waes, de Tournai à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt, et que ces lignes n'ont pas été établies par le Gouvernement; mais, par contre, il ne comprend pas les sommes restant disponibles sur les crédits votés jusqu'à ce jour pour couvrir des frais de premier établissement, ni les subventions payées par des villes ou des communes qui ont participé à la dépense de certaines portions du railway; il n'est fait d'exception à cet égard que pour ce qui concerne un subside de fr. 278,299-24 alloué par la ville de Bruxelles, lequel a, de commun accord avec la Cour des comptes, été rattaché aux crédits généraux accordés par la Législature pour l'ensemble des lignes. Enfin, le capital de fr. 211,118,641-22 ci-dessus indiqué ne comprend rien du chef des travaux considérables de parachèvement et d'amélioration dont le coût a été prélevé sur le budget annuel du Ministère des Travaux Publics.

On verra plus loin quel a été le produit de l'exploitation par rapport à la dépense effectuée; mais il doit être répondu ici à une critique dont les comptes des années 1859 et 1860 ont été l'objet; on a prétendu que le tantième proportionnel de la recette nette aurait dû être calculé en comprenant dans le capital engagé les 7,565,000 francs que la loi du 8 septembre 1859 a mis à la charge des ressources ordinaires: employé ou non, a-t-on écrit, ce crédit avait reçu une destination qui l'ajoutait, d'une manière définitive, aux fonds de premier établissement du chemin de fer. Ce raisonnement n'est pas juste: pour que le chemin de fer soit tenu de produire l'intérêt d'une somme quelconque, il faut au moins que cette somme soit à la disposition du Ministre; jusqu'à ce qu'il en soit ainsi, la somme est *promise*, mais elle n'est pas *donnée*.

La loi avait ordonné que 7,565,000 francs seraient ultérieurement imputés sur les ressources ordinaires des budgets pour être affectés à des travaux du chemin de fer; c'est seulement au mois de décembre 1861 que cette prescription a reçu l'exécution qu'elle réclamait; avant cette dernière date, le railway national ne pouvait être tenu à payer quoi que ce fût à raison de la décision prise sur ce point par la Législature.

II.

Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?

Les comptes de l'année 1860 accusaient un découvert de fr. 2.308,441 90 dans les opérations du chemin de fer de l'État, pour toute la période qui s'étend du 1^{er} mai 1854 au 31 décembre 1860.

Depuis le 1^{er} janvier 1861, il a été constaté des faits de recettes et de dépenses, *antérieurs* à cette date, et qui sont venus modifier quelque peu la situation.

Ainsi, il a été payé, en 1861, des dépenses d'exploitation de l'année 1858, pour une somme de	669 51
et des dépenses d'exploitation de l'année 1859, pour	25,375 28
	<hr/>
A reporter . . . fr.	2,334,486 69

Report fr. 2,534,486 69

D'un autre côté, il a été reconnu que les produits indirects de 1860, *renseignés par approximation*, sont restés de . . . 98 47
au-dessous de la somme ainsi portée en compte.

En troisième lieu, il a été procédé au décompte des résultats de l'exploitation de la ligne de Mons à Manage pour le temps pendant lequel la société concessionnaire de cette ligne en a géré l'administration en lieu et place du Gouvernement (du 1^{er} janvier 1857 au 31 juillet 1858,; ce décompte donne en *dépense* :

1 ^o Pour l'exploitation de 1857	448,579 19
2 ^o — des sept premiers mois de 1858	292,855 28
3 ^o Intérêts de l'année 1857	661,643 54
4 ^o — des sept premiers mois de 1858	385,700 78
5 ^o Pour capitaux d'amortissement. (Année 1857)	10,686 66
6 ^o — — (sept mois de 1858).	6,491 72

En exécution du jugement, confirmé par arrêt de la Cour d'appel, intervenu dans la contestation ouverte par la compagnie de Dendre-et-Waes relativement au partage des produits de la ligne de Mons à Manage, il doit être pris des arrangements pour fixer la part de ladite compagnie dans les produits recueillis depuis le 1^{er} janvier 1857; en attendant que ces arrangements soient arrêtés, le Trésor a payé à la société de Dendre-et-Waes, deux avances provisionnelles s'élevant à

120,000 »

D'après cela, le montant du découvert atteindrait le chiffre de 4,260,539 10

Mais il y a lieu d'en déduire :

A. La somme dont les *évaluations* de dépenses d'exploitation de l'année 1860 sont restées au-dessus de la réalité, à la clôture de l'exercice budgétaire, soit au 31 octobre 1861, ci fr. 124,700 07

B. Les recettes de Mons à Manage, pour 1857 1,125,996 88

C. Les recettes de Mons à Manage, pour sept mois de 1858 713,736 28

D. La valeur du capital amorti sur la dette de Mons à Manage, en 1857 10,686 66

E. La valeur du capital amorti sur la même dette, pendant les sept premiers mois de 1858. 6,491 72

Ensemble fr. 1,981,611 61

Le déficit, à la date du 31 décembre 1860, est donc descendu à fr. 2,278,727 49

Voyons quel a été le résultat des opérations de l'année 1861 :

Les recettes de l'exploitation (<i>part de l'État</i>) se sont élevées	
à	fr. 29,941,013 32
Il a été perçu pour produits indirects.	108,887 41
Les capitaux-amortis avaient une valeur effective de.	2,545,397 81
	<hr/>
Total des recettes.	fr. 32,595,300 54

Les dépenses d'exploitation sont évaluées (faute de pouvoir en préciser dès maintenant le chiffre définitif)

à fr. 14,786,996 42

Il a été payé pour intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage 6,796,782 51

Les capitaux employés à l'amortissement représentent une somme de. 2,764,826 59

Les frais d'amortissement reviennent à. 15,127 71

Les frais divers relatifs aux emprunts ont absorbé 61,942 49

Total des dépenses de 1861 fr. 24,423,673 32

L'excédant des recettes présente donc un solde, en bénéfice, de fr. 8,169,625 02

Si l'on en retranche le découvert existant encore au commencement de l'année, ou. fr. 2,278,727 49

on trouve, pour la balance au 31 décembre 1861, un BONI de 5,890,897 53

La période des déficits est close ; celle des bénéfices commence.

En 1861, le chemin de fer a apporté au Trésor public un revenu *net* de fr. 5,624,227 21

De plus, il a amorti des capitaux de construction pour une valeur effective de. 2,545,397 81

La situation s'est donc améliorée à concurrence de. 8,169,625 02

Le bénéfice obtenu en 1859 ne dépassait pas fr. 4,574,960-55 ; celui de 1860 ressortait à fr. 6,388,923-40 ; de sorte que l'amélioration réalisée en 1861 dépasse de fr. 1,780,701-62 celle, déjà considérable, qui résultait de la balance des comptes de 1860.

Cette différence de fr. 1,780,701-62 se répartit ainsi :

Augmentation dans les produits de l'exploitation	fr. 2,159,595 62
— — la valeur des capitaux amortis	217,986 79
Diminution dans le montant des intérêts payés.	133,498 54
— — le chiffre des frais divers relatifs aux emprunts	2,993 82
	<hr/>
Ensemble.	fr. 2,493,874 77

	D'autre part. . .	2,493,874 77
Augmentation dans les dépenses d'exploitation. fr.	413,716 64	
— — les capitaux d'amortissement.	286.030 83	
— — les frais d'amortissement . . .	2,674 83	
Diminution dans les produits indirects	8,730 85	
	Soit. : . . . fr.	<u>713,173 13</u>
	Reste en plus. fr.	<u>1,780,701 62</u>

La diminution constatée en ce qui concerne le montant des intérêts payés provient de ce que le capital nominal diminue chaque année, en suite des rachats faits pour le service de l'amortissement; cet amortissement lui-même varie suivant la situation de la Bourse et le chiffre de la dotation.

Quant aux augmentations qui se sont produites dans les recettes et dans les dépenses de l'exploitation, elles seront expliquées dans le cours du présent travail. On se bornera à faire remarquer ici que les rachats de titres faits pour l'amortissement, pendant l'année 1861, ont constitué le chemin de fer en perte de fr. 219,428-78, non compris les frais, qui s'élèvent à fr. 13,127-71.

Cette perte augmente d'une année à l'autre, à cause de la progression des cours normaux des fonds publics et à cause de l'augmentation des capitaux d'amortissement, augmentation qui, comme on le sait, équivaut au montant des intérêts afférents aux capitaux éteints.

III.

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

Le paragraphe qui précède annonce un boni de fr.	3,890,897 33
à la date du 31 décembre 1861; mais ce chiffre a été calculé sans égard aux intérêts échus pendant l'année 1861 et exigibles seulement au 1 ^{er} février ou au 1 ^{er} mai 1862. Ces intérêts représentent une dette réelle dont il y a lieu de tenir compte, comme on devrait le faire, par exemple, en cas de liquidation; de ce chef, le boni prémentionné se réduit de	<u>1,083,706 29</u>
Et descend par conséquent, à.	<u><u>4,803,191 24</u></u>
Établis sur des bases identiques, les comptes de 1860 soldaient par un déficit de	3,418,303 16
Ce déficit étant transformé en un boni de	<u>4,803,191 24</u>
Il en résulte que l'année 1861 a amené une amélioration finale de fr.	8,223,494 40

L'amélioration constatée en 1860 ne dépassait pas fr. 6,381,293-93; celle de 1859 s'était calculée à fr. 4,133,710-98 seulement. Le simple rapprochement de ces chiffres donne une idée des progrès réalisés au point de vue de la situation financière.

IV.

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

Le Trésor public a payé, à la décharge du chemin de fer, une somme de fr. 48,473,098-46, laquelle a servi à racheter des obligations d'emprunts ayant, au taux de leur émission, une valeur effective de . . . fr. 47,991,950 01

Par le rachat de ces titres, il s'est opéré un véritable dégrèvement pour le chemin de fer, qui a cessé d'être redevable d'une somme de fr. 47,991,950-01 aux porteurs d'inscriptions dont tout le poids pesait exclusivement sur le railway national (conformément à l'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1854).

Mais l'amortissement ne constitue pas une recette pour le Trésor, précisément parce que la charge résultant des titres amortis incombait tout entière au chemin de fer. Le Trésor avait contracté des emprunts; le produit de l'émission a été remis au railway; celui-ci est tenu de racheter lui-même le papier ainsi créé : en réalité, le service de la dette publique n'intervient dans ces opérations qu'à titre d'intermédiaire, et dès lors, on ne peut considérer le Trésor public comme faisant un bénéfice quand il amortit la dette du chemin de fer. — Sans doute, c'est là une simple fiction, mais cette fiction est établie par la loi elle-même, et elle doit être respectée pour l'assiette des comptes.

Si le Trésor a amorti fr. 47,991,950-01 pour le compte du railway, il a reçu de celui-ci l'excédant des recettes annuelles sur les dépenses, lequel excédant s'élève à fr. 5,890,897 53

De plus, il figure dans les dépenses d'exploitation une somme de 717,904 20

qui a été prélevée sur le produit des *emprunts* et non sur le budget annuel. (V. p. 30.)

Ces deux sommes réunies donnent un total de fr. 6,608,801 75

La dette du chemin de fer envers le Trésor public est donc descendue à fr. 41,383,148 28

Au 31 décembre 1860, cette dette atteignait encore le chiffre de fr. 47,019,944-52; la diminution constatée en 1861 (y compris le bénéfice résultant des recettes et des dépenses faites en 1861 pour les années antérieures) s'élève donc à fr. 5,636,763-24. L'amélioration obtenue en 1860 a été de 4,067,988-66. — On voit que, même sans compter sur une progression continue aussi importante, l'on peut affirmer que la créance du Trésor public ne tardera pas à disparaître complètement du bilan financier du chemin de fer. Quand ce fait se sera réalisé, le railway deviendra, à son tour, le créancier du Trésor, comme il est déjà, à un autre point de vue, le créancier de la Nation.

Si l'on voulait même oublier un instant que la loi impose au chemin de fer

l'obligation de faire face, par ses ressources, aux dépenses de son propre amortissement, ne pourrait-on pas, dès maintenant, déclarer que le railway national rapporte au delà de 5 1/2 millions de *recette nette* par année, et que cette recette nette ne constitue pas un remboursement mais une ressource tenant lieu d'impôts ou de toutes autres perceptions? — Quel que soit, d'ailleurs, le nom dont on veuille appeler le versement fait au Trésor, le chemin de fer peut encore accepter la dénomination qui lui est la moins favorable, sans que le fait perde la signification qui lui est acquise : la dette du railway envers les finances publiques diminue de plus en plus rapidement, et le moment approche où le créancier dont plusieurs se sont complu à exalter la générosité sera devenu le débiteur; l'addition se fera alors en sens inverse.

En attendant que ce résultat puisse être enregistré dans les comptes, voici le bilan du chemin de fer à la date du 31 décembre 1861, et les deux tableaux qui en forment ordinairement les annexes. On répète que c'est pour la première fois que la *situation générale* solde par un excédant de recettes; ce fait mérite, sans doute, d'être constaté et rappelé à l'attention.

TABLEAU N° 1.

Situation générale au 31 décembre 1861 (1).

ACTIF.

PASSIF.

	DÉPENSES			TOTAL DES DÉPENSES au 31 décembre 1861.		RESTE A AMORTIR :			
	au 31 décembre 1860.	DÉPENSES faites en 1861.				Valeurs nominales.	Valeurs effectives, au tous de l'émission.		
CONSTRUCTION	Route proprement dite.	131,077,123 70	1,408,106 68	132,545,229 58	CAPITAL	Emprunt de 1838 (4 p. %/o) . . .	13,569,565 64	12,377,345 57	157,231,110 72
	Stations et dépendances.	20,321,525 86	2,283,480 76	22,605,006 62		— de 1838 (3 p. %/o) . . .	21,351,020 59	15,022,330 42	
	Frais généraux	5,195,880 64	2,393 50	5,198,274 14		— de 1837 (4 ½ p. %/o) . . .	1,308,914 41	1,375,750 25	
	Matériel des transports.	36,539,645 15	994,780 22	37,534,625 37		— de 1800 (4 ½ p. %/o) . . .	4,826,007 29	4,826,607 29	
	Totaux	193,134,374 35	4,748,761 36	197,883,135 71		Dettes de 1853 (4 ½ p. %/o) . . .	102,980,224 59	99,016,040 35	
LIGNE DE MONS A MANAGE	Valeur équivalente au prix d'achat			13,235,505 51	LIGNE DE MONS A MANAGE.	Reste à amortir		13,176,381 19	
VALEURS DIVERSES	Valeur en caisse chez le directeur de la Régie, et restant disponible sur ses crédits			106,004 53	PORTEURS D'INSCRIPTIONS DES EMPRUNTS.	{ Intérêts échus au 31 décembre 1861, mais non exigibles, sur les semestres au 1er février et au 1er mai 1862, des parties non amorties des emprunts de 1838, de 1857 et de 1860 et de la dette de 1853 . .		1,085,706 29	
	Reste disponible sur les crédits législatifs			6,374,034 08	ÉTAT BELGE	{ Avances faites pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'art. 5 de la loi du 1er mai 1834 (2).		41,363,148 28	
	— versements faits ou à faire par la ville de Bruxelles			82,857 59	BALANCE	Excédant des recettes annuelles sur les dépenses (3).		4,805,191 24	
				217,661,537 72					217,661,537 72

(1) Non compris l'embranchement d'Aerschot vers Diest, dont le bilan solderait par un découvert de fr. 203,981-38.
 (2) Voir tableau n° 2.
 (3) Voir tableau n° 3.

[N° 129.] (44)

TABLEAU N° 2.

Situation du Trésor public envers le chemin de fer (1).

DOIT.		AVOIR.		
Renseigné en trop dans les dépenses d'exploitation de 1860.	124,700 07	Solde au 31 décembre 1860 (compte rendu de 1860)	47,019,911 32	
Mons à Manage. {	Recettes de l'exploitation, en 1857	Dépenses de 1858, payées en 1861 (exploitation)	669 31	
	Recettes de l'exploitation, en 1858 (7 mois)	Dépenses de 1859, payées en 1861 (exploitation)	28,573 28	
Solde à nouveau, au 31 décembre 1860	47,007,373 49	Renseigné en trop dans les produits indirects, en 1860	95 47	
		Mons à Manage. {	Dépenses d'exploitation, en 1857	448,379 19
			Dépenses d'exploitation, en 1858 (7 mois)	292,855 25
			Intérêts pour l'année 1857.	661,645 34
			Intérêts pour 7 mois de 1858.	583,700 78
			Amortissement pour l'année 1857	10,686 66
			Amortissement pour 7 mois de 1858.	6,491 72
		A-compte payé à la compagnie de Dendre-et-Waes, pour l'exploitation de Mons à Manage (1857-1861).	120,000 "	
TOTAL	48,971,808 72	TOTAL	48,971,808 72	
Recettes de l'exploitation en 1861 (part de l'Etat)	29,944,013 52	Solde à nouveau, au 31 décembre 1860	47,007,373 49	
Produits indirects recouvrés en 1861.	408,887 41	Dépenses d'exploitation de 1861. (Evaluation)	14,786,996 42	
Solde au 31 décembre 1861.	41,585,148 28	Intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage	6,796,782 51	
		Capitaux d'amortissement.	2,764,826 59	
		Frais d'amortissement	45,127 71	
		Frais divers relatifs aux emprunts.	61,942 49	
TOTAL	71,455,031 01	TOTAL	71,455,031 01	

(1) Non compris l'embranchement d'Aerschot vers Diest, dont le compte accuse une dette de fr. 199.419-72 envers le Trésor public.

TABLEAU N° 3.

Compte des recettes et des dépenses de 1861 (1).

DOIT.

AVOIR.

Solde au 31 décembre 1860 (compte rendu de 1860)	2,508,441 90	Renseigné en trop dans les dépenses d'exploitation de 1860.	124,700 07	
Dépenses de 1858, payées en 1861 (exploitation)	669 51	Mons à Manage. {	Recettes de l'exploitation, en 1857.	1,125,996 88
Dépenses de 1859, payées en 1861 (exploitation)	28,375 28		Recettes de l'exploitation, en 1858 (7 mois)	713,736 28
Renseigné en trop dans les produits indirects de 1860.	98 47		Valeurs des capitaux amortis en 1857.	10,686 66
Dépenses d'exploitation en 1857	448,379 10		Valeurs des capitaux amortis en 1858.	6,491 72
Dépenses d'exploitation en 1858	292,838 25	Solde à nouveau, au 31 décembre 1860.	2,278,727 49	
Intérêts pour l'année 1857.	661,645 34			
Intérêts pour les 7 premiers mois de 1858	588,700 78			
Amortissement pour l'année 1857	10,086 66			
Amortissement pour 7 mois de 1858	0,491 72			
A-compte payé à la compagnie de Vendre-et-Waes, pour l'exploitation de Mons à Manage (1857-1861).	120,000 .			
Total rectifié au 31 décembre 1860.	4,260,559 10	Total rectifié au 31 décembre 1860.	4,260,559 10	
Solde à nouveau, au 31 décembre 1860.	2,278,727 49	Recettes de l'exploitation, en 1861 (part de l'État)	29,911,015 32	
Dépenses d'exploitation de 1861. (Évaluation)	14,786,996 42	Produits indirects recouvrés en 1861.	108,887 41	
Intérêts des emprunts et de la dette de Mons à Manage.	6,796,782 51	Valeur effective des capitaux amortis.	2,545,597 81	
Capitaux d'amortissement.	2,764,826 59			
Frais d'amortissement	13,127 71			
Frais divers relatifs aux emprunts.	61,942 49			
Solde créditeur au 31 décembre 1861 (2)	5,890,497 53			
TOTAL.	52,598,500 54	TOTAL.	52,598,500 54	

(1) Non compris l'embranchement d'Aerschot vers Diest, dont le compte balance par un débit de fr. 191,447-90.

(2) Ce solde créditeur descendrait à fr. 4,805,191-24, si l'on en retranchait fr. 1.085,706-29, du chef des intérêts échus en 1861, mais exigibles seulement en 1862.

Ainsi, la part de l'État dans la recette de l'exploitation s'est élevée, en 1861, à la somme de fr.	29,941,015 52
Et les produits indirects du chemin de fer recouvrés, pendant l'année 1861, par l'administration des douanes et par l'administration des domaines, ont donné	108,887 41
Total des recettes fr.	<u>30,049,902 75</u>
La dépense d'exploitation est évaluée à fr.	14,786,996 42
Ces chiffres font ressortir l'excédant de recette à fr.	<u><u>15,262,906 51</u></u>

Lequel excédant a été réparti comme suit :

44.85 p. % au paiement des intérêts fr.	6,796,782 51
18.11 p. % à l'amortissement	2,764,826 59
0.10 p. % aux frais d'amortissement	15,127 71
0.41 p. % aux frais divers des emprunts	61,942 49
36.85 p. % à l'extinction de la créance du Trésor	5,624,227 21
Comme ci-dessus fr.	<u><u>15,262,906 51</u></u>

Le capital *moyen utilisé* pendant l'année 1861 a été de fr. 208,744,260-54, savoir :

a. Capital employé au 1 ^{er} janvier fr.	193,154,374 55
b. Valeur de la section de Mons à Manage	13,235,505 51
c. Moitié des capitaux dépensés en 1861	2,374,580 68
Ensemble fr.	<u>208,744,260 54</u>

Le capital *engagé* dans la construction, y compris la partie non encore dépensée, était, au 31 décembre 1861, de fr. 217,681,537-72. La *dette* du railway, au 1^{er} janvier 1862, était descendue à fr. 212,876,546-48. L'excédant de la recette sur la dépense équivaut respectivement à 7.512 p. %, 7,012 p. % et 7.169 p. % de ces trois capitaux, et ces trois tantièmes proportionnels se répartissent comme suit :

	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.
Intérêts	3.258	5.122	5 195
Amortissement	1.324	1.270	1.298
Frais d'amortissement	0.007	0.007	0.007
Frais divers concernant les emprunts	0.029	0.029	0.029
Versement fait au Trésor	2.694	2.584	2.642
Soit.	<u>7.512</u>	<u>7.012</u>	<u>7.169</u>

CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

I

Longueur exploitée en 1861. — Stations.

La longueur des lignes de chemins de fer exploitées par l'État ne s'est pas accrue pendant l'année 1861 ; mais il a été reconnu tout récemment que la section de Contich à Lierre, renseignée jusqu'à ce jour comme ayant un développement de 6,173 mètres, mesure, en réalité, 6,539 mètres, soit 364 mètres de plus que l'étendue accusée, entre autres, par le compte rendu de 1860 ; de sorte que la longueur de tout le réseau pris dans son ensemble ressort à 748 kilomètres 606 mètres, savoir :

Nord	56	kilomètres	743	mètres.
Est	134	—	864	—
Ouest	361	—	018	—
Midi	193	—	979	—
Ensemble	748	—	606	—

Cette étendue de lignes a été exploitée pendant l'année entière. En 1860, l'exploitation s'était exercée sur une étendue moyenne de 747,218 mètres (rectification faite de l'erreur commise dans le mesurage de la section de Contich à Lierre) ; la différence en faveur de l'année 1861 consiste donc en une augmentation insignifiante de 1,388 mètres, laquelle provient de ce que l'embranchement vers le Kattendyck a été livré aux transports à partir du 22 octobre 1860 seulement.

Quelques changements ont été apportés au nombre des stations et à la classification de plusieurs d'entre elles.

II

Recettes et dépenses de 1861.

L'exploitation de l'État a produit, pendant l'année 1861, une recette qui s'élève, en totalité, à fr. 31,931,531-47, savoir :

Part du Trésor public fr.	29,941,015 32
Part de la compagnie de Dendre-et-Waes.	1,297,646 98
— Tournai à Jurbise	692,869 17
Ensemble fr.	<u>31,931,531 47</u>

De leur côté, les dépenses imputées ou restant à prélever sur le budget du chemin de fer, pour ladite année, représentent, dans leur ensemble fr. 14,786,996 42

Cependant cette dernière somme doit être diminuée de 223,750 »

du chef de travaux de *parachèvement* et d'*amélioration* payés au moyen des fonds du budget.

La dépense effective de l'exploitation est donc de . . . fr. 14,561,266 42
ce qui donne un excédant de recette de fr. 17,570,265 03

La dépense équivaut à 43.60 p. % de la recette brute. La proportion était, en 1860, de 47.94 p. %. Le résultat obtenu en 1861 a une signification sur laquelle il serait superflu de s'appesantir.

La recette brute a été de fr. 42,634-66 par kilomètre de voie exploité; la dépense ressort à fr. 19.431-18, et l'excédant de recette, à fr. 23,203-48 (1).

L'année 1860 avait donné fr. 20,652-96 d'excédant de recette par kilomètre exploité; il s'est donc produit une différence de fr. 2,570-52 en faveur de 1861: la recette brute et la dépense se sont respectivement accrues de fr. 3,019-08 et de fr. 448-56.

On trouvera, dans le cours du présent travail, la comparaison développée des recettes totales et de la dépense de chacune des années 1860 et 1861 mises en parallèle.

Plusieurs ont cherché dans la dépense d'un chemin de fer, ramenée au kilomètre de voie, l'expression du degré d'intelligence avec lequel l'opération était conduite ou de la productivité relative des lignes; les chiffres alignés ci-dessus prouvent que telle n'est point la juste interprétation des faits établis. Ainsi, par exemple, il est vrai que l'exploitation de l'État belge a coûté, en 1861, plus de 19,000 francs par kilomètre, mais ce chiffre ne doit pas être envisagé isolément: il importe, pour rester dans les termes d'une saine appréciation, de mettre la dépense en regard de la recette. A mesure que les revenus du railway national ont grossi, la dépense s'est également accrue; mais les deux accroissements ne sont pas des équivalents, ils n'ont même pas un rapport constant. — Il faut que l'augmentation de recette soit proportionnellement beaucoup plus considérable que la

(1) Ces trois chiffres s'élevaient respectivement à fr. 42,634-66, à fr. 19,732-70 et à fr. 22,901-96, si l'on ne faisait point la déduction de la dépense des travaux de parachèvement et d'amélioration; et dans ce cas, la proportion de la dépense d'exploitation relativement à la recette brute monterait à 46.51 p. %. Dans le présent rapport, l'on a calculé la recette nette en opérant la déduction de la susdite dépense de travaux de parachèvement et d'amélioration; c'est ainsi, d'ailleurs, qu'il a été procédé dans les précédents comptes rendus.

dépense; il faut, surtout, que les produits arrivent à une hauteur où les frais généraux ne pèsent plus trop lourdement sur l'entreprise : c'est précisément ce qui est arrivé au chemin de fer de l'État belge et c'est ce qui a rendu la situation si prospère.

Le tableau ci-annexé sous le n° V est un relevé des travaux d'amélioration et de parachèvement dont les frais ont été prélevés sur les fonds du budget de 1861. Ainsi que cela est dit ci-dessus, ces frais se sont élevés à 225,730 francs; en voici la répartition :

1° Travaux effectués dans les bâtiments des stations et dans leurs dépendances	fr.	74,590
2° Réfection de la route proprement dite		17,380
3° Différence provenant de la substitution de rails de 34 et de 38 kilogrammes, par mètre courant, aux rails de plus faible poids remplacés dans les voies pendant l'année 1861		155,560
Total.	fr.	225,730

Il est devenu inutile de faire remarquer que les améliorations faites dans ces conditions exigent des sommes qui, dans les comptes annuels, paraissent être absorbées par l'exploitation et qui cependant ajoutent à la valeur du chemin au même titre qu'un prélèvement fait à charge du capital de construction.

Il est impossible d'apprécier, dans leur exacte mesure, tous les produits indirects du chemin de fer; les avantages que cette magnifique voie de communication procure, non seulement aux populations, mais aux administrations publiques et aux finances de l'État ne peuvent se calculer. Ainsi, il est incontestable que la création des chemins de fer a donné une augmentation considérable de valeur à la propriété foncière; que cette industrie en a fait surgir une quantité d'autres qui ne seraient peut-être jamais arrivées à la vie ou qui n'y seraient parvenues qu'avec peine et, dans tous les cas, n'auraient pu atteindre la prospérité dont elles se félicitent actuellement. Il en résulte nécessairement des bénéfices importants pour le Trésor public : les impôts qui grèvent la propriété foncière, notamment en cas de mutation, se sont accrus en raison de l'accroissement de valeur de cette propriété; — l'industrie, sous quelque forme qu'elle exerce son activité, apporte une large contribution aux dépenses de la nation.

Si le service de la poste aux lettres a réalisé tant de progrès au point de vue de l'accélération dans la distribution des correspondances et des journaux, c'est grâce au chemin de fer que cela s'est fait.

Les transports militaires sont rendus moins coûteux au Département de la Guerre et moins pénibles au soldat; dans des circonstances graves, le railway serait un des auxiliaires les plus puissants des défenseurs du pays, comme il est déjà aujourd'hui le pacifique moyen de locomotion dont l'armée se sert pour les changements de garnison, pour aller au camp ou pour en revenir, pour se porter vers les fêtes nationales, etc.

Le tir, qui commence à figurer avec tant de bonheur dans nos réjouissances populaires, aurait-il pu s'organiser sans l'établissement et le concours des voies ferrées?

Les expositions de toute nature qui s'ouvrent tous les jours en Belgique ne sont-elles point aussi quelque peu favorisées par le railway ?

En un mot, il serait très-difficile de dire quels sont les services publics auxquels le chemin de fer ne vient pas directement en aide, en les faisant largement profiter d'une grande économie de dépense et d'une plus grande économie de temps.

Mais ces choses ne peuvent être calculées en argent; il est à peine possible d'évaluer quelques transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs. C'est ainsi que le tableau des recettes, donné ci-après à la page 52, renseigne, *pour mémoire*, une somme de fr. 1,761,005-41 du chef de réductions de taxes consenties en faveur d'administrations publiques, d'émigrants, d'indigents ophtalmiques, de sœurs de charité, de jardiniers, de maréchaux-ferrants, etc.

Les remises de prix accordées dans ces conditions formeraient un total que le chemin de fer pourrait opposer avec avantage à ceux qui lui reprocheraient de n'avoir pas encore complètement éteint sa dette envers le Trésor public. Cette observation serait bien plus saisissante, si l'on pouvait, en outre, donner la simple évaluation approximative des produits indirects auxquels il est fait allusion plus haut.

Dans l'état actuel de la comptabilité, on ne considère comme *produits indirects* du railway national que ceux dont voici la très-courte énumération :

Droits de magasin au hangar d'Anvers	fr.	15,507 28
Location de terrains réservés		9,166 97
— de cafés restaurants		52,251 05
— d'herbages		11,620 15
— de vidanges.		2,154 »
Argent non réclamé		1,032 »
Ventes de terrains		26,687 60
— de mobilier et de matériel		2,461 70
— d'objets non réclamés		5,234 95
— d'arbres, de plantations et d'herbages.		5,894 50
Location de bâtiments		877 25
		<hr/>
Total.	fr.	108,887 41

On voit que ces produits ont fort peu d'importance, et encore ne constituent-ils pas, en entier, un bénéfice net, puisqu'il y en a une fraction qui représente le prix d'une aliénation, soit de terrains, soit de mobilier ou de matériel.

Les recettes de l'exploitation pour l'année 1861 sont renseignées dans le tableau suivant, qui en donne le détail en indiquant la part proportionnelle que chaque espèce de produit apporte dans le revenu général ou dans le revenu spécial du tarif auquel ce produit appartient :

NATURE DES TRANSPORTS.		EXPLOI		
		PART DE L'ÉTAT.		
		Mouvement général (1).	Recette.	
1		2	3	
Voyageurs.	Trains express.....	1 ^{re} classe.....	248,656	1,724,907 37
		2 ^e id.	59,250	422,659 37
	Trains ordinaires.....	1 ^{re} classe.....	428,836	1,442,608 50
		2 ^e id.	1,126,524	1,944,978 52
		3 ^e id.	3,799,800	3,194,073 58
		Transports militaires ..	93,786	157,839 25
		Id. extraordinaires.....	43,722	140,283 62
Id. d'enfants.....	47,190	40,048 74		
TOTAUX du tarif des voyageurs.....		7,849,594	11,047,998 78	
Bagages.....	au minimum.....	116,855	65,859 86	
	au poids taxé (quintaux).....	101,060	443,609 73	
TOTAUX du tarif des bagages.....		"	507,449 59	
Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	Grande vitesse..... (Petits paquets.)	Colis soumis à la taxe uniforme (quintaux) (1).....	3,454	90,188 75
		Colis taxés au minimum (quintaux) (2).....	8,200	53,823 28
		Id. au poids (quintaux).....	16,111	163,660 07
	Service accéléré..... (Articles de messagerie)	Expéditions taxées au minimum (quintaux) (2).....	41,776	85,446 67
		Id. taxées au poids (quintaux).....	919,898	1,581,798 10
TOTAUX des tarifs nos 1 et 2. (Petites marchandises).....		986,419	1,776,918 83	
Grosses marchandises. (Tarif n° 3)	Petite vitesse..... (Articles de roulage.)	1 ^{re} classe (tonneaux).....	443,677	5,272,640 53
		2 ^e id. (id.).....	736,987	5,371,722 42
		3 ^e id. (id.).....	2,916,845	7,394,527 63
		3 ^e id. par abonnement (tonneaux).....	6,120	7,529 50
	Frais accessoires.....	Chargement, déchargement, camionnage et bulletins.	"	1,094,961 "
TOTAUX du tarif n° 3. (Grosses marchandises).....		4,103,029	13,541,581 12	
Tarif des finances (par groups de 1,000 francs).....		317,297	141,587 29	
Tarif des équipages (par voiture).....		327	16,411 85	
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse (par expédition).....	1 ^{re} catégorie (par expédition).....	5,996	118,710 82
		2 ^e id. (id.).....	3,482	51,527 84
	Petite vitesse.....	2 ^e id. (id.).....	2,771	52,352 53
		3 ^e id. (id.).....	12,251	212,181 56
TOTAUX du tarif des chevaux et des bestiaux.....		22,500	594,652 53	
Produits extraordinaires.....		"	514,653 52	
TOTAUX GÉNÉRAUX DES RECETTES....		"	29,941,015 52	
A ajouter, pour transports gratuits ou à prix réduits. (Pour mémoire.).....		"	1,761,003 41	
TOTAUX.....		"	31,702,020 75	

TATION PAR L'ÉTAT.				TOTALS GÉNÉRAUX DES RECETTES. (Colonnes 3, 5 et 7.)	PROPORTION par cent RELATIVEMENT à la recette		Observations.
PART DE LA SOCIÉTÉ DE DENDRE-ET-WAES.		PART DE LA SOCIÉTÉ DE TOURNAI A JURBISE.			de chaque tarif.	TOTAL.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	8	9	10	
4	5	6	7				
1,617	4,767 17	4,608	11,089 20	1,740,733 74	14.78	5.45	(1) On a compté le poids moyen 1 kil. par colis. (2) On a compté le poids moyen 4 kil. par colis. (3) On a compté le poids moyen 20 kil. par colis. (4) Cette colonne comprend le mouvement général des lignes exploitées par l'État, y compris le chemin de fer de Dendre-et-Waes et celui de Tournai à Jurbise.
5,157	3,752 55	1,122	1,963 50	450,335 42	3.65	1.55	
28,806	43,359 45	25,180	31,510 "	1,317,637 95	12.88	4.75	
90,592	81,771 64	59,585	41,482 08	2,071,232 04	17.58	6.49	
542,530	530,558 61	352,100	159,614 74	5,084,826 95	48.26	17.80	
10,991	8,067 50	5,214	1,515 77	147,442 32	1.25	0.46	
2,602	2,708 07	2,374	1,762 93	144,734 62	1.25	0.43	
5,587	2,068 34	2,681	854 54	43,871 42	0.57	0.14	
682,482	500,093 53	430,852	252,762 56	11,780,854 64	100.00	56.89	
7,114	2,202 35	3,222	1,509 93	67,642 54	12.97	0.21	
3,443	4,743 14	5,410	5,572 01	455,924 88	87.03	1.42	
"	7,053 69	"	7,081 94	521,567 22	100.00	1.65	
309	6,589 83	256	1,775 18	98,354 44	5.16	0.51	
375	2,925 50	528	617 29	37,568 57	5.01	0.18	
2,268	4,990 19	2,187	2,055 52	172,703 38	9.06	0.54	
4,820	7,251 85	1,855	1,500 57	95,978 89	4.94	0.29	
84,617	77,106 85	75,624	25,570 54	1,482,553 47	77.85	4.64	
92,626	98,704 50	78,210	29,317 40	1,904,940 75	100.00	3.96	
38,767	157,015 58	41,550	71,790 41	5,501,444 54	21.09	10.97	
54,896	124,002 24	59,650	78,825 02	5,774,547 68	22.74	11.82	
153,262	521,069 92	302,824	257,422 05	8,175,619 60	49.28	25.62	
"	"	150	242 80	7,772 "			
"	58,976 47	"	10,526 75	1,144,464 22	6.89	5.58	
206,865	641,662 01	404,144	418,804 71	16,601,847 84	100.00	51.99	
11,759	2,579 08	11,547	747 54	144,713 91	100.00	0.43	
4	34 45	17	205 20	16,669 50	100.00	0.03	
230	3,935 18	201	1,559 40	124,545 40	50.49	0.59	
196	778 20	252	527 86	52,633 90	8.00	0.10	
217	922 31	118	417 09	53,671 75	8.26	0.11	
985	5,873 31	285	1,110 10	217,166 97	53.25	0.68	
1,646	9,871 60	856	5,614 45	407,818 "	100.00	1.28	
"	58,146 92	"	557 57	555,119 61	100.00	1.75	
"	1,297,616 98	"	692,869 17	51,951,551 47	"	100.00	
"	"	"	"	1,761,005 41	"	"	
"	1,297,643 95	"	692,869 17	53,692,556 88	"	"	

Les dépenses de l'exploitation pour l'année 1861 ne peuvent pas encore être fixées d'une manière définitive, la loi de comptabilité permettant de faire des imputations à charge du budget de cette année jusqu'à la fin du mois d'octobre prochain et les faits d'où peuvent résulter des imputations n'étant pas encore tous connus. Mais on peut, comme cela se fait d'ordinaire, déterminer, au moins approximativement, la dépense que comporte les engagements pris; cette dépense approximative, ajoutée aux imputations déjà faites, donne la dépense générale. Les prévisions arrêtées de cette façon ne s'écartent pas sensiblement de la situation telle qu'elle est établie à la clôture des comptes.

Ainsi appréciées, les dépenses de 1861 se présentent comme il est indiqué au tableau que voici :

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		RAPPORT à la DÉPENSE totale.
	PAR ARTICLE du budget.	PAR SERVICE.	
VOIES ET TRAVAUX.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	Fr. c.	Fr. c.	Pour cent.
Salaire des agents payés à la journée.....	236,593 34		
Billets, rails et accessoires, matériel fixe.....	1,686,499 72		
Travaux et fournitures diverses.....	1,570,234 10		
	712,711 40		
		4,023,838 56	27.25
TRACTION ET ARSENAL.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	210,448 77		
Salaire des agents payés à la journée.....	2,234,361 04		
Primes d'économie et de régularité.....	404,860 14		
Combustibles et consommations pour la traction des convois.	1,518,673 84		
Entretien, réparation et renouvellement du matériel.....	2,699,228 07		
Redevances aux compagnies pour emploi du matériel....	21,000 »		
		6,788,571 86	43.91
TRANSPORTS.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,401,948 43		
Salaire des agents payés à la journée.....	1,469,631 02		
Frais d'exploitation.....	473,913 84		
Camionnage.....	444,293 03		
Pertes et avaries.....	37,993 78		
		3,547,804 12	23.99
SERVICES EN GÉNÉRAL (1).			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	53,949 09		
Salaire des agents payés à la journée.....	53,798 34		
Matériel et fournitures de bureau.....	219,997 87		
Subside à la caisse de retraite des ouvriers.....	20,000 »		
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	30,922 34		
		382,667 64	2.50
RÉGIE.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	38,393 04		
Frais de bureau et de loyer.....	3,409 20	42,094 24	0.28
Total.....		14,786,996 42	100.00

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

Le présent travail contient, dans les chapitres suivants, une comparaison détaillée et raisonnée des recettes et des dépenses de 1861 avec celles de 1860. Mais on fera remarquer, dès maintenant, que si la dépense a augmenté de 415,000 francs, la recette s'est accrue de 2,529,000 francs; on pourrait même dire que l'accroissement de dépense ne va pas au delà de 569,000 francs, si on laisse de côté les frais de parachèvement et d'amélioration dont le coût a été prélevé sur le budget.

L'augmentation de recette nette s'élève donc à 1,914,000 francs, même en comprenant dans la dépense les frais de *construction* supportés par le budget; elle serait de 1,960,000 francs si ces frais n'étaient pas comptés dans le calcul de la dépense annuelle d'exploitation.

On trouvera, dans les tableaux ci-annexés sous les n^{os} VII à XIV, le relevé, par station et par mois de l'année, du mouvement et de la recette des transports de toute nature; on y trouvera également le mouvement et la recette des expéditions faites vers les lignes de l'État par les compagnies qui sont en relation de service mixte avec le réseau national. Les nombreux renseignements que ces tableaux contiennent serviront, en grande partie, de thème aux développements statistiques qui figurent dans le présent travail et qui font plus particulièrement la matière du chapitre suivant.



CHAPITRE IV.

STATISTIQUE.

I

Machines fixes et locomotives.

Le nombre et la force des machines fixes établies et employées par le service des chemins de fer de l'État n'ont guère varié dans le courant de l'année 1861. Ces machines étaient au nombre de 36 et avaient ensemble une force de 572,54 chevaux-vapeur, à la date du 31 décembre 1860; un an plus tard, ces deux chiffres étaient respectivement de 35 machines et de 570,84 chevaux. La différence constatée provient de ce que l'on a supprimé une machine (1,50 cheval) qui servait à faire mouvoir les pompes et à activer deux tours, à la station de Manage.

Tous les autres appareils existants au 1^{er} janvier 1861 sont restés dans l'état que le compte rendu de 1860 a fait connaître.

Au 31 décembre 1860, l'administration avait à sa disposition 252 locomotives d'une force totale de 25,018 chevaux-vapeur, y compris celles qui se trouvaient momentanément en réparation; pendant l'année 1861, il a été mis en service 14 remorqueurs tout à fait neufs, savoir : 10 ayant 450 millimètres de diamètre aux cylindres et 4 de 410 millimètres. Sur les dix premiers, deux avaient été fournis par l'établissement de Couillet, 2 provenaient des usines de la société de Saint-Léonard, les 6 autres avaient été montés à l'arsenal de Malines. La société Cockerill a livré 2 des locomotives de 410 millimètres; les 2 autres ont été fournies par un établissement de Hainc-Saint-Pierre.

Par contre, il a été démoli en 1861 : 1 locomotive de 330 millimètres, 1 de 348, 2 de 356, et 1 de 410, soit ensemble 5 machines; de sorte qu'au 31 décembre 1861 le nombre total des remorqueurs ressortait, toute compensation faite, à 261, ou 9 de plus qu'au 31 décembre 1860. — L'augmentation, quant à la force, était de 2,178 chevaux-vapeur, les 261 locomotives dont il vient d'être parlé pouvant produire, dans leur ensemble, une puissance de traction calculée à 27,196 chevaux.

La force moyenne, par remorqueur, était de 99,27 chevaux-vapeur à la fin de 1860; elle s'élevait à 104,20 chevaux à la fin de 1861 : l'accroissement moyen est donc de 4,93 chevaux par locomotive.

Indépendamment des locomotives prémentionnées, il y en avait encore *trois* en construction à la fin de 1861; quand elles seront achevées, l'exploitation disposera de 264 machines-remorqueurs : ce nombre est celui qui était également prévu à la fin de 1860.

On comptait 245 *tenders*, au 1^{er} janvier 1861; douze mois plus tard, il en existait 246 : l'arsenal a monté 18 *tenders* mis en service dans le courant de l'année, et il en a été démolé 17 pour cause de vétusté ou de mauvais état ne comportant pas un renouvellement.

7 *tenders* étaient commandés ou en voie de construction à la fin de l'année dont le présent travail a pour but d'exposer les opérations; — quand ces véhicules seront achevés, le chemin de fer possédera, en totalité, 253 *tenders*, soit le nombre *prévu* au 31 décembre 1860.

Le parcours fourni par les locomotives, pendant l'année 1861, a atteint le chiffre de 5,735,905 kilomètres; il présente une augmentation de 216,953 machines-kilomètres, ou 3.93 p. %, relativement au trajet de 1860. — L'accroissement de 1860, par rapport à 1859, ressortait à 196,807 locomotives-kilomètres. Ces données témoignent d'une différence très-sensible en faveur de l'année qui vient de s'écouler.

Le mouvement de 1861 se répartit comme suit :

ESPÈCES DE TRAINS REMORQUÉS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (¹)	ENSEMBLE.	PROPORTION p. %.	
Trains de voyageurs.	Express . . .	Locom.-kil. 108,040	Locom.-kilom. 206,400	Locom.-kilom. 89,790	Locom.-kilom. 171,915	Locom.-kilom. 576,145	10.04
	Ordinaires..	242,588	355,095	985,122	710,775	2,292,478	59.97
	Spéciaux....	5,528	8,088	12,596	5,872	29,584	0.82
Trains de marchandises.	Ordinaires..	227,363	525,339	809,863	1,065,964	2,628,751	45.85
	Spéciaux....	10,502	5,548	105,851	89,086	208,947	5.64
Totaux	594,021	1,099,590	2,001,004	2,041,290	5,735,905	100.00	
Proportion p. % .	10.56	19.17	54.88	35.59	100.00	•	

On a dit que le mouvement de 1861 dépasse de 216,953 locomotives-kilomètres celui de 1860. Cette augmentation appartient aux différentes espèces de trains dans les limites indiquées ci-dessous :

(¹) Y compris le mouvement de l'embranchement des boulevards de Bruxelles, soit, d'une part, 22,204 locomotives-kilomètres pour convois ordinaires de marchandises, et, d'autre part, 20,058 locomotives-kilomètres pour trains spéciaux de marchandises; ensemble, 42,242 locomotives-kilomètres.

Trains de voyageurs.	Express.	9,096 locomotives-kilomètres.	
—	Ordinaires	60,012	—
—	Spéciaux	8,490	—
Trains de marchandises.	Ordinaires	95,957	—
—	Spéciaux	43,398	—
	Total.	<u>216,953</u>	—

Il résulte de ces indications que l'accroissement est général, en ce sens que toutes les espèces de trains, sans exception, y ont participé.

La même remarque peut être faite par rapport au mouvement de chacune des quatre lignes du réseau. En effet, la comparaison des chiffres de 1861 à ceux de 1860, montre que :

Le Nord a eu	23,138 locomotives-kilomètres en plus.		
L'Est —	3,872	—	—
L'Ouest —	100,806	—	—
Le Midi —	89,157	—	—
Comme ci-dessus	<u>216,953</u>	—	—

Il n'y a donc décroissance sur aucun point; et c'est là, sans contredit, un fait à la fois essentiel et satisfaisant.

Voici des chiffres qui compléteront cette idée :

Le Nord a été parcouru	10,536 fois dans toute sa longueur.		
L'Est —	8,153	—	—
L'Ouest —	5,543	—	—
Le Midi —	10,416	—	—
et le réseau entier —	7,666	—	—

Cela accuse une augmentation de parcours qui :

Pour la ligne du Nord,	représente 128 fois son développement.		
— de l'Est,	— 28	—	—
— de l'Ouest,	— 281	—	—
— du Midi,	— 455	—	—
Pour tout le réseau,	— 275	—	—

Les cinq chiffres correspondants à ceux-ci pour l'année 1860 (accroissement sur 1859) ressortaient à 182, 32, 121, 654 et 250. L'amélioration s'est maintenue partout, mais c'est seulement sur la ligne de l'Ouest qu'elle a été en progressant.

Les 100,806 locomotives-kilomètres que cette ligne a fournis en 1861, de plus qu'en 1860, appartiennent aux trains de voyageurs à concurrence de 33,953, et aux convois de marchandises, à concurrence de 66,873 ou environ les deux tiers.

Sous le rapport de l'accroissement de mouvement, la ligne du Midi a quelque peu fléchi : l'augmentation de 1860 sur 1859 avait été de 124,272 locomotives-kilomètres, et celle de 1861 sur 1860 vient d'être calculée seulement à

89,457 locomotives-kilomètres; mais cela n'empêche pas cette ligne d'absorber encore 53.59 p. °. du mouvement total, et d'offrir le plus long parcours développé.

Il va de soi que les chiffres qui précèdent ne donnent pas la mesure exacte de la productivité relative des lignes. Ils dénotent une fréquentation toujours croissante, ce qui suppose nécessairement des transports de plus en plus importants; mais, ainsi qu'on le verra dans le cours du présent travail, ce résultat n'est pas en relation directe et absolue avec la recette comparative des lignes et surtout avec la recette nette que chaque fraction du réseau apporte à l'ensemble de l'exploitation.

C'est la ligne de l'Ouest qui occupe le premier rang par le nombre de locomotives-kilomètres qui ont été comptées, pour le service des trains de voyageurs; — au point de vue des transports de marchandises, la ligne du Midi l'emporte de beaucoup sur les autres. — La ligne de l'Est est la plus importante quant aux express. Un coup d'œil jeté sur le tableau inséré à la page 57 permettra de juger du mouvement de chaque ligne rapporté à chaque sorte de convois.

Si l'on cherche quelles ont été, en 1861, la recette brute, la dépense et la recette nette de l'exploitation, ramenées à la locomotive-kilomètre, on arrive aux résultats que voici :

Recette brute	fr.	3.56696
Dépense		2.53862
Excédant des recettes.	fr.	3.02834

Comparés aux chiffres correspondants de l'année 1860, ceux-ci accusent les différences suivantes :

Augmentation de recette brute	fr.	0.20326
Diminution de dépense		0.03292
Amélioration dans la recette nette.	fr.	0.23618

Ainsi : augmentation de recette, d'une part; diminution de dépense, d'autre part. — Ce résultat n'est, d'ailleurs, que la continuation, améliorée toutefois, des faits constatés, sous le même rapport, pendant l'année 1860 mise en parallèle avec l'année 1859.

II.

Matériel des transports (voitures).

Les besoins actuels de l'exploitation en ce qui concerne le matériel des transports sont parfaitement connus des Chambres législatives; l'administration vient de les signaler de nouveau en introduisant la demande d'un crédit spécial destiné à pourvoir aux dépenses que cette partie du service réclame d'une manière impérieuse. — Il est à espérer que l'on ne tardera pas à faire cesser l'insuffisance révélée sous ce rapport, et que le vœu généralement exprimé de voir les moyens de

transport mis enfin à la hauteur des légitimes exigences du commerce recevra bientôt une complète satisfaction. Quand ce fait se sera réalisé, on pourra considérer, à bon droit, l'exploitation de l'État comme ayant accompli une des améliorations les plus importantes dont la situation restait susceptible.

En attendant, l'on indiquera les changements apportés en 1861 dans le nombre et dans la composition des voitures appartenant au réseau de l'État.

A la date du 31 décembre 1860, l'exploitation disposait de 8,161 véhicules, savoir :

Pour le service des voyageurs, des bagages et des articles de messagerie	1,202
Pour les <i>services divers</i> (bureaux ambulants des postes, voitures cellulaires, wagons de secours, wagons à freins pour les plans inclinés, wagons pour le transport du coke de l'administration, wagons pour l'entretien de la route ou pour le service des ateliers)	515
Pour le service des marchandises	6,444
Comme ci-dessus.	8,161

Au 31 décembre 1861, ces quatre nombres s'élevaient respectivement :

Le premier, à	1,080
Le deuxième, à	554
Le troisième, à	6,828
et le quatrième, à	8,462

L'augmentation est donc de 501 voitures, savoir :

<i>En plus</i> , pour les services divers.	59 voit.
— pour le service des marchandises.	584 —
Ensemble	643 —
<i>En moins</i> , pour le service des voyageurs.	142 —
Différence annoncée	501 —

Aux voitures existant le 1^{er} janvier 1862 et qui, comme on vient de le dire, étaient au nombre de. 8,462 voit.

Il convient d'ajouter les véhicules en construction à la même date et comprenant :

Pour le service des voyageurs	43 voitures.
Pour les services divers	2 —
Pour le service des marchandises	23 —
Soit.	68 voit.
Cela donne un total général de	8,530 —

La comparaison faite plus haut entre la situation arrêtée au 31 décembre 1861 et la situation reconnue au 31 décembre 1860, ne s'étend pas aux voitures qui

étaient en construction à chacune de ces deux dates. — Si le rapprochement s'appliquait également à ces dernières, le résultat de la comparaison se traduirait comme suit :

<i>En plus,</i> pour les services divers.	39	voit.
— pour le service des marchandises.	86	—
	<hr/>	
Ensemble	125	—
<i>En moins,</i> pour le service des voyageurs.	101	—
	<hr/>	
Différence <i>en plus.</i>	24	—

La comparaison peut porter sur un troisième point : laissant à l'écart les voitures en réparation, combien y avait-il, au 31 décembre 1861, de voitures utiles, en plus qu'au 31 décembre 1860? La réponse se présente dans les termes que voici :

<i>En plus,</i> pour les services divers	51	voit.
— pour le service des marchandises.	282	—
	<hr/>	
	513	—
<i>En moins,</i> pour le service des voyageurs.	107	—
	<hr/>	
Reste <i>en plus</i>	206	—

En effet, le nombre des voitures en état d'être employées ressort à 8,150 au 31 décembre 1861; il ne dépassait pas 7,944 au 31 décembre précédent. — D'après ce qui précède, le rapport des voitures en réparation avec le nombre total des véhicules, était de 3.68 p. % au 1^{er} janvier 1862, tandis qu'il ne s'élevait qu'à 2.66 p. % au 1^{er} janvier 1861; la différence doit être attribuée, à peu près en entier, au matériel servant au transport des marchandises.

Par kilomètre de route exploité, il existait, au 31 décembre 1861, en moyenne, 11.40 voitures, y compris celles qui n'étaient pas encore livrées mais qui étaient en voie de construction. Cette moyenne était de 10.08 voitures au 31 décembre 1858, de 10.60 voitures au 31 décembre 1859 et de 11.36 voitures au 31 décembre 1860.

Le tableau ci-annexé sous le n° XVI indique la répartition du matériel de transport, suivant sa destination et, pour ce qui concerne le service des marchandises, suivant la capacité des wagons. Il indique, en même temps, la composition de ce matériel, au commencement de chacun des douze mois de l'année 1861. On y verra, entre autres, que les wagons découverts, affectés autrefois au transport des voyageurs, ont complètement disparu depuis le mois de septembre dernier; il en existait encore 64 au 1^{er} janvier 1861; leur vétusté et leur état de délabrement en ont exigé la démolition. — Le même tableau apprend que le nombre des wagons de 10 tonnes pour les expéditions de charbon, s'est accru de 434, soit d'environ 50 %, pendant l'année 1861.

En outre, il a été mis en service, d'un part, 24 camions tapissières et, d'autre part, 6 wagons de 15 tonnes.

L'administration a fait connaître, par la voie du *Moniteur*, que, depuis le 19 février 1861, une voiture spéciale est affectée au transport des personnes malades qui en font la demande.

En 1861, il a été dépensé une somme de fr. 617,627-65 pour améliorer et compléter le matériel des transports; cette somme a été prélevée sur les fonds du budget à concurrence de fr. 305,604-40 et sur les crédits spéciaux de premier établissement à concurrence de fr. 312,023-25. La dépense a été appliquée de la manière suivante :

155 wagons à charbon, de 10 tonnes	fr. 528,059 25
28 wagons pour voyageurs de 3 ^e classe	127,056 »
15 diligences	65,150 »
20 wagons pour chevaux	51,726 27
10 wagons fermés, à deux compartiments, pour bagages et petites marchandises	22,651 15
7 wagons fermés, à deux compartiments, pour colis postaux.	14,665 »
4 wagons à équipages.	fr. 8,400 »
Total	fr. 617,627 65

Parmi ces objets, 155 wagons à charbon ont été livrés tout montés, par l'industrie; les essieux et les boîtes à l'huile des 20 wagons pour chevaux et des 10 wagons à bagages ont également été achetés dans le commerce; il en a été de même des boîtes à l'huile des 45 voitures à voyageurs. — Mais, pour le restant, les roues montées sur essieux, les tampons-graisseurs, les coussinets, les rondelles, les ressorts, les couleurs, les boîtes à l'huile, etc., ont été puisés dans les approvisionnements en magasin; de sorte que la dépense consommée est, en réalité, plus considérable qu'elle n'apparaît d'après les chiffres cités plus haut.

Si l'on passe au dépouillement des parcours fournis par le matériel des transports, on constate les faits dont il va être donné un court aperçu.

Le parcours total s'élève à 99,588,798 voitures-kilomètres, y compris 251,826 kilomètres franchis par les freins-traineaux employés au service des plans inclinés. — Le parcours du matériel des transports proprement dit a donc un développement de 99,336,972 kilomètres.

Ce dernier chiffre se décompose de la manière indiquée au tableau que voici :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (1)	ENSEMBLE.	PROPORTION p. o/o.	
Trains de voyageurs.	Express	Voit.-kilom. 391,612	Voit.-kilom. 2,160,853	Voit.-kilom. 587,571	Voit.-kilom. 1,078,062	Voit.-kilom. 4,418,098	4.43
	Ordinaires	2,903,766	4,584,589	9,044,067	6,846,674	25,182,096	25.55
	Spéciaux	92,576	123,259	189,415	56,641	463,691	0.47
Trains de marchandises.	Ordinaires	5,812,712	16,545,945	17,258,461	27,669,415	67,284,529	67.75
	Spéciaux	191,795	101,755	2,059,877	1,635,155	5,938,538	4.02
Totaux	9,598,259	25,516,597	29,119,591	57,503,925	99,556,972	100.00	
Proportion p. o/o	9.66	25.47	29.52	57.35	100.00	"	

Rapproché du tableau inséré à la page 64 du compte rendu de 1860, celui qui précède accuse quelques variations.

Les différences *effectives*, établies d'après le nombre réel des locomotives-kilomètres sont exprimées dans le tableau suivant (2) :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	
Trains de voyageurs.	Express	Locom.-kil. + 16,252	Locom.-kil. + 117,590	Locom.-kil. + 23,461	Locom.-kilom. + 116,528	Locom.-kilom. + 275,611
	Ordinaires	+ 500,584	+ 480,006	+ 878,097	+ 478,714	+ 2,157,401
	Spéciaux	+ 25,744	+ 46,200	+ 16,920	+ 46,587	+ 105,251
Trains de marchandises.	Ordinaires	+ 412,475	+ 289,926	+ 2,989,041	+ 4,092,764	+ 7,784,204
	Spéciaux	+ 87,597	- 127,967	+ 960,158	+ 197,755	+ 1,117,505
Totaux	+ 840,450	+ 805,738	+ 4,869,637	+ 4,901,928	+ 11,417,770	

Il n'y a donc qu'une seule ligne et qu'une seule espèce de trains pour lesquelles il se soit produit une diminution en 1861 : les convois spéciaux de marchandises sur la ligne de l'Est avaient exigé 229,720 locomotives-kilomètres en 1860 ; ce chiffre est descendu à 101,755 en 1861, ce qui présente une réduction de 127,967, ainsi qu'il vient d'être renseigné. Mais cette minime partie des trains

(1) Y compris le mouvement de l'embranchement des boulevards à Bruxelles, lequel comporte 925,944 voitures-kilomètres. (557,552 appartenant aux trains ordinaires de marchandises et 586,592 appartenant aux trains spéciaux de marchandises.)

(2) On a employé le signe + pour indiquer qu'il y a eu augmentation en 1861 sur 1860, et le signe - pour marquer, au contraire, une diminution.

organisés occupe une si petite place dans l'exploitation que l'on peut considérer la diminution signalée comme étant tout à fait nulle. Il en résulte que l'augmentation a été générale, dans le sens le plus rigoureux de l'expression ; on verra plus loin quelle est la proportion de l'accroissement par rapport au mouvement de 1860.

Cependant on constatera, dès maintenant, que l'augmentation de 1860 sur 1859 n'avait été que de 5,969,755 voitures-kilomètres, ce qui reste de 5,448,015 voitures-kilomètres au dessous de l'augmentation de 1861 sur 1860.

Dans l'ensemble, l'accroissement de 1861 sur 1860 est à peu près double de l'accroissement de 1860 sur 1859 : l'amélioration remarquable que ce fait révèle est due à peu près intégralement à l'extension du mouvement du matériel affecté au transport des marchandises ; elle se partage, par moitié, entre les lignes de l'Ouest et du Midi.

Comme corollaire aux recherches dont le résultat vient d'être exposé, il sera sans doute, intéressant et même utile d'étudier la décomposition des parcours du matériel entre les trajets fournis à charge et les trajets faits à vide.

Sous ce double rapport, les calculs conduisent aux résultats consignés dans le tableau suivant :

TRACTION.	Matériel à voyageurs.		Matériel à marchandises.		TOTAL.	
	Voit. — kilom.	Pour cent.	Voit. — kilom.	Pour cent.	Voit. — kilom.	Pour cent.
A charge . .	21,402,509	97.10	59,865,685	77.14	80,968,192	81.31
A vide . . .	624,941	2.90	17,745,859	22.86	18,568,780	18.49
	21,727,450	100.00	77,609,522	100.00	99,556,972	100.00

Comparés aux résultats obtenus en 1860, ceux dont le détail précède annoncent une amélioration en ce qui concerne les parcours du matériel à voyageurs ; la proportion des parcours à vide de ce matériel, qui s'élevait encore à 5.10 p. % du parcours total en 1860, est descendue à 2.90 p. % en 1861 : elle avait atteint 5.80 p. % en 1859. — Il n'en est pas de même quant au parcours du matériel à marchandises pour lequel les parcours à vide, qui en 1859 et en 1860 équivalaient respectivement à 22.46 et 21.95 p. % du parcours total, sont représentés, en 1861, par 22.86 p. %. — La part du parcours à vide, dans l'ensemble des trajets, toutes espèces de matériel réunies, s'est aussi élevée de 17.71 p. %, chiffre de 1860, à 18.49 p. %, chiffre de 1861 ; ce dernier rapport est supérieur à celui de 1859, qui a été calculé à 18.45 p. %.

La différence signalée doit être attribuée à ce que le parcours à vide du matériel servant au transport des marchandises s'est accru d'environ 19 p. % en 1861, tandis que la progression pour le parcours du matériel à charge n'excède pas 12.40 p. %. On va voir, en outre, que l'augmentation, en ce qui touche les parcours à vide, s'applique, à peu près en totalité, au matériel composant les *trains*

ordinaires de marchandises. En effet, le nombre de voitures-kilomètres relevé pendant l'année 1861 se répartit ainsi, entre les différentes espèces de convois :

	Matériel à charge. Voit.-kil.	Matériel à vide. Voit.-kil.
Trains de voyageurs (express)	4,578,114	39,984
— (ordinaires)	22,983,058	197,038
— (spéciaux)	377,539	86,152
Trains de marchandises (ordinaires)	50,679,254	16,603,273
— (spéciaux)	2,348,227	1,440,351
Totaux	<u>80,968,192</u>	<u>18,568,780</u>
Mouvement de 1860	72,346,976	13,372,226
Augmentation en 1861.	<u>8,621,216</u>	<u>2,796,554</u>
	<u>11,417,770</u>	

Les différences constatées par rapport au mouvement de 1860 se présentent comme suit :

ESPÈCES DE TRAINS.	MATÉRIEL à charge.	MATÉRIEL A VIDE.	
	AUGMENTATION en 1861.	AUGMENTATION en 1861.	DIMINUTION en 1861.
	Voit.-Kilom.	Voit.-Kilom.	Voit.-Kilom.
Trains de voyageurs	Express	244,966	30,645
	Ordinaires	2,154,483	17,084
	Spéciaux	65,723	37,526
Trains de marchandises.	Ordinaires	5,404,240	2,379,964
	Spéciaux	751,800	363,303
TOTAUX	8,621,216	2,813,638	17,084
AUGMENTATION	8,621,216	<u>2,796,554</u>	

L'accroissement s'élève à 11.92 p. % du mouvement de 1860, en ce qui touche le matériel à charge, mais il atteint 17.96 p. % quant au matériel à vide. Ce fait prouve encore une fois que l'administration sait, au besoin, se plier aux exigences des transports, sans s'arrêter à ses propres intérêts, puisqu'elle ne recule pas devant des parcours improductifs pour mettre le plus tôt possible ses wagons à la disposition des expéditeurs. — Cela prouve aussi que le nombre des voitures est insuffisant pour pouvoir faire face aux besoins d'un service régi avec économie.

Mais il faut se garder de conclure de ce qui vient d'être dit, que les parcours à charge se soient faits, en 1861, dans des conditions moins avantageuses que celles des années précédentes. Les chiffres suivants établissent qu'il en a été tout autrement :

	NOMBRE DE VOITURES CHARGÉES, PAR LOCOMOTIVE.				
	En 1857.	En 1858.	En 1859.	En 1860.	En 1861.
Trains de voyageurs (express)	6.68	6.62	7.14	7.29	7.60
— (ordinaires)	8.94	9.00	8.87	9.53	10.03
— (spéciaux)	9.99	11.43	12.17	14.78	12.76
Trains de marchandises (ordinaires)	14.61	16.88	16.09	17.87	19.28
— (spéciaux)	8.02	13.53	10.00	10.83	12.20
Tous les trains réunis	11.49	12.21	12.39	13.11	14.11

Sauf pour les trains spéciaux de voyageurs, il y a, pour tous les convois, une augmentation sensible de poids utile.

Une voiture <i>chargée</i> , transportée à 1 kilomètre de distance (laissant les voitures <i>vides</i> en dehors du calcul) a produit, en moyenne, pendant l'année 1861, une recette de fr. 0.59456
cette même voiture a coûté 0.17985
Ce qui donne une recette nette de 0.21455

Comparativement à 1860, il y a eu, d'après ces chiffres, diminution de recette brute, de 0.01480
et diminution de dépense, de 0.01634
soit une augmentation de recette nette, de fr. 0.00154

Un résultat analogue s'est produit en 1860 comparativement à 1859 : la recette brute a fléchi ; la dépense a diminué également ; mais comme l'abaissement de dépense a été plus considérable que l'abaissement de recette, l'excédant en bénéfice a été plus élevé ; en d'autres termes, la recette nette s'est accrue.

III.

Convois.

Le parcours des convois s'est élevé, en 1861, à 5,746,650 kilomètres, se répartissant comme suit :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI. (¹)	ENSEMBLE.	PROPORTION p. %.
Trains de voyageurs.	Conv.-Kil. 108,040	Conv.-Kil. 215,160	Conv.-Kil. 89,790	Conv.-Kil. 171,913	Conv.-Kil. 584,905	10.18
	Express.	Ordinaires	Spéciaux	Ordinaires	Spéciaux	59.97
	259,980	567,994	978,855	710,290	2,207,097	0.31
Trains de marchandises.	Ordinaires	Spéciaux	Ordinaires	Spéciaux	Ordinaires	45.74
	219,753	582,160	772,973	1,035,459	2,628,327	3.60
Totaux	585,609	1,179,242	1,953,587	2,029,212	5,746,650	100.00
Proportion p. %.	10.16	20.52	54.03	53.29	100.00	»

(¹) Y compris le mouvement du raccordement des boulevards de Bruxelles, lequel ressort

Le mouvement des convois, pendant l'année 1860, comportait 5,530,227 kilomètres de développement, soit 216,423 kilomètres de moins qu'en 1861. — Cette différence se répartit ainsi ⁽¹⁾ :

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.
	Conv.-Kil.	Conv.-Kil.	Conv.-Kil.	Conv.-Kil.	Conv.-Kil.
Trains de voyageurs... { Express...	— 296	+ 4,729	— 246	+ 4,883	+ 9,072
Trains de voyageurs... { Ordinaires.	+ 14,924	+ 26,161	+ 50,607	— 8,800	+ 62,892
Trains de voyageurs... { Spéciaux ..	+ 1,136	+ 5,023	+ 5,166	+ 1,551	+ 8,676
Trains de marchandises. { Ordinaires.	+ 4,443	— 19,509	+ 22,080	+ 86,851	+ 94,715
Trains de marchandises. { Spéciaux ..	+ 5,745	— 11,270	+ 42,509	+ 4,284	+ 44,068
Différence finale.....	+ 23,942	+ 5,154	+ 98,816	+ 83,531	+ 216,423

Il s'est donc produit une augmentation qui porte en même temps sur toutes les lignes et sur chaque espèce de trains; cette augmentation est digne d'attention, particulièrement en ce qui concerne la ligne de l'Ouest; mais, quant à la ligne du Midi, l'accroissement, bien qu'il soit considérable encore, n'a plus l'importance qu'avait l'accroissement de 1860 sur 1859 (122,620 convois-kilomètres).

En 1860, le nombre des convois-kilomètres avait fléchi par rapport au mouvement de 1859, pour les trains spéciaux de voyageurs et les trains ordinaires de marchandises; le contraire se remarque en 1861 comparativement à 1860, et cela n'a pas entravé l'augmentation des parcours pour les trains express, pour les convois ordinaires de voyageurs et pour les trains spéciaux de marchandises. Cependant, l'accroissement a baissé, en ce qui regarde ces trois dernières espèces de convoi : de 58,553 convois-kilomètres, il est tombé à 9,072, pour les express; — la chute est de 50 p. % en ce qui touche les trains ordinaires de voyageurs; — elle ressort à 15,295 convois-kilomètres pour les trains spéciaux de marchandises.

Quoi qu'il en soit, l'ensemble accuse des résultats satisfaisants et une progression constante dans la fréquentation de chaque partie du réseau.— Cette remarque se justifie pleinement par les chiffres qui suivent :

à 42,126 convois-kilomètres (22,088 pour trains ordinaires de marchandises, et 20,038 pour trains spéciaux de marchandises).

(1) Le signe + indique qu'il y a eu augmentation en 1861, comparativement à 1860; le signe — marque le contraire.

LIGNES.	CONVOIS DE VOYAGEURS.		CONVOIS DE MARCHANDISES.		ENSEMBLE.	
	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.	Nombre de convois-kilomét.	Soit par kilomètre de voie.
Nord.....	555,420	6,268	230,180	4,085	585,609	10,531
Est.....	591,508	4,386	587,734	4,558	1,179,242	8,744
Ouest.....	1,080,862	2,904	874,723	2,425	1,955,587	5,417
Midi.....	883,740	4,519	1,142,472	5,850	2,028,212	10,549
Le réseau....	2,911,550	5,891	2,853,120	5,789	5,746,650	7,680

En 1860, la ligne du Nord n'avait été parcourue, par les convois, que 40,167 fois dans toute son étendue; la ligne de l'Est l'avait été 8,720 fois, — l'Ouest, 3,143 fois, — le Midi, 9,897 fois, et tout le réseau, 7,406 fois.

L'augmentation est donc : pour le Nord, de 184 fois son développement; pour l'Est, de 24 fois son étendue; pour les sections de l'Ouest, de 274 fois leur longueur; pour le Midi, de 452 fois son développement; pour l'ensemble, de 274 fois l'étendue des différentes sections qui composent le réseau exploité par l'État. — L'accroissement de 1860 sur 1859 n'avait, pour l'ensemble, été calculé qu'à 267 fois la longueur du chemin.

L'accroissement s'applique, en ce qui touche le réseau pris dans son entier, aux trains de voyageurs, à concurrence de 100 fois la longueur de la route et aux trains de marchandises à concurrence de 174 fois le même développement. L'accroissement le plus considérable s'est produit pour les convois de voyageurs de la ligne de l'Ouest : il équivalait à 752 fois l'étendue des sections qui constituent cette partie des voies ferrées administrées par le Gouvernement; par contre, la fréquentation de la même ligne, quant aux convois de marchandises, laisse une diminution de 478 fois la longueur de la ligne, comparativement à 1860.

Il a été dit que les locomotives ont parcouru 7,666 fois le réseau; le mouvement des convois, rapporté également à la longueur du chemin, atteint 7,680 fois le développement des quatre lignes réunies; — ces chiffres accusent une différence de 14 fois l'étendue du chemin, en faveur du parcours des convois. Dans les conditions d'une exploitation ordinaire, la différence devrait se produire en sens inverse; il en est autrement ici à cause de l'existence des plans inclinés de Haut-Pré où les trains ne sont pas remorqués par des locomotives. — La comparaison détaillée du parcours des machines avec celui des trains se traduit, d'ailleurs, comme suit (1) :

(1) On a employé le signe + pour indiquer que le nombre des locomotives-kilomètres est supérieur à celui des convois-kilomètres, et le signe — pour indiquer le cas contraire.

ESPÈCES DE TRAINS.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	ENSEMBLE.	
Trains de voyageurs.	Express.....	"	— 8,769	"	"	— 8,769
	Ordinaires....	+ 2,608	— 15,909	+ 6,289	+ 485	— 4,619
	Spéciaux.....	+ 128	— 266	+ 157	+ 57	+ 56
Trains de marchandises.	Ordinaires....	+ 7,628	— 56,601	+ 36,892	+ 12,503	+ 424
	Spéciaux.....	+ 48	— 26	+ 2,079	+ 55	+ 2,154
	Différence finale.....	+ 10,412	— 79,632	+ 45,417	+ 15,078	— 10,745

D'après ces chiffres, les trains de *voyageurs* n'auraient été remorqués par deux locomotives que pour un trajet insignifiant de 9,702 kilomètres. Mais il est à remarquer que ce chiffre s'applique uniquement aux lignes réunies du Nord, de l'Ouest et du Midi, attendu que, pour la ligne de l'Est, il n'est pas établi un relevé spécial des parcours faits en deçà et au delà des plans inclinés.

Voici maintenant quelle a été, en 1861, la composition moyenne des convois :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	NOMBRE	NOMBRE	NOMBRE	TOTAL.	
	DE VOITURES CHARGÉES, POUR VOYAGEURS.	DE VOITURES CHARGÉES, POUR MARCHANDISES.	DE VOITURES VIDES.	— VOITURES.	
Trains de voyageurs.	Express . .	4.444	5.041	0.114	7.599
	Ordinaires .	7.527	2.679	0.107	10.113
	Spéciaux . .	10.599	2.588	2.945	15.750
	Ensemble. .	6.778	2.749	0.158	9.665
Trains de marchandises.	Ordinaires .	0.487	18.793	6.584	25.666
	Spéciaux . .	0.419	11.903	6.966	19.288
	Ensemble. .	0.482	18.292	6.427	25.201
Tous les trains réunis.	5.672	10.417	5.240	17.529	

Sauf en ce qui concerne les trains *spéciaux* de voyageurs, les chiffres qui précèdent accusent une augmentation assez considérable, comparativement aux résultats constatés en 1860; cette augmentation est de 0.616 voiture pour l'ensemble des trains de voyageurs, de 1.021 voiture pour l'ensemble des trains de marchandises et de 1.385 voiture pour tous les convois réunis, quelle qu'en soit la nature.

Le même progrès se remarque dans la composition des convois de chaque ligne du réseau prise isolément. Les convois de la ligne du *Nord* contenaient, en

moyenne, pendant l'année 1861, 16.441 voitures, soit 0.778 de plus qu'en 1860; — l'augmentation est de 0.718 voiture pour les trains de la ligne de l'Est (19.857-19.159); elle atteint 1.779 voiture pour les convois de l'Ouest (14.839-13.060), et 1.687 voiture pour les trains de la ligne du Midi (18.595-16.706). — L'amélioration de 1860 sur 1859 n'avait guère été aussi importante; — les résultats de 1861 marquent donc non-seulement le maintien de la progression constatée jusqu'à ce jour, mais aussi un accroissement nouveau dont il est permis de conclure que l'utilisation du matériel des transports se fait dans des conditions de plus en plus fructueuses.

En 1861, un convoi-kilomètre a produit :

une recette brute de	fr.	5.55653
une dépense de		2.55387
et, par conséquent, une recette nette de	fr.	3.02268

Ce dernier chiffre est inférieur de fr. 0.00566 à la recette nette de la locomotive-kilomètre. Le convoi-kilomètre n'avait donné, en 1860, que fr. 2.78647 de recette nette, en moyenne; — il y a eu, en 1861, à la fois augmentation de recette brute et diminution de dépense.

IV.

Tarifs.

Des modifications importantes ont été apportées, pendant l'année 1861, aux tarifs du chemin de fer de l'État, pour le transport des grosses marchandises. Bien que ces changements n'aient été mis en vigueur qu'en 1862, il paraît néanmoins utile de les signaler, afin d'établir, dès maintenant, la situation actuelle sous le rapport des taxes perçues et de soumettre à l'appréciation des Chambres et du pays les mesures prises en ce qui concerne la tarification des transports, c'est-à-dire en ce qui touche à l'un des points les plus délicats dont toute exploitation de chemin de fer doit se préoccuper.

Le compte rendu de 1860 a fait connaître (p. 72) les bases adoptées, à dater du 1^{er} janvier 1861, pour la fixation d'un tarif spécialement applicable à la houille, au coke, aux briquettes de charbon, aux fontes brutes, aux pavés, aux moellons et à la chaux en vrac; ce tarif spécial maintenait les prix pleins du tarif normal pour toute distance de quinze lieues et moins; à partir de seize lieues, l'augmentation pour frais variables était fixée à cinq centimes par lieue et par 1,000 kilogrammes; à partir de trente-deux lieues, la taxe entière était de 20 centimes par lieue et par tonne.

Il a paru équitable et opportun de faire jouir des bénéfices de ce tarif toutes les marchandises de la 3^e classe et notamment les minerais. En conséquence, un arrêté ministériel étend les faveurs du susdit tarif aux briques, à la castine, aux cendres de forge, aux fers ébauchés bruts, aux fumiers et aux engrais communs, aux minerais, à la mitraille et à la limaille de fer et de fonte, aux pierres brutes, au sable, au spath en pierres et aux terres en vrac.

La *tourbe* est assimilée aux terres et les *cendres de mer* aux cendres de forges.

Cela revient à supprimer, d'une manière absolue, les anciens prix de la 5^e classe du tarif n° 3.

Des facilités ont été accordées aux expéditeurs qui veulent profiter des avantages du tarif ainsi réduit : il leur est facultatif, s'ils s'engagent à effectuer chaque jour des transports pour une même destination, d'obtenir un abonnement aux prix et conditions du susdit tarif. Dans ce cas, le nombre des wagons à employer journalièrement ne peut être inférieur à deux, et l'abonnement doit comprendre une période de trente jours au moins.

Ces mesures se trouvent complétées par : 1^o le tarif spécial de la houille et du coke en destination de Mons (Bassin); 2^o le tarif spécial des houilles, coke et briquettes, vers le grand-duché de Luxembourg et l'Est-Français; 3^o le tarif des charbons, coke, briquettes et minerais provenant ou en destination du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse; 4^o le tarif spécial des céréales et des pommes de terre avec les chemins de fer de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes; 5^o le tarif commun, dont il va être parlé, pour les transports de houilles, coke et briquettes en destination des stations de la ligne de Dendre-et-Waes; 6^o le tarif pour le transport des charbons des bassins de Mons et du Centre vers la France, par Momignies; 7^o le tarif des minerais provenant du grand-duché de Luxembourg; 8^o un tarif spécial pour les houilles, le coke et les briquettes du bassin de Liège en destination de Vertryck, Louvain, Wespelaer, Haecht, Boortmeerbeek et Malines; 9^o enfin le tarif spécial pour les houilles, le coke et les briquettes provenant des charbonnages du Centre (ligne de Mons à Manage.)

Convaincue que les réductions ainsi consenties doivent nécessairement exercer une influence salutaire et marquée sur le mouvement des transports, — désireuse, d'ailleurs, de procurer au commerce, à l'industrie et à l'agriculture, tous les avantages que ces trois grandes branches de la richesse publique ont le droit d'attendre du chemin de fer national, — l'administration a poussé plus loin les réformes et les améliorations. Une décision, en date du 14 janvier 1862, mise à exécution à partir du 1^{er} février suivant, a également introduit des diminutions considérables dans les prix de transport de tous les articles composant la 2^e classe du tarif des grosses marchandises, lorsque ces articles sont expédiés par wagon complet de 4,000 kilogrammes au moins.

Le tarif ordinaire comporte, pour la 2^e classe du tarif n° 3, d'une part, 1 franc de frais fixes par tonne embarquée, et, d'autre part, 40 centimes de frais variables par lieue de parcours et par 1,000 kilogrammes. — Ces prix sont conservés pour les trajets qui ne dépassent pas 15 lieues; — de 16 jusqu'à 27 lieues inclusivement, l'accroissement est ramené à 10 centimes par lieue; — à partir de 28 lieues, le tarif, tous frais compris (les frais fixes comme les frais variables), est uniformément calculé à raison de 30 centimes par tonne-lieue, pour toute la longueur du parcours.

Ainsi, par exemple, une tonne payera :

A. Pour un parcours de 15 lieues, 7 francs (1 franc de frais fixes et 15 × fr. 0-40 ou 6 francs de frais variables);

B. Pour un parcours de 27 lieues, fr. 8-20 (le prix payé pour 15 lieues, augmenté de 12 fois 10 centimes ou de fr. 1-20);

C. Pour un parcours de 28 lieues, fr. 8-40 (28 × fr. 0-50), et pour un parcours de 50 lieues, 15 francs (50 × fr. 0-50).

Aux prix du tarif ordinaire, la taxe à percevoir eût été : de fr. 11-80 pour 27 lieues, de fr. 12-20 pour 28 lieues et de 21 francs pour 50 lieues.

Les transports de la 2^e classe peuvent être l'objet d'un abonnement, comme ceux de la 3^e classe, dont il est parlé plus haut.

Le chapitre VI du présent travail fera connaître dans quelles limites ces réductions ont, jusqu'à ce jour, été appelées à prendre place dans les tarifs réglant les prix de transport des marchandises expédiées en service mixte ou en service international.

Une mesure d'une grande portée pour nos relations commerciales a été prise le 1^{er} décembre 1861 ; on veut parler de l'abaissement de prix pour le transport des marchandises transitant soit par nos ports de commerce, soit de frontière à frontière. Précédemment la taxe du transit était de 1 franc de frais fixes et de 6 centimes par tonne-kilomètre. Elle se trouve réduite à 4 centimes par tonne-kilomètre, sans adjonction de frais fixes. En outre, elle s'applique par unité de 100 kilogrammes aux marchandises de tout poids et de toute nature. Une tonne payait anciennement d'Anvers à la frontière de Prusse fr. 10-50 ; elle ne paye plus aujourd'hui que fr. 6-50.

A côté des modifications importantes, dont l'indication vient d'être rapidement donnée, on peut ranger des améliorations qui, quoique secondaires, méritent cependant d'être notées, parce qu'elles témoignent de l'attention continue avec laquelle l'administration se préoccupe du besoin de corriger les défauts et de combler successivement les lacunes que l'expérience révèle dans la tarification des transports ou dans l'application des tarifs existants. — On citera quelques-unes de ces améliorations.

En 1860, il a été décidé que les *laines brutes*, qui jusqu'alors étaient taxées au *volume*, seraient dorénavant admises au *poids* ; cette disposition a été rendue applicable aux *bouts et aux déchets de laine*, ainsi qu'à la marchandise connue dans le commerce sous le nom de *laine artificielle*.

Le fer ébauché *brut*, qui n'a aucune forme spéciale et qui doit, par conséquent, subir le travail du laminoir avant d'être livré au commerce, a été assimilé à la fonte brute ; il est donc rangé à la 3^e classe du tarif, tandis que le fer dégrossi ou ébauché pour socs, charrues, etc., continue de figurer à la 2^e classe, par assimilation au fer en barres, battu, laminé ou étiré.

Dans le courant de l'année 1861, l'administration s'est appliquée à augmenter le nombre des trains de voyageurs dans lesquels des caisses de char-à-bancs et même des wagons sont réservés aux dames voyageant seules ou avec des enfants.

Le *foin comprimé en balles* doit, pour être accepté au transport, se charger sur des wagons fermés ; il paye la taxe de la 2^e classe des marchandises expédiées à petite vitesse. Une décision du 12 avril 1861 a admis que les frais de chargement et de déchargement ne doivent pas être obligatoirement perçus sur cette marchandise.

Des coupons du système Edmondson, valables pour l'aller et le retour, ont été

mis en usage au mois de juillet 1859. L'administration a engagé les chefs de station à distribuer de ces coupons chaque fois qu'ils prévoient une affluence de voyageurs ; il serait à désirer que le public prit l'habitude d'employer ces billets le plus souvent possible.

Depuis le 1^{er} août dernier, les *déchets de coton* expédiés aux conditions du tarif intérieur, sont exemptés du cubage et admis au poids réel, comme la laine artificielle et les déchets ou bouts de laine dont mention a été faite ci-dessus.

Aux termes du livret de classification des marchandises, l'*argile et les terres plastiques ou à porcelaine* étaient rangés à la 2^e classe, tandis que la *terre ordinaire et la terre à briques réfractaires* appartenaient à la 3^e classe. Cette différence de classification donnait lieu à des contestations auxquelles le Ministre a mis fin en décidant que *toutes les terres en général*, sauf celles à couleurs, expédiées *en vrac* et par *wagon complet non bâché*, seraient taxées au prix de la 3^e classe du tarif n° 3, — que ces marchandises, transportées *en sacs ou en tonneaux ou au moyen de wagons bâchés*, seraient soumises à la taxe de la 2^e classe, — que les *terres à couleurs* continueraient d'être rangées à la 1^{re} classe du tarif de la petite vitesse.

Le compte rendu de 1860 a fait mention (p. 73) d'un tarif spécial applicable aux transports de houille, de coke et de briquettes, en destination d'Alost, Gysegghem, Audeghem, Termonde, Zele, Lokeren et Lede. Ce tarif a été modifié dans le sens d'une nouvelle réduction de prix, à partir du 1^{er} novembre 1861; les taxes ont été mises en rapport avec celles résultant de l'introduction des tarifs spéciaux, réduits à la distance.

La somme perçue se partage, par moitié, entre l'État et la compagnie de Dendre-et-Waes, sauf que, pour les charbons originaires du bassin de Mons, le partage se fait naturellement (mais toujours par portions égales) après déduction de ce qui revient à la société de Tournai à Jurbise.

En 1861, une station nouvelle a été établie à Marche-lez-Écaussines, sur la section de la ligne du Midi, qui s'étend entre Braine-le-Comte et Manage; les tarifs ont dû être complétés en conséquence.

Deux bureaux ont été ouverts, le 1^{er} janvier 1862, à la réception des marchandises à expédier par le chemin de fer de l'État, aux conditions des tarifs n°s 1, 2 et 4. Ces bureaux sont, l'un et l'autre, situés à Bruxelles ou, au moins, dans la banlieue de cette ville. — Il en résulte que le nombre des bureaux desservant l'agglomération formée par la capitale et les communes qui en constituent les faubourgs, sont actuellement au nombre de sept, savoir : le Nord, l'Allée-Verte, l'Entrepôt, le Midi, rue Duquesnoy, Ixelles et Molenbeek-Saint-Jean.

Enfin, des principes généraux ont été posés par le Ministre pour fixer les conditions auxquelles une réduction sur les prix de transport des voyageurs et des marchandises pourrait être accordée, d'une manière permanente, pour toute la durée d'une année, aux artistes dramatiques voyageant en troupes, au personnel, aux chevaux et au matériel des entrepreneurs de cirques et de théâtres forains. Des précautions minutieuses sont prescrites pour empêcher que les faveurs stipulées au profit de ce genre de transport ne donnent jamais matière à des abus et pour que les infractions aux règles tracées soient immédiatement suivies du retrait de l'autorisation antérieurement concédée.

Des *voyages circulaires* et des *trains de plaisir* ont été organisés en 1861, à l'instar de ce qui s'est fait les années précédentes. — Les voyages auxquels on fait allusion permettaient de visiter la Hollande, ou les bords du Rhin, ou les bords de la Meuse, la vallée de la Vesdre, Spa, etc. — Les trains de plaisir avaient principalement Ostende pour but : il en est parti de Gand, de Tirlemont, de Bruxelles, de la ligne du Midi, de la ligne de Mons à Manage, de la section de Dendre-et-Waes, etc. ; — un train international a été formé sur Paris, à l'occasion de la fête du 13 août; un autre, pour lequel des coupons étaient délivrés à Bruxelles, à Anvers, à Malines et à Louvain, se dirigeait sur Spa.

Enfin, une réduction uniforme de 50 p. % a été accordée pour les expéditions d'objets destinés aux expositions de toute nature qui ont eu lieu dans le pays pendant l'année 1861.

Les mesures dont l'exposé précède sont loin d'avoir toutes une égale importance, et en les indiquant, l'on n'obéit nullement au désir inopportun d'en exagérer les résultats au point de vue de la recette ou des améliorations qui en ont été la conséquence. — Elles avaient pour objet de mettre à la disposition du public des facilités qui lui manquaient ; elles ont eu pour effet de corriger certaines anomalies de tarification ; elles ont comblé diverses lacunes ; — ce sont là des améliorations de second ordre, il est vrai, mais encore ce sont des améliorations.

Au surplus, il est incontestable que les réformes assez profondes qui ont été faites dans les tarifs de la 2^e classe et de la 3^e classe de transports de la petite vitesse, constituent des changements dont la portée peut être considérable : l'influence que ces réformes exerceront sur la prospérité du chemin de fer sera très-avantageuse à l'entreprise, l'administration en a, du moins, la conviction ; — mais il en résultera, en outre, des bienfaits évidents pour l'industrie ; à ce double point de vue, les mesures sanctionnées marquent un premier pas dans une voie nouvelle, qui sera, on l'espère, une voie de progrès et de bien-être.

V.

Voyageurs.

Les voitures du chemin de fer de l'État ont servi, pendant l'année 1860, au transport de 7,412,361 voyageurs ; en 1861, ce nombre s'est accru dans la proportion considérable de 5.90 p. % ; il a atteint le chiffre de 7,849,594, ce qui accuse une augmentation numérique de 437,233 personnes. — Le mouvement constaté pendant ces deux années se répartit comme suit entre les différentes classes du tarif :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE entre les transports de 1861 et ceux de 1860.		
	EN 1860.	EN 1861.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
Trains express... {	Voyageurs de 1 ^{re} classe....	248,780	248,656	•	124
	— de 2 ^e —	55,170	59,230	4,060	•
Trains ordinaires {	— de 1 ^{re} —	421,916	428,886	6,970	•
	— de 2 ^e —	1,069,909	1,126,324	56,415	•
	— de 3 ^e —	5,454,294	5,799,800	345,506	•
	— militaires.....	81,010	93,786	14,176	•
	— extraordinaires.	56,233	43,722	7,467	•
	— enfants.....	44,427	47,190	2,763	•
Totaux.....	7,412,561	7,849,594	437,337	124	
Augmentation.....	437,235		437,235		

Le rapprochement a une signification sur laquelle il serait superflu d'insister : l'augmentation est générale, sauf en ce qui concerne les voyageurs appartenant à la première classe des trains express, et encore, pour cette classe, la diminution est-elle d'une insignifiance qui la rend véritablement nulle. L'accroissement est considérable en ce qui concerne les voyageurs de la 2^e classe des trains ordinaires et surtout en ce qui concerne les voyageurs de la 3^e classe.

Sous le rapport de la recette provenant du transport des voyageurs, il n'y a eu, non plus, en 1861, qu'une seule classe qui soit restée au-dessous du chiffre obtenu en 1860, ainsi que cela est rendu évident par le tableau suivant :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	RECETTES.		DIFFÉRENCE entre les recettes de 1861 et celles de 1860.		
	EN 1860.	EN 1861.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
Trains express. {	Voyageurs de 1 ^{re} classe....	1,711,958 50	1,740,753 74	28,795 44	•
	— de 2 ^e —	411,534 60	430,555 42	19,000 82	•
Trains ordinaires. {	— de 1 ^{re} —	1,520,223 50	1,517,637 93	•	2,565 55
	— de 2 ^e —	1,996,437 93	2,071,232 04	74,794 09	•
	— de 3 ^e —	5,594,311 58	5,684,826 93	290,515 35	•
	— militaires.....	115,053 23	147,442 32	52,409 27	•
	— extraordinaires.	114,931 76	144,734 62	29,822 86	•
	— enfants.....	41,462 79	43,871 42	2,408 63	•
Totaux.....	11,305,873 53	11,780,854 64	477,546 66	2,565 55	
Augmentation.....	474,981 11		474,981 11		

Les bases du tarif des voyageurs, telles qu'elles ont été établies par les lois du 12 avril 1851 et du 10 mars 1854, sont fixées, par kilomètre de distance :

A fr. 0.10	pour la 1 ^{re}	classe des trains express ;
A fr. 0.075	— 2 ^e	— — —
A fr. 0.08	— 1 ^{re}	— ordinaires ;
A fr. 0.06	— 2 ^e	— — —
A fr. 0.04	— 3 ^e	— — —

En divisant la recette obtenue par la base de tarification qui y répond, on connaîtra le parcours fourni par les voyageurs. Le résultat du calcul ne sera pas l'expression tout à fait exacte du parcours réel, à cause de l'existence d'un *minimum* de taxe et parce que les tarifs sont appliqués d'après des distances conventionnelles ; d'un autre côté, le parcours développé des militaires, des enfants et des voyageurs non classés ne peut être déterminé de la même manière ; mais il s'agit ici d'un calcul approximatif et surtout de faire une comparaison avec le mouvement de 1860, lequel a aussi été établi par le rapprochement du produit total avec la recette kilométrique ; — les deux chiffres mis en parallèle portent donc en eux-mêmes la correction qui résulterait de calculs plus précis. — Voici quels sont les résultats du travail :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	NOMBRE DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES.		DIFFÉRENCE EN 1861.	
	EN 1860.	EN 1861.	EN PLUS.	EN MOINS.
Trains express....				
{ Voyageurs de 1 ^{re} classe.	17,119,583	17,407,557	287,974	»
{ — de 2 ^e —	5,434,461	5,737,803	303,342	»
Trains ordinaires.				
{ — de 1 ^{re} —	19,002,794	18,970,724	»	32,070
{ — de 2 ^e —	53,273,966	54,320,354	1,046,388	»
{ — de 3 ^e —	134,862,793	142,120,673	7,257,880	»
Totaux.....	209,743,597	218,737,073	9,043,746	32,070
Augmentation.....	9,013,676		9,013,676	

Il s'est, on le voit, produit une augmentation d'activité sur toutes les espèces de voyageurs ; une faible diminution s'est seulement fait sentir en ce qui touche les voyageurs de la 1^{re} classe des trains ordinaires. — L'accroissement de 9,013,676 voyageurs-kilomètres équivaut à 4.29 p. % du mouvement de 1860 ; le dernier compte rendu fait ressortir à 4.72 p. % du mouvement de 1859 l'accroissement de 1860 sur 1859.

Ce qui mérite surtout de fixer l'attention, dans les chiffres qui précèdent, c'est la grande augmentation constatée quant aux voyageurs de 3^e classe : elle dépasse 5 p. % du mouvement de 1860.

Mais le parcours moyen fourni et, par conséquent, la recette moyenne produite par chaque voyageur embarqué, ont diminué pour toutes les classes, sauf seulement pour les trains express (diligences). Sur l'ensemble (non compris les enfants, les militaires et les voyageurs extraordinaires), la diminution atteint 0.58 kilomètre pour le parcours moyen et fr. 0.02 pour la recette moyenne. En détail, on trouve ce qui suit :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	PARCOURS MOYEN				PRIX MOYEN					
	FOURNI par chaque voyageur.		DIFFÉRENCE en 1861.		PAYÉ par chaque voyageur.		DIFFÉRENCE en 1861.			
	En 1860.	En 1861.	En PLUS.	En MOINS.	En 1860.	En 1861.	En PLUS.	En MOINS.		
Trains express. . .	Voyageurs de 1 ^{re} classe.		68.81	70.00	1.19	»	6.88	7. »	» 12	»
	— de 2 ^e —		99.41	96.88	»	2.53	7.46	7.27	»	» 19
Trains ordinaires. }	— de 1 ^{re} —		43.04	44.23	»	0.81	3.60	3.54	»	» 06
	— de 2 ^e —		31.09	30.65	»	0.44	1.87	1.84	»	» 03
	— de 3 ^e —		24.72	24.50	»	0.22	» 99	» 98	»	» 01
Tous les voyageurs réunis (sauf les enfants, les militaires et les voyageurs extraordinaires).			28.93	28.35	»	0.38	1.51	1.40	»	» 02

Le parcours moyen, calculé sur l'ensemble, n'atteint donc même pas six lieues par voyageur ; sous ce rapport, l'exploitation de l'État Belge se trouve dans une situation peu favorable au développement de la recette et à l'emploi utile du matériel des transports. Mais la faiblesse de ce trajet moyen prouve, en revanche, que le chemin de fer, créé dans le but principal de favoriser les relations de l'intérieur, est fidèle à la mission qui lui a été assignée ; et la modicité de la taxe entre certainement pour une forte part dans la réalisation de ce résultat.

La répartition proportionnelle des voyageurs reste à peu près la même chaque année. Ainsi, en 1861 comparativement à 1860, il s'est produit un déclassement insignifiant de 5.1 pour 1,000, savoir :

DÉSIGNATION DES TRAINS.	SUR 1,000 VOYAGEURS.		DIFFÉRENCE EN 1860.			
	EN 1860.	EN 1861.	EN PLUS.	EN MOINS.		
Trains express. . .	Voyageurs de 1 ^{re} classe. . . .		55.6	51.7	»	1.9
	— de 2 ^e —		7.4	7.5	0.1	»
Trains ordinaires. }	— de 1 ^{re} —		57.0	54.6	»	2.4
	— de 2 ^e —		144.5	145.5	»	» 8
	— de 3 ^e —		735.8	738.9	5.1	»
	— militaires.		11.0	12.2	1.2	»
	— extraordinaires.		4.9	5.6	» 7	»
— enfants.		6.0	6.0	»	»	
Totaux.			1,000.0	1,000.0	5.1	5.1

La recette faite du chef du transport des personnes s'est répartie comme suit :

L'État	fr.	11,047,998 75	(93.78 p. %).
La compagnie de Dendre-et-Waes		500,095 53	(4.25 —).
— Tournai à Jurbise		252,762 56	(1.97 —).
Total.	fr.	11,780,854 64	

Comparativement à 1860, la part de l'État s'est accrue de fr. 435,015-05, celle de Dendre-et-Waes s'est améliorée de fr. 50,095-05, et la compagnie de Tournai à Jurbise a reçu fr. 11,871-05 en plus. Pour l'année 1860 comparée à 1859, l'amélioration avait été de fr. 551,945-68 en faveur du Trésor public, de fr. 24,775-58 en faveur de la société de Dendre-et-Waes et de fr. 8,012-11 pour la compagnie de Tournai à Jurbise. Ainsi, l'accroissement n'a fait que devenir plus considérable en ce qui touche la part des compagnies prémentionnées, mais il a fléchi quant à la part réservée au Trésor public.

Parmi les 7,849,594 voyageurs de 1861, il en est 682,482 (8.69 %) qui sont partis de la section d'Ath à Lokeren ou qui se sont arrêtés à l'une des stations de cette section, et 450,852 (5.74 p. %) qui ont emprunté la ligne de Tournai à Jurbise. — Les nombres correspondants, pour l'année 1860, avaient été respectivement de 642,915 (8.67 p. %) et de 452,697 (5.84 p. %).

VI.

Bagages.

L'art. 12 de la loi du 12 avril 1854 fixant les prix de transport des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'État est ainsi conçu : « Le prix de » transport des bagages est fixé à 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilo- » mètre. La taxe sera appliquée de 10 à 10 kilogrammes en négligeant toute » fraction de dizaine. — Le *minimum* de la taxe des bagages est fixé à » 50 centimes. »

A ces conditions, il a été transporté, en 1861, 101,060 quintaux de bagages taxés au poids, à raison de 50 centimes par quintal-lieue, et 116,855 colis taxés au *minimum* de 50 centimes. Ces expéditions ont produit :

Les premières, une recette de.	fr.	455,924 88
Les secondes, —		67,642 54 ⁽¹⁾
Total	fr.	521,567 22

(¹) Il peut paraître étrange que 116,855 colis taxés au *minimum* de 50 centimes nient rapporté fr. 67,642-54 et non fr. 58,427-50. — Cela provient de ce que, dans les transports mixtes et internationaux, le partage de la recette n'a pas pour conséquence d'attribuer uniformément 50 centimes à l'exploitation de l'État belge.

ou 1.65 p. % de la recette totale de l'exploitation (1.42 p. % provenant des transports taxés au poids et 0.24 p. % provenant des expéditions taxées au *minimum*.)

Les bagages transportés en 1860 avaient procuré une recette de fr. 516,015-56; l'année 1861 a donc amené une augmentation de fr. 5,551-86; — cette augmentation appartient :

Aux expéditions taxées au poids, à concurrence de	fr.	5,289 84
— " au <i>minimum</i>		262 02
		5,551 86
Différence, en plus	fr.	5,551 86

ou environ 1 p. % de la recette de 1860.

Sous le rapport du mouvement, il a été constaté une diminution de 240 quintaux dans les expéditions qui ont payé à raison de leur poids et de la distance à franchir, et 645 colis dans les transports payant sur le pied du *minimum*.

D'après ces résultats, on peut dire que le mouvement et la recette du transport des bagages sont restés sensiblement les mêmes en 1861 qu'en 1860.

La recette des bagages taxés au poids, combinée avec la base de la tarification, donne le parcours développé de cette espèce de transports, et ce parcours, ainsi calculé, ressort à 7,565,415 quintaux-kilomètres, ou 88,164 quintaux-kilomètres de plus qu'en 1860.

Le parcours moyen et le prix moyen, par quintal embarqué, équivalent respectivement à 74.86 kilomètres et à fr. 4.4916; le trajet moyen s'est accru de 1.05 kilomètre par rapport à 1860; il dépasse de plus de 46 kilomètres le parcours moyen fourni par un voyageur; il reste entre les deux moyennes de parcours indiquées p. 78, pour les voyageurs des trains express. Il n'en peut guère être autrement, les voyageurs des trains ordinaires faisant des trajets trop courts pour devoir emporter avec eux des bagages dont l'importance exercerait une influence sérieuse sur les moyennes qui viennent d'être indiquées.

La recette des bagages appartient à concurrence de 87.05 p. % aux expéditions taxées au poids et à concurrence de 12.97 p. % aux transports payant sur le pied du *minimum*.

L'augmentation de-recette constatée en 1861 s'est répartie comme suit :

Part de l'État	fr.	5,257 59
Compagnie de Dendre-et-Waes.		158 48
— Tournai à Jurbise		135 99
		5,551 86
Total.	fr.	5,551 86

L'année 1860 avait donné une diminution de fr. 55,691-95 par rapport à 1859, savoir : fr. 55,017-55 pour l'État, fr. 95-56 pour la compagnie de Dendre-et-Waes et fr. 581-04 pour la société de Tournai à Jurbise. Si la recette s'est relevée quelque peu en 1861, elle est donc encore loin d'être revenue au niveau de 1859 et surtout au niveau de 1858, année pendant laquelle elle avait atteint, dans son ensemble, fr. 556,592-61. Si l'on voulait remonter à 1857, on trouverait une différence plus considérable encore, cette année ayant produit une recette de fr. 627,045-24 du chef des transports de bagages.

VII

Marchandises.**A. PETITS PAQUETS ET ARTICLES DE MESSAGERIE.**

Le chemin de fer de l'État a transporté, en 1864 :

1° A la taxe uniforme de 50 centimes par expédition (y compris 25 centimes de taxe obligatoire pour remise à domicile) 343,424 colis, petits paquets, lesquels, à raison d'un poids moyen de 1 kilogramme par colis, représentent un poids total de quintaux	3,434
(Cette catégorie se compose exclusivement de colis pesant, au <i>maximum</i> , deux kilogrammes chacun et de lettres pesant 10 grammes ou moins de 10 grammes.)	
2° A la taxe de 3 centimes par kilogramme et par zone de 37 1/2 kilomètres, plus 25 centimes de remise à domicile, 1,611,102 kilogrammes de petits paquets du poids de 2 à 10 kilogrammes, soit . . . quintaux	16,111
3° A la taxe <i>minima</i> de 50 centimes ⁽¹⁾ , pour un parcours de 1 à 75 kilomètres, de 75 centimes ⁽¹⁾ pour un parcours de 76 à 150 kilomètres, et de 1 franc ⁽¹⁾ pour tout parcours dépassant 150 kilomètres, une quantité de 130,007 petits paquets, du poids de 2 à 10 kilogrammes, lesquels, sur le pied de 4 kilogrammes par colis, donnent approximativement quintaux	5,200
Ensemble pour les petits paquets ou pour le service de la <i>grande vitesse</i> , un poids de quintaux	<u>24,745</u>
4° A la taxe de fr. 0.002 par kilomètre et par 10 kilogrammes, plus 20 centimes de remise à domicile et 20 centimes de frais fixes par expédition et par quintal, des colis du poids de 10 à 500 kilogrammes, comportant ensemble un poids de quintaux	919,898
dont 404,554 pour colis de 100 kilogrammes et moins, et 515,364 pour colis de plus de 100 kilogrammes.	
5° A la taxe <i>minima</i> de 60 centimes par colis (y compris 20 centimes pour remise à domicile), une quantité de 208,878 expéditions, de 10 à 500 kilogrammes, ce qui, en évaluant le poids moyen d'un colis à 20 kilogrammes, donne un poids total de . . . quintaux	41,776
Ensemble pour les articles de messagerie ou <i>service accéléré</i> . quint.	<u>961,674</u>
Total . . . quintaux	<u>986,419</u>

Les transports de 1860 n'avaient pas été aussi considérables que ceux qui

(1) Y compris 25 centimes de taxe obligatoire pour remise à domicile.

viennent d'être relevés; la comparaison suivante fait connaître l'importance réelle de l'accroissement constaté :

1 ^{re} catégoric.	Mouvement de 1860,	2,882 quint.	; augmentation, en 1861, de	352 quint.
2 ^e —	—	13,462	—	649 —
3 ^e —	—	4,595	—	607 —
4 ^e —	—	863,485	—	54,413 —
5 ^e —	—	37,712	—	4,064 —
Ensemble		926,134	—	60,285 —

L'augmentation appartient, à concurrence de 1,808 quintaux, au service de la *grande vitesse* et, à concurrence de 58,477 quintaux, au *service accéléré*. — L'accroissement s'est produit comme il est indiqué ci-dessous, depuis quatre ans :

1858 comparé à 1857 :

Augmentation de.	Quintaux	4,197	pour la grande vitesse et de	Quintaux.	46,511	pour le service accéléré.
--------------------------	----------	-------	------------------------------	-----------	--------	---------------------------

1859 comparé à 1858 :

Augmentation de.	1,174	—	35,194	—
--------------------------	-------	---	--------	---

1860 comparé à 1861 :

Augmentation de.	2,151	—	53,503	—
--------------------------	-------	---	--------	---

L'accroissement de 1861 sur 1860 est donc plus fort que tous ceux qui l'ont précédé depuis 1858, en ce qui regarde les transports d'articles de messagerie.

La recette provenant des expéditions de petites marchandises et des petits paquets équivaut à 5.96 p. % du produit total de l'exploitation. Cette recette s'est élevée, en 1861, à la somme de fr. 1,904,940-75, savoir :

Petits paquets.	{	1 ^{re} catégorie	fr.	98,354	44
		2 ^e —		172,703	58
		3 ^e —		57,368	37
				Fr.	328,426 39
Articles de messagerie. }	{	1 ^{re} catégorie	fr.	1,482,535	47
		2 ^e —		93,978	89
				Fr.	1,576,514 36
Total				fr.	1,904,940 75

Le produit des tarifs Nos 1 et 2 se répartit donc comme suit, entre les différentes espèces d'expéditions qui y sont comprises :

Petits paquets:	{	1 ^{re} catégorie	5.16 p. %.
		2 ^e —	9.06 —
		3 ^e —	3.01 —
			17.23 —
Articles de messagerie. }	{	1 ^{re} catégorie	77.83 p. %
		2 ^e —	4.94 —
			82.77 —
Unité			100.00 —

La part proportionnelle ainsi calculée, comparée à ce qu'elle était pour 1860, s'est accrue en ce qui concerne la première et la troisième catégorie des petits paquets, ainsi que pour la deuxième catégorie des articles de messagerie. — Il s'est produit, au contraire, une diminution sur les deux catégories les plus importantes : petits paquets et petites marchandises dont le prix de transport est fixé au poids. Mais cela ne signifie pas qu'il y ait eu réduction de recette sur aucun point; les chiffres que voici prouvent que le produit effectif s'est accru sur l'ensemble et, d'une manière spéciale, sur chaque recette envisagée isolément.

Petits paquets.	{	1 ^{re} catégorie. Augmentation	fr. 15,175 51
		2 ^e — — — —	2,748 49
		3 ^e — — — —	8,049 70
Articles de messagerie. }	{	1 ^{re} catégorie. Augmentation	91,829 28
		2 ^e — — — —	11,997 18
Ensemble			fr. 129,799 96

ou 7.51 p. % de la recette de 1860.

L'accroissement de 1860 sur 1859 s'était, il est vrai, élevé à fr. 142,648-10. mais l'accroissement de 1859 sur 1858 n'avait pas été au delà de fr. 75,451-59 : de sorte que le résultat qui vient d'être constaté est, en somme, très-satisfaisant.

Le produit de 1861 s'est partagé ainsi :

Part de l'État	fr. 1,776,918 85
Part de la compagnie de Dendre-et-Waes.	98,704 50
Part de la société de Tournai à Jurbise	29,317 40
Total.	fr. 1,904,940 75

L'amélioration dans la recette a profité au Trésor public à concurrence de fr. 117,063-56 et à la compagnie de Dendre-et-Waes à concurrence de fr. 11,740-66; le surplus, ou fr. 993-74, a été attribué à la société de Tournai à Jurbise. — Les chiffres correspondants à ces trois sommes, pour l'année 1860 comparée à l'année 1859, ont été respectivement de fr. 156,874-40, de fr. 4,838-76 et de fr. 934-94. — La diminution relative *d'accroissement* n'a donc frappé que la part de l'État.

Si l'on cherche à établir le parcours des *petites marchandises*, on peut arriver à un résultat approximatif en procédant comme il va être indiqué.

Il a été transporté une quantité de 551,540 expéditions de 100 kilogrammes et moins aux conditions du tarif n° 2.

Les expéditions comprises dans le même tarif et taxées au poids, comportaient ensemble. 515,564 kilogrammes.

Cela fait en totalité 1,066,904

unités donnant lieu à la perception de 20 centimes de frais fixes et produisant, de ce chef, une recette de fr. 213,380-80.

Or, les petites marchandises taxées au poids (abstraction faite de celles qui ont payé sur le pied d'un *minimum*) ont donné, dans leur ensemble, un produit de fr. 1,482,535 47

En retranchant de ce produit le montant des frais fixes ou 213,580 80
on trouve que les frais *variables*, proportionnels à la distance franchie, se sont élevés, en totalité, à 1,269,154 67

ce qui, à raison de fr. 0.002 par quintal-kilomètre, répond à un parcours moyen de 63,457,754 quintaux-kilomètres.

Le mouvement de 1860 a été calculé à 59,212,379 quintaux-kilomètres; celui de 1861 accuse donc une augmentation de 4,245,355 quintaux-kilomètres, ou 7.17 p. % du parcours de 1860.

D'après cela, le parcours moyen d'un quintal embarqué pourrait être évalué à 68.98 kilomètres; il ressortait à 68.41 kilomètres en 1860.

Le produit moyen d'un quintal de *petits paquets* a été de fr. 15-27 en 1861, soit fr. 0-08 de plus qu'en 1860; le produit moyen d'un quintal de *petites marchandises* a été de fr. 1.659, soit à peu près un centime de plus que l'année précédente.

La recette moyenne des *articles de messagerie* transportés *au poids*, sans égard à ceux qui ont été taxés au *minimum*, a été de fr. 1.6116, en 1861, par quintal embarqué et pour un parcours moyen de 68.98 kilomètres. La recette moyenne par quintal kilomètre serait donc de fr. 0.025563; en 1860, le chiffre correspondant à celui-ci était de fr. 0.02549; — il s'est, par conséquent, produit une diminution de fr. 0.000127. Un résultat analogue et presque identique a été constaté dans la comparaison de la recette de 1860 avec celle de 1859.

B. GROSSES MARCHANDISES.

En 1860, il avait été transporté par le chemin de fer de l'État des grosses marchandises ayant, dans leur ensemble, un poids de 5,678,002 tonnes de 1,000 kilogrammes.

Pendant l'année 1861, ce poids s'est accru de 427,027 tonnes (11.61 p. %); il a, par conséquent, atteint 4,105,029 tonnes, savoir :

Marchandises de la 1 ^{re} classe.	445,077 tonnes.
— 2 ^e —	756,987 —
— 3 ^e —	2,916,845 —
— transportées par abonnement	6,120 —
Total.	4,105,029 —

Dans le chiffre renseigné comme représentant le mouvement de la 3^e classe, on a compris les transports effectués à prix réduits, en vertu de traités spéciaux, aux conditions spéciales fixées pour les exportations de charbons par la voie de Mouscron et par application du tarif du 1^{er} janvier 1861. Les quantités que comportent ces trois catégories seront indiquées plus loin.

L'accroissement de 1861 sur 1860 se répartit comme suit :

Marchandises de la 1 ^{re} classe	41,386 tonnes.
— 2 ^e —	64,545 —
— 3 ^e —	543,711 —
— transportées par abonnement	5,385 —
Ensemble.	427,027 —

L'accroissement appartient à la troisième classe à concurrence de 80.93 p. % ; la proportion correspondante était seulement de 65.12 p. % en 1860.

Le mouvement de 1860 n'avait surpassé celui de 1859 que de 363, 237 tonnes ; la comparaison est, on le voit, tout à l'avantage de 1861.

De son côté, la *recette* s'est améliorée de 10.93 p. % : de la somme de fr. 14,966,608-60 qu'elle avait atteinte en 1860, elle s'est élevée à fr. 16,601,847-84, savoir :

Marchandises de la 1 ^{re} classe	fr. 5,301,444 34
— 2 ^e —	5,774,547 68
— 3 ^e —	8,173,619 60
— transportées par abonnement	7,772 »
	fr. 13,437,383 62
Chargement, déchargement, camionnage et bulletins (ou <i>frais accessoires</i>)	1,144,464 22
Total.	fr. 16,601,847 84

Ce produit représente plus de la moitié (51.99 p. %) de toute la recette de l'exploitation.

Comparativement aux résultats obtenus en 1860, ceux dont le détail précède accusent une augmentation de recette qui ne va pas à moins de fr. 1,635,239-24 :

Marchandises de la 1 ^{re} classe	fr. 67,734 58
— 2 ^e —	309,031 27
— 3 ^e —	1,189,643 98
— transportées par abonnement	5,340 50
Frais accessoires.	63,488 91
Total.	fr. 1,635,239 24

Cet accroissement est à peu près double de celui que l'année 1860 avait donné par rapport à l'année 1859 (fr. 837,904-50) ; il équivaut à celui que 1858 avait donné sur 1857 (fr. 1,631,137-58).

Au moyen de la statistique qu'elle a récemment établie, l'administration est maintenant à même de fournir le dépouillement des transports, par nature de marchandises, au moins pour ce qui concerne la plus forte partie des expéditions.

Le dernier compte rendu publié en exécution de l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1854 contient le résultat de ce dépouillement pour l'année 1860 ; voici dans quels termes le dénombrement se traduit pour l'année 1861 :

NATURE DES MARCHANDISES.	TRIMESTRES.					PROPORTION p. % relativement au mou- vement total.
	1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	TOTAL.	
Bois de construction	Tonnes. 20,298.8	Tonnes. 29,003.9	Tonnes. 54,920.2	Tonnes. 24,644.4	Tonnes. 108,867.3	2.05
Bières	2,317.8	2,840.9	2,847.4	1,554.5	9,560.6	0.23
Boissons distillées	3,622.1	3,423.0	1,990.5	3,287.2	12,324.8	0.30
Céréales	67,545.9	57,093.0	72,781.4	62,557.2	259,977.5	6.34
Chaux	7,965.1	19,243.4	19,701.4	14,270.5	61,182.4	1.49
Clous	4,290.5	3,454.8	3,531.9	2,061.5	14,238.7	0.35
Coke	22,828.7	23,166.3	54,906.1	53,672.7	114,573.8	2.70
Cuir et peaux	3,862.8	3,135.0	3,168.2	3,155.2	17,501.0	0.42
Denrées coloniales	3,962.8	5,842.2	6,907.9	6,536.0	23,068.9	0.61
Engrais	3,562.1	6,299.8	3,006.4	4,820.1	21,488.4	0.52
Fers ouvrés	17,963.7	16,970.9	18,010.7	14,459.3	67,584.6	1.64
Fils de lin, de laines et autres . .	3,981.1	3,806.7	4,240.3	4,727.9	18,756.2	0.45
Fonte brute et mitraille	22,998.0	26,133.2	23,563.7	23,498.9	100,248.8	2.44
Houille	473,764.2	576,590.7	416,504.5	314,648.7	1,783,507.9	43.44
Huile	6,853.1	4,786.3	6,528.4	7,133.8	23,282.1	0.62
Manufactures et tissus	3,643.3	4,003.2	3,434.9	4,183.3	19,289.1	0.47
Mécaniques	3,420.4	4,734.5	3,937.2	4,204.1	18,556.2	0.45
Minerais	90,331.1	111,724.0	100,752.2	90,516.8	393,524.1	9.58
Pavés, moellons et pierres brutes.	13,051.4	29,349.4	42,271.2	22,928.5	107,780.3	2.65
Pierres taillées	11,562.9	20,043.5	20,777.8	13,568.7	65,752.9	1.60
Terres et sables	3,552.6	9,608.4	10,628.0	3,522.5	34,201.5	0.84
Verres à vitre	9,243.2	5,279.8	3,553.2	6,421.9	26,278.1	0.64
Vins	2,358.4	3,207.8	2,566.4	2,919.3	11,121.9	0.27
Zinc en saumons et en plaques.	7,562.6	7,227.2	7,417.5	3,726.9	30,754.0	0.75
Totaux des marchandises dénommées. . .	822,084.6	777,422.4	839,369.2	887,481.9	3,346,538.1	81.52
Id. non dénommées.	203,111.4	159,135.6	149,976.8	244,429.1	758,670.9	18.48
TOTAUX GÉNÉRAUX	1,027,196.0	936,558.0	1,009,346.0	1,131,911.0	4,105,209.0	100.00

Rapproché du tableau analogue, inséré à la page 90 du compte rendu de 1860, celui qui vient d'être tracé fait voir que les accroissements les plus considérables se sont produits comme suit (en nombres ronds) : houille, 127,000 tonnes; — articles non dénommés, 96,000 tonnes; — céréales, 67,000 tonnes; — minerais, 43,000 tonnes; — pavés, moellons et pierres brutes, 40,000 tonnes; — coke, 18,000 tonnes; chaux, 16,000 tonnes; fonte brute et mitraille, 16,000 tonnes; bois de construction, 13,000 tonnes.

Ces chiffres ont une signification sur laquelle il est impossible de ne pas fixer l'attention; ils se rapportent principalement aux différentes espèces de marchan-

disés dont le transport a été spécialement favorisé par l'introduction d'un tarif réduit à la distance. Les faits constatés démontrent, de la manière la plus évidente, l'efficacité de ce tarif et l'influence heureuse que son application a exercée sur le développement du trafic.

Cette influence sera rendue plus manifeste encore par les considérations qui suivent.

On sait que le tarif dont il s'agit maintient les prix normaux de transport pour les expéditions qui ne sortent pas d'un rayon de 15 lieues ; c'est à partir seulement des parcours de 16 lieues qu'une diminution a été consentie. Or, les transports du rayon de 15 lieues ne se sont accrus que de 0.70 p. % quant à la houille, de 17.50 p. % quant aux fontes brutes, de 51.40 p. % quant aux pavés et moellons, de 31.10 p. % quant à la chaux, de 4.90 p. % sur l'ensemble. Cela est déjà fort satisfaisant ; mais ces chiffres s'effacent devant ceux-ci, qui indiquent l'accroissement constaté en ce qui concerne les transports faits au delà de 15 lieues : houille, 73.70 p. % ; fontes brutes, 33.10 p. % ; pavés et moellons, 160.60 p. % ; chaux, 93.40 p. % ; l'ensemble, 72.40 p. % . — Et ces indications ne donnent pas la mesure complète des résultats obtenus, car le mouvement attribué au rayon de 15 lieues comprend des expéditions qui ont fourni un trajet plus considérable, sans qu'il soit possible d'en tenir compte dans la statistique de l'administration, parce que le parcours s'est fait, en partie, sur des lignes en relation de service mixte.

Le tableau que voici permettra d'apprécier exactement l'étendue de l'accroissement des quantités expédiées aux diverses distances, pendant les années 1860 et 1861 :

Distances en lieues.	1860.					1861.				
	Chaux.	Coke.	Fonte brute et mitraille.	Houille et briquettes	Pavés, moellons et pierres brutes	Chaux.	Coke.	Fonte brute et mitraille.	Houille et briquettes	Pavés, moellons et pierres brutes.
1	750.4	10,728.2	12,176.3	284,289.1	6,341.7	986.2	17,685.9	14,389.2	289,467.0	8,147.7
2	425.4	31,602.0	757.5	194,820.0	4,424.2	331.5	34,530.1	1,702.1	199,341.4	5,100.5
3	604.5	8,055.4	339.1	127,973.0	8,291.1	772.0	6,724.9	254.7	106,077.6	7,147.8
4	8,841.0	1,545.8	818.3	109,661.3	6,402.3	11,622.9	1,311.1	1,406.1	105,825.1	6,797.5
5	1,881.2	641.2	1,860.0	191,873.5	6,469.6	2,469.4	100.0	673.5	200,022.2	3,479.9
6	12,477.3	2,039.0	1,685.5	65,715.2	5,711.8	14,803.7	354.0	8,188.3	58,241.2	8,853.7
7	8,017.6	29,936.6	26,040.7	108,423.5	3,661.5	8,466.9	39,179.0	23,411.6	84,747.5	9,783.0
8	909.6	2,220.5	9,011.4	91,206.4	8,170.7	1,187.3	5,542.2	13,013.3	111,613.3	18,902.1
9	1,915.4	1,876.5	6,310.9	80,144.5	1,056.2	3,415.6	1,101.5	6,573.9	96,195.5	3,520.6
10	1,331.2	634.5	1,884.3	60,348.8	1,440.2	1,807.9	121.0	1,786.9	67,024.6	2,530.2
11	691.6	836.6	368.6	39,753.2	2,703.1	708.0	562.0	2,638.6	40,880.2	3,869.1
12	3,612.4	199.0	6,780.6	33,745.2	4,342.0	3,472.6	400.3	4,471.9	34,464.7	7,710.0
13	320.2	405.1	842.2	33,959.8	586.7	746.8	300.5	1,389.0	36,103.5	895.0
14	422.5	250.6	1,374.9	43,506.1	1,114.5	301.2	716.0	2,884.4	41,402.6	1,428.3
15	331.1	739.0	2,051.0	32,892.0	1,314.6	4,655.1	1,060.0	2,146.7	37,505.4	5,729.9
	12,534.4	91,710.0	72,304.3	1,498,311.6	67,030.2	55,747.6	109,688.5	84,930.2	1,508,911.8	93,895.3

Lieux en lieues.	1860.					1861.				
	Chaux.	Coke.	Fonte brute et mitraille.	Houille et briquettes.	Parés, moellons et pierres brutes.	Chaux.	Coke.	Fonte brute et mitraille.	Houille et briquettes.	Parés, moellons et pierres brutes.
16	241.0	176.0	6,765.0	7,808.5	702.3	291.3	365.0	8,556.0	9,128.1	3,189.1
17	388.1	180.6	197.5	29,200.3	1,648.4	349.4	70.0	122.1	44,127.1	3,499.4
18	416.4	471.6	347.6	10,749.9	321.7	656.9	105.0	1,790.2	13,820.4	698.4
19	49.1	186.0	804.2	14,651.0	45.2	85.1	1,080.0	93.3	37,412.2	1,068.4
20	613.0	544.5	87.0	15,060.8	108.1	826.1	812.5	156.1	19,868.6	174.5
21	315.8	1225.0	859.0	15,803.6	467.8	313.2	300.1	495.8	26,289.9	484.4
22	172.4	831.6	113.5	6,146.2	385.6	219.8	466.0	192.4	13,840.5	274.5
23	5.7	254.6	439.4	5,210.9	216.0	175.0	960.0	1,059.7	12,161.5	471.5
24	323.1	305.0	165.1	33,319.2	970.4	231.4	195.0	115.1	38,707.3	1,216.1
25	30.0	30.0	173.9	3,069.5	35.1	10.0	15.0	137.8	4,512.0	149.2
26	177.7	99.5	547.5	6,679.0	170.7	258.0	68.2	780.1	11,884.5	212.5
27	10.0	"	64.1	1,640.0	35.0	455.7	"	24.2	2,086.2	25.5
28	5.0	45.0	251.0	7,337.0	3.7	848.4	"	415.0	37,044.1	9.2
29	23.4	57.3	215.1	465.0	117.3	114.1	141.5	160.6	866.5	327.8
30	"	67.0	216.2	192.3	20.1	"	140.5	626.9	1,042.5	72.0
31	"	"	"	18.0	40.8	"	5.0	6.1	416.0	104.0
32	5.1	62.0	30.0	205.0	"	322.9	146.5	170.8	106.0	1.8
33	"	10.7	"	22.0	10.1	7.3	"	103.0	96.0	93.8
34	"	"	1.1	21.0	2.5	"	"	5.0	105.0	"
35	4.7	5.0	79.9	15.0	"	50.5	"	72.7	445.9	4.0
36	"	"	7.7	"	2.5	55.0	"	10.0	45.0	"
37	14.8	"	67.0	"	"	"	10.0	110.0	70.0	"
38	"	"	"	11.0	"	"	"	"	25.0	46.5
39	"	"	30.7	50.0	"	"	5.0	20.0	70.1	"
40	"	"	40.6	60.0	"	"	"	"	100.0	"
41	"	"	2.5	5.0	29.6	133.7	"	45.7	25.0	1,625.8
42	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
43	"	"	"	"	"	"	"	1.4	"	"
44	"	"	"	150.0	"	"	"	5.0	"	"
45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
46	15.0	"	"	6.0	"	30.8	"	"	"	36.6
47	"	"	11.6	"	"	2.2	"	40.6	"	"
48	"	"	"	"	"	"	"	"	2.7	"
	2,810.3	4,551.4	11,508.2	157,926.2	5,328.9	5,434.8	4,885.3	15,315.6	274,396.1	13,885.0
	45,344.7	96,261.4	83,812.5	1,656,237.8	67,359.1	61,182.4	114,573.8	100,245.8	1,783,307.9	107,780.3

N. B. Les quantités sont exprimées en tonnes et dixièmes de tonne.

Il n'y a que les transports de coke qui aient offert un accroissement proportionnellement plus considérable dans la zone de 15 lieues que dans les zones suivantes.

Il serait possible d'indiquer les localités entre lesquelles les échanges ont pris le développement qui vient d'être constaté : chaque distance correspond à certains courants connus de l'administration et sur lesquels celle-ci avait d'avance porté ses regards. Les prévisions ont reçu une confirmation que rien ne peut démentir.

La Chambre de commerce de Mons avait demandé que les briquettes de charbon fussent renseignées séparément; il n'est pas possible, dans l'état actuel de la statistique des transports, de satisfaire à ce désir.

L'annexe n° XVIII contient le relevé des expéditions et des réceptions, par nature de marchandises, de toutes les stations du réseau et des services mixtes ou internationaux. Ce relevé est plein d'intérêt au point de vue du mouvement propre à chaque localité envisagée isolément; il serait cependant plus utile s'il donnait, d'une part, la destination des marchandises expédiées et, d'autre part, le lieu d'origine des marchandises reçues. L'administration, embrassant en cela les vues exprimées au sein même du Parlement, s'applique à rechercher les moyens de compléter, sous ce rapport, la statistique établie. Les améliorations ne peuvent s'improviser, et l'annexe n° XVIII précitée prouve que de grands pas ont déjà été faits dans l'étude des relations desservies par le railway national.

Si l'on calcule le *parcours* fourni par les grosses marchandises dont le transport a été confié, en 1861, au chemin de fer de l'État, on arrive aux résultats qui vont être exposés.

Les charbons conduits en France, par la voie de Mouseron, ne payent que fr. 0.50 de frais fixes et fr. 0.05 de frais variables par kilomètre de parcours; il en a été transporté 61,843 tonnes, correspondant à un mouvement de 6,569,540 tonnes-kilomètres et ayant donné une recette de fr. 255,789-95.

Ces indications sont reproduites en détail et par point de départ dans le tableau ci-annexé sous le n° XXII.

En second lieu, les expéditions faites en vertu de traités spéciaux, avec réduction sur les prix pleins du tarif, comportent, dans leur ensemble, une charge de 559,560 tonnes, lesquelles ont fourni un trajet développé de 50,069,533 tonnes-kilomètres et une recette de fr. 1,715,067-62, ainsi qu'il ressort de l'annexe n° XIX.

Il a été, d'un autre côté, transporté entre les établissements industriels de la Sambre et les chemins de fer concédés de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Charleroi à Louvain et de Morialmé à Chatelineau, 59,557 tonnes de grosses marchandises donnant un parcours de 297,685 tonnes-kilomètres et une recette de fr. 16,525-62.

Enfin, les expéditions de marchandises comprises dans le tarif spécial du 1^{er} janvier 1861, représentent un poids de 1,906,583 tonnes, ayant fourni un parcours de 66,869,276 tonnes-kilomètres et une recette de fr. 5,707,646-51.

Il reste, pour les transports soumis à la taxe ordinaire du tarif, 1,557,706 tonnes et une recette de fr. 7,762,553-92, non compris le montant des *frais accessoires*. Dans cette somme de fr. 7,762,553-92, il figure 1,531,586 francs de frais fixes, de sorte que les frais variables ressortent à fr. 6,230,967-92, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe du tarif	fr.	3,032,774	24
— 2 ^e — —		2,820,290	82
— 3 ^e — —		577,902	86
		<hr/>	
Ensemble.	fr.	6,230,967	92

La base du tarif, quant aux frais variables, est de 10 centimes par tonne-kilomètre pour la première classe, de 8 centimes pour la deuxième classe et de 6 centimes pour la troisième. La recette accuse donc le mouvement que voici :

Pour la 1 ^{re} classe	50,527,742	tonnes-kilomètres.
— 2 ^e —	35,253,635	—
— 3 ^e —	6,298,381	—
Total.	71,879,758	tonnes-kilomètres.

RÉCAPITULATION.

NATURE DES EXPÉDITIONS.	NOMBRE DE TONNES EMBARQUÉES.			NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES.		
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.
Charbons pour la France, <i>viâ</i> Mouscron	"	"	61,843	"	"	8,369,540
Transports en vertu de traités spéciaux	4,433	59,638	475,289	352,765	4,505,985	25,210,563
Transports des établissements industriels de la Sambre	"	"	59,537	"	"	297,655
Transports en vertu du tarif du 1 ^{er} janvier 1861	"	"	1,906,583	"	"	66,869,276
Transports ordinaires	410,644	677,349	419,713	30,327,742	35,253,635	6,298,381
Totaux partiels	445,077	736,987	2,922,965	30,680,527	39,759,620	105,043,417
Totaux généraux	4,105,029			175,485,591		

Le mouvement constaté en 1860 se traduisait par le chiffre de 159,535,060 tonnes-kilomètres; il s'est, par conséquent, produit, en 1861, une augmentation de 15,950,534 tonnes-kilomètres, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe	657,498	tonnes-kilomètres.
— 2 ^e —	3,075,521	—
— 3 ^e —	12,217,715	—
Comme ci-dessus.	15,950,534	tonnes-kilomètres.

Les marchandises de la 3^e classe ont donné un accroissement de 551,096 tonnes embarquées et de 12,217,715 tonnes-kilomètres; ces deux chiffres se répartissent comme suit :

		Tonnes.	Tonnes kilom.
Charbons pour la France, <i>viâ</i> Mouscron	Augmentation .	9,547	658,590
Transports en vertu de traités spéciaux	— .	114,787	5,040,645
— du tarif du 1 ^{er} janvier 1861	— .	1,906,585	66,869,276
Ensemble.		2,050,687	72,365,511
Transports des établissements de la Sambre	Diminution .	20,162	100,810
Transports ordinaires	— .	1,659,429	60,246,986
Ensemble.		1,679,591	60,547,796
Différence ou augmentation.		551,096	12,217,715

Ainsi, l'augmentation porte exclusivement sur les transports régis par le tarif spécial du 1^{er} janvier 1861 et sur les transports effectués en vertu de traités spéciaux.

Voici, d'après les indications qui précèdent, quel a été le parcours moyen de chacune des espèces de grosses marchandises qui forment les catégories spéciales dont mention vient d'être faite :

NATURE DES EXPÉDITIONS.	PARCOURS MOYEN DE CHAQUE TONNE.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	ENSEMBLE.
Charbons pour la France, <i>via</i> Mouscron.	Kilom. »	Kilom. »	Kilom. 102.99	Kilom. 102.99
Transports en vertu de traités spéciaux	9.38	73.33	35.04	55.73
Transports des établissements industriels de la Sambre.	»	»	5.00	5.00
Transports en vertu du tarif du 1 ^{er} janvier 1861 (1) . . .	»	»	33.07	33.07
Transports ordinaires	68.85	52.03	13.01	46.74
Toutes les grosses marchandises	68.93	55.93	35.94	42.73

Les trajets les plus considérables sont relatifs aux transports qui ont fait l'objet de traités spéciaux ; ceux des expéditions effectuées aux conditions du tarif réduit du 1^{er} janvier 1861 ne vont pas au delà de 33.07 kilomètres (1). Pour tous les transports renseignés dans le tableau des pages 87 et 88 ci-dessus, la distance moyenne franchie par chaque tonne revient à 39.70 kilomètres. Sur l'ensemble de toutes les grosses marchandises, le parcours moyen a fléchi quelque peu en 1861, comparativement à 1860 : ce parcours moyen était de 43.38 kilomètres en 1860 ; on le voit descendre à 42.73 en 1861. Un résultat analogue a été relevé successivement en 1859 et en 1860, par rapport à 1858 et à 1859.

Les traités spéciaux faits en 1861 s'appliquaient, comme il a été dit, à une charge de 539,360 tonnes, ou 13.14 p. % du tonnage total des grosses marchandises et 118,824 tonnes de plus qu'en 1860. Aux conditions ordinaires du tarif, ces transports auraient produit une recette de fr. 2,278,986-80 ; ils ont rapporté fr. 1,713,067-62 (fr. 3-18 par tonne embarquée), de sorte que la bonification consentie en faveur des expéditeurs s'élève à fr. 565,919-18, savoir :

Marchandises de 1 ^{re} classe . . .	Réduction accordée . . . fr.	11,685 40
— 2 ^e — . . .	— . . .	141,801 54
— 3 ^e — . . .	— . . .	187,041 32
Tarif spécial des services mixtes.	— . . .	80,537 67
— du 1 ^{er} janvier 1861.	— . . .	142,833 25
Total	fr.	565,919 18

(1) On a compris dans le calcul toutes les marchandises dénommées dans le tarif réduit à la distance, même celles qui ne sont pas sorties du rayon de 15 lieus. Cependant l'on a défalqué celles qui ont fait l'objet de traités spéciaux.

Le produit moyen perçu par tonne-kilomètre, en ce qui concerne les transports faits en vertu de traités spéciaux, revient à fr. 0.057; le prix moyen des tarifs ordinaires aurait été de fr. 0.076; la différence est donc de 0.019, par tonne-kilomètre ou fr. 0.095 par tonne-lieue. — La réduction accordée en 1860 avait été de 10 centimes par tonne-lieue ou fr. 0.02 par tonne-kilomètre (1).

Le détail des expéditions comprises dans les traités spéciaux se trouve dans le tableau ci-annexé sous le n° XIX, où l'on pourra puiser des renseignements très-étendus sur la nature, l'objet et la portée de chacun des contrats, envisagé isolément.

En 1860, il avait été fait plusieurs traités qui, sans assurer aux expéditeurs aucun avantage quant à la taxe, leur garantissaient la libre disposition du matériel qui leur était nécessaire. Ces traités n'ont pas été renouvelés en 1861; mais on a continué d'admettre des expéditions de *verreries* effectuées au moyen de tapissières construites par le contractant et lui appartenant; il est vrai que ces expéditions ne comportaient pas plus de 120 tonnes, ayant procuré une recette de 1,515 francs. D'un autre côté, il a été transporté, à prix réduit, des *finances* pour une somme de 43,783,000 francs; ces valeurs venaient de Paris et se dirigeaient sur Bruxelles; elles ont rapporté fr. 10,945-75. — Ces transports extraordinaires de verreries et de finances font l'objet du tableau ci-annexé sous le n° XX.

Il a été rendu compte (p. 75 ci-dessus) des mesures prises pour permettre aux charbons des différents bassins houillers de la Belgique d'atteindre les stations d'Erembodegem, d'Alost, de Gysegghem, d'Audeghem, de Termonde et de Lokeren, sises sur la section de Dendre-et-Waes, entre Denderleeuw et la ligne concédée d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas. On trouvera dans le tableau ci-annexé sous le n° XXI, le détail des expéditions auxquelles le nouveau tarif auquel il vient d'être fait allusion a été appliqué; ce tableau indique à la fois la provenance et la destination des charbons dont il s'agit. — Il en résulte que les stations précitées ont reçu ensemble 40,452 tonnes de charbons, de coke et de briquettes, et que la recette qui en est provenue au bénéfice du Trésor public s'est élevée à la somme de fr. 94,552-05.

Les transports correspondants de l'année 1860 ne comprenaient que 25,735 tonnes et n'avaient donné à l'État qu'une recette de fr. 69,675-84. Il s'est donc produit une augmentation de 14,697 tonnes quant au poids charrié et de fr. 24,856-21 quant à la recette effectuée pour la part du Trésor. Ces chiffres démontrent clairement l'efficacité du tarif adopté. Le produit moyen par tonne embarquée est descendu de fr. 2-71 à fr. 2-34; mais le tonnage s'est accru de 57 p. %.

Les charbons et le coke conduits en France, pendant l'année 1861, par les wagons du chemin de fer de l'État belge, sont relevés au tableau ci-annexé sous le n° XXII; ils pesaient 498,442 tonnes de 1,000 kilogrammes, et la recette que leur transport a produite s'est élevée à fr. 752,401-67; ce qui accuse une dimi-

(1) C'est par erreur que le compte rendu de 1860 a renseigné de ce double chef respectivement un centime et un cinquième de centime.

nution de 29,273 tonnes et de fr. 50,230-74, par rapport à 1860. — Les exportations faites par les bureaux de Mouscron et de Haumont se sont accrues de 12,212 tonnes (fr. 18,547-68 de recette), tandis que les exportations effectuées par Quiévrain et par Erquelinnes ont fléchi de 41,487 tonnes (fr. 48,578-42 de recette.)

De plus longs développements seront donnés ci-après, dans le chap. VI, quant aux échanges de toute nature faits par la voie ferrée, entre la Belgique et la France, pendant l'année 1861.

Les quantités de minerais expédiées en 1861 par l'Entre-Sambre-et-Meuse, vers les usines de Charleroi, de Couillet et de Montigny, sont renseignées dans le tableau annexé au présent travail sous le n° XXIII; elles avaient un poids de 17,733 tonnes; le poids correspondant avait été de 17,444 tonnes en 1860. L'augmentation obtenue est donc insignifiante.

Il a été dit que les *frais accessoires* perçus du chef des grosses marchandises transportées en 1861 se sont élevés à fr. 1,144,464-22. Cette somme s'est répartie comme suit :

Bulletins	fr.	155,128	50
Prise à domicile		17,456	85
Remise à domicile		492,313	81
Chargement et déchargement		423,328	55
Provisions		40,107	11
Engins extraordinaires et frais imprévus.		16,132	42
		<hr/>	
Total.	fr.	1,144,464	22

La différence, par rapport au montant des *frais accessoires* perçus en 1860, consiste en une augmentation de fr. 63,488-91, qui appartient à chacune des six sources de revenus qui viennent d'être énumérées. Cependant la plus grosse part de l'accroissement est due à la remise à domicile, ainsi qu'au chargement et au déchargement. — L'amélioration de 1860 sur 1859 n'avait pas dépassé fr. 5,203-29; le progrès est donc très-marqué.

Parmi les 4,105,029 tonnes de grosses marchandises transportées par les voitures du chemin de fer de l'État belge, on en a compté 206,865 qui avaient pour point de départ ou pour lieu de destination l'une des stations concédées à la compagnie de Dendre-et-Waes; de même, il y en avait 404,144 qui ont emprunté, dans leur parcours, la section concédée à la société de Tournai à Jurbise.

La recette totale de ces transports a été attribuée :

A l'État, à concurrence de	fr.	15,541,581	12
A la compagnie de Dendre-et-Waes, à concurrence de		641,662	01
— de Tournai à Jurbise, à concurrence de		418,804	71
		<hr/>	
Ensemble.	fr.	16,601,847	84

Le produit de l'année 1860, en ce qui concerne les grosses marchandises, a été renseigné, dans le dernier compte rendu, à la somme de fr. 14,966,608-60. — Il s'est donc réalisé une augmentation de fr. 1,633,239-24, et cette augmentation s'est répartie de la manière suivante :

État.	fr.	1,502,717 58
Société de Dendre-et-Waes		73,383 68
— de Tournai à Jurbise.		58,937 98
Total égal.	fr.	<u>1,633,239 24</u>

En 1860, il s'était produit un accroissement de fr. 840,878-09 au profit de l'État et de fr. 30,509-96 au profit de la compagnie de Tournai à Jurbise ; — la part de la société de Dendre-et-Waes avait diminué de fr. 33,483-75. — Les chiffres qui précèdent montrent que l'accroissement des recettes de l'année 1861 sur celles de l'année 1860 est beaucoup plus fort que l'accroissement de 1860 sur 1859. Cette observation s'applique, d'ailleurs, à l'ensemble des revenus de l'exploitation, ainsi que cela sera exposé dans la suite du présent travail.

VIII.

Finances, équipages, chevaux et bestiaux.

a. FINANCES.

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

Le mouvement de l'année 1861 comporte une quantité de 317,297 groups. ayant produit ensemble une recette de fr. 144,713-91, ou 0.45 p. % de la recette totale de l'exploitation. — Le mouvement et la recette de 1860 atteignaient respectivement 325,558 groups et fr. 169,358-58 ; de sorte qu'il s'est révélé en 1861 une diminution de 8,261 groups d'une part, et de fr. 24,624-47 d'autre part.

La diminution aurait été beaucoup plus considérable s'il n'y avait pas eu, dans le mouvement des transports des services internationaux et du transit, une augmentation qui a compensé, dans de certaines limites, la décroissance du mouvement des transports des services intérieurs. En effet, tandis que ces derniers transports descendaient de 135,877 à 118,741 groups, soit en moins une quantité de 17,136 groups. les transports des services internationaux et du transit réunis s'élevaient de 189,681 à 198,556 groups, ce qui représente une augmentation de. 8,875 groups.

Différence finale 8,261 groups.

En ce qui concerne la diminution de recette, elle a atteint aussi bien les services internationaux et le transit que le service intérieur. — Elle se répartit comme suit :

Services internationaux et transit	fr.	18,025 45
Service intérieur		6,599 02
		<hr/>
Ensemble	fr.	24,624 47

Malgré une augmentation de mouvement de 8,875 groups dans les services internationaux et le transit, il s'y est donc produit une diminution de fr. 18,025-45 sous le rapport de la recette; tandis qu'une diminution de 17,136 groups dans les transports du service intérieur a produit, il est vrai, une diminution de recette, mais celle-ci ne dépasse point fr. 6,599-02.

Le mouvement international s'est distribué de la manière indiquée ci après :

	Exportations de la Belgique.	Importations en Belgique.
Service franco-belge	88,849 groups.	75,445 groups.
— prusso-néerland-belge	936	827
— hollando-belge.	450	462
— prusso-belge	4,295	9,120
	<hr/>	<hr/>
Totaux	94,550	85,854
	<hr/>	<hr/>
Ensemble.	180,384 groups.	
Le transit comporte.	18,172	—
Le service intérieur a donné	118,741	—
	<hr/>	
• Comme ci-dessus	517,297	—

Les expéditions composant le mouvement du transit ont été échangées pour ainsi dire en entier entre la France, d'une part, et l'Allemagne du Nord ou la Prusse, d'autre part. — Le transit prusso-anglais n'a fourni que 498 groups dans un sens, et 408 groups dans l'autre sens; la recette pour ces 606 groups réunis a été de fr. 398-35.

Les relations de la Belgique avec la France prennent plus de la moitié de tous les transports de finances confiés au chemin de fer de l'État, en réunissant tous ces transports, quelle qu'en soit la direction, l'origine ou la destination.

La recette totale de fr. 144,713-91, renseignée ci-dessus, s'est répartie comme suit :

Service intérieur	fr.	41,885 82
Services internationaux		87,879 97
Service du transit		14,950 12
		<hr/>
Total.	fr.	144,713 91

Le service franco-belge a produit, à lui seul, une somme de fr. 68,225-44, dont fr. 52,815-16 à la sortie, et fr. 35,410-28 à l'importation en Belgique.

b. ÉQUIPAGES.

Le tarif pour le transport des équipages est fixé à 6 francs de frais fixes, augmentés de 60 centimes de frais variables pour chaque kilomètre de parcours, sans compter une taxe obligatoire de 20 centimes par expédition, pour l'enregistrement.

Les équipages transportés en 1861 sont au nombre de 527, comme ceux qui ont été transportés en 1860; — la recette de la première de ces années a été de fr. 16,669-50 ou 0.05 p. % du produit total de l'exploitation.

En 1860, le transport des équipages présentés au chemin de fer avait rapporté fr. 16,231-60, de sorte que l'augmentation est de fr. 437-90 en faveur de 1861.

La recette de 1861 s'est répartie comme suit :

Part de l'État	fr.	16,411 85
Part de la compagnie de Dendre-et-Waes		54 45
Part de la société de Tournai à Jurbise		205 20
Total.	fr.	16,669 50

Un transport de 527 équipages suppose 1,962 francs de frais fixes; le surplus de la recette, ou fr. 14,707-50, constitue des frais variables. Ce dernier chiffre, divisé par la base du tarif, répond à un parcours de 24,512 kilomètres, soit, en moyenne, 75 kilomètres par voiture.

c. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les chevaux et bestiaux payent :

1° A la grande vitesse (charge complète de wagon et transport par train ordinaire de voyageurs), une taxe calculée à raison de 6 francs de frais fixes et de fr. 0.40 par kilomètre de parcours;

2° A la petite vitesse :

A. 1^{re} classe. (1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 pores ou veaux, 1 à 10 moutons), 3 francs de frais fixes et fr. 0.12 par kilomètre de parcours;

B. 2^e classe. (2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 pores ou veaux, 11 à 20 moutons), fr. 4.50 de frais fixes et fr. 0.18 de frais variables pour chaque kilomètre de parcours;

C. 3^e classe. (3 chevaux, 5 ou 6 bœufs ou vaches, 1 wagon de petit bétail), 6 francs de frais fixes et fr. 0.24 de frais variables par kilomètre de parcours.

Indépendamment de ces prix, il est perçu une taxe fixe de 20 centimes par expédition, pour l'enregistrement.

En 1861, il a été fait 22,500 expéditions de chevaux et bestiaux, ayant produit ensemble 407,818 francs, savoir :

	Expéditions.		
Grande vitesse	3,996	donnant une recette de fr.	124,545 40 (30.49 p. %)
Petite vitesse, 1 ^{re} cl.	3,482	— —	32,635 90 (8. » —)
— 2 ^e —	2,771	— —	33,671 75 (8.26 —)
— 3 ^e —	12,251	— —	217,166 97 (53.25 —)
Totaux.	22,500	— —	407,818 »

Le produit ainsi totalisé équivaut à 1.28 p. % de la recette générale de l'exploitation.

En 1860, les expéditions de chevaux et de bestiaux avaient été au nombre de 19,741 ; le produit qui en avait été recueilli était de fr. 555,264-67. — L'année 1861 a donc amené des augmentations simultanées dans le mouvement (2,759 expéditions) et dans la recette (fr. 52,553-53.)

Ces différences se sont réparties ainsi :

Grande vitesse	+	296 expéditions.	+	fr.	16,184 70
Petite vitesse, 1 ^{re} classe	+	520	—	+	6,230 05
— 5 ^e —	+	2,174	—	+	30,861 48
		<u>2,790</u>	—	+	<u>fr. 53,276 23</u>
Petite vitesse, 2 ^e —	—	31	—	—	722 90
Reste.	+	2,759	—	+	fr. 52,553 53

L'augmentation des transports de 1860 sur ceux de 1859 n'avait pas dépassé 807 expéditions et une recette de fr. 11,796-56.

La recette faite, en 1861, du chef des expéditions de chevaux et de bestiaux, a été partagée de la manière suivante :

Part de l'État	fr.	394,632 55
Part de la compagnie de Dendre-et-Waes		9,571 »
Part de la société de Tournai à Jurbise.		3,614 45
Ensemble.	fr.	<u>407,818 »</u>

La part de l'État s'est accrue de.	fr.	53,848 94
tandis que les parts des compagnies ont fléchi : celle de la société de Dendre-et-Waes, de	fr.	992 26
et celle de la compagnie de Tournai à Jurbise, de		303 35
Ensemble.	fr.	<u>1,295 64</u>
Reste, comme plus haut.	fr.	52,553 53

Il est assez intéressant, pour plusieurs raisons, de rechercher quelle a été l'origine ou la destination des chevaux et des bestiaux venus du dehors ou envoyés à l'extérieur par la voie ferrée du Gouvernement.

A ce point de vue, on constate que le mouvement et la recette de 1861 se sont répartis comme suit :

	Expéditions.				
Service intérieur.	18,390 (82.62 p. %)	ayant produit fr.	528,767 99	(80.61 p. %)	
Services internationaux.	3,823 (16.99 —)	— —	76,878 01	(18.85 —)	
Service du transit	87 (0.59 —)	— —	2,172 00	(0.54 —)	
Totaux.	<u>22,300</u> (100.00 —)	— —	<u>407,818 »</u>	(100.00 —)	

Comparativement à 1860, il y a eu :

Dans le service intérieur, accroissement de	1,565	expéditions	et de fr.	52,810 89
Dans les services internationaux, —	1,465	—	—	21,746 44
Ensemble —	2,828	—	—	54,557 55
Dans le service du transit, diminution de	69	—	—	2,004 »
Différences finales	2,759	—	—	52,555 55

Le mouvement et la recette des services internationaux se partagent ainsi :

	Exportations.		Importations.	
	Expéditions.	Francs.	Expéditions.	Francs.
Service franco-belge	157	5,577 70	57	1,217 60
— belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois	114	5,681 20	265	7,829 20
— belge-prussien.	7	144 40	252	4,476 80
— prusso-néerland-belge	38	859 50	2,799	48,809 01
— hollando-belge.	20	569 80	154	5,755 »
Totaux	556	10,812 40	5,487	66,065 61

Il y a donc 5,487 expéditions à l'entrée, tandis qu'il n'y en a que 556 à la sortie; et le service prusso-néerland-belge (ligne de Landen-Maestricht-Aix-la-Chapelle) fournit à lui seul 2,799 expéditions à l'entrée. C'est toujours ce service qui apporte au chemin de fer de l'État belge, dans les relations de celui-ci avec l'extérieur, la plus grande partie des expéditions de chevaux et de bestiaux.

Quant au transit, il a peu d'importance; on a vu, en effet, qu'il comporte seulement 87 expéditions: une de ces expéditions se dirigeait de la France vers l'Allemagne (recette 56 francs), 6 allaient en sens inverse (recette 216 francs), enfin 80 (recette 1,920 francs) étaient envoyées par la Prusse à la France.

En résumé, les transports de finances et valeurs ont diminué, en 1861 par rapport à 1860, à la fois quant au nombre et quant à la recette; — les transports d'équipages n'ont pas varié en ce qui touche le mouvement, mais ils ont légèrement augmenté en ce qui regarde le produit; enfin les expéditions de chevaux et bestiaux se sont accrues aussi bien en ce qui concerne la quantité transportée qu'en ce qui concerne la recette.

Ces diverses fluctuations sont à la fois traduites en chiffres et groupées dans le tableau que voici, lequel accuse une augmentation de fr. 28,366-76 dans les recettes réunies des trois espèces de transports dont il s'agit :

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES			RECETTES OPÉRÉES		
	EN 1860.	EN 1861.	Différence.	EN 1860.	EN 1861.	Différence.
Finances Groups	325,538	317,297	— 8,261	169,338 38	144,713 91	— 24,624 47
Équipages Nombre	327	327	»	16,231 60	16,669 50	+ 437 90
Chevaux et bestiaux Expéditions	19,741	22,500	+ 2,759	355,264 67	407,818 »	+ 52,553 33
Totaux				540,834 65	569,201 41	+ 28,366 76

IX.

Produits extraordinaires.

Les *produits extraordinaires* perçus pendant l'année 1861 se sont élevés, dans leur ensemble, à la somme de fr. 553,119-61, ainsi qu'il est indiqué à la p. 53 du présent travail ; ces produits équivalent à 1.73 p. % de la recette générale de l'exploitation ; ils se répartissent comme suit :

Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	fr.	17,425	»
Frais d'emmagasinage, dépôt et amendes		28,598	16
Dépôt de bagages dans les stations		5,840	»
Usage de voies, stations et quais.		103,326	13
Parcours des wagons sur les embranchements industriels.		156,255	28
Salaires des gardes excentriques placés à l'origine des dits embranchements		4,438	08
Quote-part de diverses sociétés, dans les dépenses du personnel des stations.		173,995	19
Déclarations en douanes		53,951	17
Eau d'alimentation fournie à des compagnies en relation		5,056	»
Frais de grue et d'engins, chargement et déchargement		5,563	30
Pénalités infligées à des bureaux qui ont commis des irrégularités.		846	91
Surtaxes non remboursées		573	64
Location et chômage de tapissières		5,640	»
Éclairage et chauffage		4,319	»
Location de locomotives et de tenders		24,790	60
Recettes diverses		5,557	13
Total	fr.	553,119	61

En 1860, la recette correspondante à celle-ci figurait dans les comptes pour une somme de fr. 497,321-43, de sorte que l'augmentation ressort à fr. 55,598-16. en faveur de 1861.

Les différences partielles s'appliquant à chacune des espèces de recettes dont l'ensemble forme ce que l'on appelle les *produits extraordinaires*, sont peu importantes. Parmi les diminutions constatées, on ne peut guère signaler que celle de fr. 8,403-64 qui s'est produite du chef de la location de voitures ou de vieux rails et celle de fr. 6,031-32 remarquée dans le montant des recettes diverses. — Par contre, on constate une augmentation de fr. 36,041-04 du chef de la quote-part de sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations et une augmentation de fr. 24,790-60 pour location de locomotives et de tenders.

Le produit du droit de dépôt des bagages dans les stations, de même que la recette résultant des déclarations en douane faites par les agents de l'administration, se sont accrus dans de faibles proportions, il est vrai ; mais encore les chiffres qui précèdent accusent-ils une augmentation, qui est de fr. 829-43 pour le premier de ces articles et de fr. 4,319-24 pour le second.

Le tableau ci-annexé sous le n° XXIV donne la répartition des *produits extraordinaires* entre les différentes stations où la perception en a eu lieu. On remarque,

par exemple, que le bureau de l'Entrepôt, à Bruxelles, produit, à lui seul, fr. 14,667-14 dont fr. 14,265-36 provenant de déclarations en douane; au bureau d'Anvers, la recette a été de fr. 8,042-69; elle est de fr. 12,941-76 pour la station de Liège; Verviers a rapporté fr. 6,359-16, dont fr. 5,397-23 pour déclarations en douane; Bruxelles (Midi) donne fr. 5,095-82 dont la moitié du chef de frais d'emmagasinage et de dépôt de marchandises; à La Louvière, on a reçu fr. 9,838-26 dont fr. 8,867-50 pour usage des voies de l'administration; Charleroi a produit fr. 29,192-53 dont fr. 10,248-70 pour parcours des wagons sur des embranchements particuliers et fr. 17,220-60 du chef de la location de locomotives et tenders. Mais la plus grosse part du produit vient du Nord-belge, lequel a payé près de 100,000 francs; la société de Charleroi à Louvain a, de son côté, payé plus de 50,000 francs.

En résumé, les produits extraordinaires réalisés en 1861 appartiennent pour environ les deux tiers (fr. 364,762-10) aux services mixtes et internationaux; le troisième tiers (fr. 188,357-51) a été recueilli dans les stations du service intérieur.

X

Comparaison résumée avec 1860.

Les cinq paragraphes qui précèdent contiennent déjà la comparaison des produits de l'exploitation, pendant l'année 1861, avec les produits de l'année 1860; mais les détails fournis à ce point de vue sont en quelque sorte éparpillés dans les différentes parties du travail où leur place est le plus naturellement marquée. Si l'on groupe les renseignements fournis, en les rassemblant de manière à permettre d'embrasser d'un seul coup d'œil toutes les opérations, on obtient les tableaux qui vont être tracés :

a. MOUVEMENT.

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES		DIFFÉRENCE EN 1861		
	EN 1860.	EN 1861	EN PLUS.	EN MOINS.	
Voyageurs. {	1 ^{re} classe.....	670,696	677,542	6,846	»
	2 ^e —	1,125,079	1,185,554	60,475	»
	3 ^e —	5,434,294	5,799,800	365,506	»
	non classés ..	162,202	186,698	24,406	»
Bagages... {	Colis taxés au <i>minimum</i>	117,498	116,835	»	663
	Colis taxés au poids. Quintaux.	101,500	101,060	»	240
Équipages.....	527	527	»	»	
Animaux..... Expéditions..	19,741	22,300.	2,759	»	
Finances..... Groups.....	525,538	517,297	»	8,261	
Petits paquets..... Quintaux ...	22,957	24,745	1,808	»	
Petites marchandises..... —	905,197	961,674	58,477	»	
Grosses marchandises..... Tonnes	5,678,0 ²	4,105,0.9	427,027	»	

L'augmentation constatée en ce qui concerne le nombre des voyageurs de première classe est d'autant plus insignifiante que l'année 1860 avait donné un accroissement de 45,226 voyageurs de cette classe, comparativement à 1859; — mais, par contre, le mouvement de la deuxième classe, qui, en 1860, avait donné une diminution de 11,640 personnes, amène, en 1861, une augmentation considérable, qui compense largement la réduction relative constatée pour la première classe.

Quant aux voyageurs de la troisième classe, ils continuent de présenter une activité progressive qui constitue l'une des sources les plus abondantes de recette : l'accroissement de 1858 sur 1857 avait été de 162,903 voyageurs; celui de 1859 sur 1858 montait à 460,964; celui de 1860 sur 1859 était descendu à 241,828; celui de 1861 sur 1860 s'élève à 345,506. Le mouvement de 1857 comprenait 4,588,597 voyageurs de 3^e classe; en 1861, on voit ce chiffre atteindre 5,799,800; l'augmentation a donc été de 1,211,203 voyageurs en quatre années, soit plus de 26 p. % du mouvement de 1857.

Pour les voyageurs non classés, il s'était produit une diminution de 3,693 personnes, en 1860, par rapport à 1859; à cette réduction, succède, en 1861, une amélioration de 24,406 voyageurs.

En 1861, les bagages taxés au *minimum* ont donné 643 colis de moins qu'en 1860; cependant le mouvement de cette espèce de transports ne faisait que croître depuis plusieurs années. — Les bagages taxés *au poids* diminuent insensiblement tous les jours : la réduction a été de 61 quintaux en 1857, de 10,049 en 1858, de 3,190 en 1859 et de 7,057 en 1860; elle ne dépasse pas 240 quintaux en 1861; néanmoins, elle persiste. Il est vrai que cela ne peut exercer une grande influence sur la recette, ainsi qu'on le verra, d'ailleurs, plus loin.

Le nombre des *équipages* transportés par le chemin de fer de l'État n'a pas varié, en 1861; il est de 527, comme en 1860; cette dernière année avait donné une diminution de 21 voitures, par rapport aux transports de 1859.

Les expéditions d'*animaux* deviennent de plus en plus nombreuses; l'augmentation avait été de 807 en 1860; elle a atteint 2,759 en 1861. Toutefois, il convient d'ajouter que l'accroissement de 1859 sur 1858 avait été de 3,789; de sorte que si l'amélioration est continue, elle est assez variable dans son importance.

En 1860, les transports de *finances* avaient été moins considérables que ceux de 1859; la diminution avait été de 17,737 expéditions. Une nouvelle diminution s'est produite en 1861, mais celle-ci est moins forte que la première, puisqu'elle n'excède pas 8,261 expéditions.

L'augmentation du poids des *petits paquets* se maintient toujours dans les mêmes limites : elle a été calculée à 1,197 quintaux en 1858, à 1,174 quintaux en 1859, à 2,151 quintaux en 1860 et à 1,808 quintaux en 1861.

Une progression beaucoup plus sensible se remarque dans les transports d'articles de messagerie ou de *petites marchandises*. L'accroissement s'est produit, en effet, comme suit : 46,511 quintaux en 1858, 55,196 quintaux en 1859, 55,503 quintaux en 1860 et enfin 58,477 quintaux en 1861.

Mais toutes ces améliorations, quelle que soit, d'ailleurs, leur signification,

s'effacent devant l'accroissement extraordinaire que révèle le transport des *grosses marchandises* ; les chiffres ont ici une éloquence à laquelle il serait superflu de rien ajouter : l'augmentation a été de 427,027 tonnes en 1861 ! L'augmentation avait été de 363,257,000 kilogrammes en 1860 comparativement à 1859.

Le mouvement de 1857 se traduisait par 2,783,076 tonnes ; en quatre années, l'accroissement a été de 1,321,933 tonnes ou plus de 47 p. %.

Ainsi, sauf pour les *bagages*, les *équipages* et les *finances*, il y a une amélioration constante, et cette amélioration a une importance réelle en ce qui touche les transports les plus productifs à cause de leur nombre : les voyageurs de 5^e classe et les marchandises de la petite vitesse. De semblables résultats se passent de commentaires.

b. RECETTES.

La comparaison de la recette de 1861 avec le produit de 1860 se présente dans les termes suivants :

NATURE DES TRANSPORTS.	PRODUIT		DIFFÉRENCE EN 1861 -		
	DE 1860.	DE 1861.	EN PLUS.	EN MOINS.	
Voyageurs. {	1 ^{re} classe.....	5,252,161 80	5,258,591 69	26,229 89	»
	2 ^e —	2,407,772 55	2,501,567 46	93,794 91	»
	5 ^e —	5,594,511 38	5,684,826 95	290,515 55	»
	non classés.....	271,427 80	536,068 56	64,640 76	»
Bagages.....	516,015 36	521,567 22	5,551 86	»	
Équipages.....	16,251 60	16,669 50	437 90	»	
Animaux.....	535,264 67	407,818 »	32,533 55	»	
Finances.....	169,558 38	144,715 91	»	24,624 47	
Petits paquets.....	502,432 89	528,426 59	25,975 80	»	
Petites marchandises.....	1,472,687 90	1,576,514 56	103,826 46	»	
Grosses marchandises.....	14,966,608 60	16,601,847 84	1,635,259 24	»	
Produits extraordinaires.....	497,521 43	553,119 61	55,598 16	»	
Totaux.....	29,601,994 58	51,951,551 47	2,534,161 56	24,624 47	
Augmentation.....	2,529,557 09		2,529,557 09		

Parmi tous ces chiffres, le plus saillant est, sans contredit, celui qui exprime l'augmentation de recette provenant du transport des grosses marchandises. Ce chiffre ne doit pas seulement fixer l'attention à cause de son élévation, mais aussi parce qu'il laisse fort loin derrière lui tous les accroissements antérieurs. — L'augmentation de 1859 sur 1858, pour la recette des grosses marchandises, était de fr. 411,570-70 ; elle a plus que doublé en 1860, année où elle a atteint

fr. 837,904-30; à son tour, cette dernière somme devient la moitié seulement de l'augmentation de 1861 sur 1860. — Les grosses marchandises ont produit fr. 12,083,996-02 en 1857; l'augmentation de recette a donc été, en quatre ans, de fr. 4,313,831-82 ou plus de 37 p. %. — Aussi le tarif de la petite vitesse donne-t-il, à lui seul, 31.99 p. % de la recette totale de l'exploitation pour l'année 1861; la proportion était de 47.58 p. % en 1857.

Un second résultat à noter est celui que le tableau qui vient d'être donné met en évidence quant au produit des voyageurs de la 3^e classe. Ce produit s'est accru de fr. 362,637-73 en 1859 par rapport à 1858; — l'amélioration de 1860 sur 1859 a été de fr. 253,394-83; celle de 1861 sur 1860 est de fr. 290,513-53. Après les grosses marchandises, les transports de voyageurs de la 3^e classe sont ceux qui procurent la plus forte part de recette; on peut donc augurer du passé que l'avenir réserve au chemin de fer de l'État des revenus dont la somme ira s'élevant tous les jours et dont le dernier chiffre dépassera vraisemblablement les prévisions même les plus favorables à l'entreprise.

Au surplus, tous les transports concourent à donner de belles espérances: les petites marchandises ont apporté, en 1861, une recette qui dépasse de fr. 103,826-46 celle de 1860; de même, 1860 avait amené fr. 101,316-33 de plus que 1859.

Pour les voyageurs de la 2^e classe, l'accroissement, qui n'avait été que de fr. 48,194-73 en 1860, est de fr. 93,794-91 en 1861.

Les voyageurs non classés ont rapporté, en 1860, fr. 20,537-89 de plus qu'en 1859; l'augmentation de 1861 sur 1860 atteint fr. 64,640-76. — Les transports d'animaux donnent lieu à une observation analogue: l'augmentation de 1860 était de fr. 41,796-56; celle de 1861 est de fr. 32,533-53.

Les bagages, qui ont diminué en mouvement, ont cependant augmenté en recette.

En 1860, une décroissance avait été remarquée dans le montant des *produits extraordinaires*; le contraire s'est manifesté en 1861: une augmentation de fr. 33,598-16 s'est substituée à une diminution de fr. 23,039-97. On pourrait faire la même remarque quant aux bagages et quant aux équipages.

En un mot, la seule diminution constatée en 1861 se rapporte aux transports de finances, et elle ne va pas au delà de fr. 24,624-47.

L'augmentation de 1860 sur 1859, toutes choses compensées, représentait une somme de fr. 1,320,994-68, ou 3 42 p. % de la recette de 1859; l'augmentation de 1861 sur 1860 équivaut à fr. 2,529,537-09 ou 7.80 p. % de la recette de 1860; l'amélioration en faveur de 1861 revient donc à fr. 808,342-41.

La recette totale de l'année 1857 est renseignée, dans les comptes du Trésor public, à la somme de fr. 23,307,617-32; celle de 1861 s'élève à fr. 31,931,531-47: ces deux chiffres laissent entre eux un écart de fr. 6,423,914-15, lequel répond à plus de 23 p. % de la recette de 1857.

Une pareille situation venge singulièrement le chemin de fer de l'insuccès passager dont ses premiers pas ont été accompagnés.

Voici, pour terminer sur ce point, comment s'est répartie l'augmentation de recette constatée en 1861, par rapport à 1860:

Pour l'État	fr.	2,139,393 62
Pour la compagnie de Dendre-et-Waes		118,608 71
Pour — de Tournai à Jurbise		71,532 76
Total	fr.	2,329,537 09

C. DÉPENSES.

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSES		DIFFÉRENCE EN 1861	
	DE 1860.	DE 1861.	EN PLUS.	EN MOINS.
Voies et travaux.....	4,078,307 33	4,023,838 36	»	52,448 99
Traction et arsenal.....	6,303,876 85	6,738,571 86	282,695 01	»
Transports.....	3,534,717 61	3,547,804 12	193,086 51	»
Services en général.....	590,916 23	582,667 64	»	8,278 61
Régie.....	41,431 32	42,094 24	662 72	»
Totaux.....	14,571,279 78	14,786,996 42	476,444 24	60,727 60
Diminution.....	413,716 64		413,716 64	

Il s'est produit une augmentation de 192,000 francs dans la dépense du combustible et des autres consommations pour la traction des convois; cette augmentation doit évidemment être attribuée exclusivement au développement extraordinaire que le trafic a pris en 1861, car on verra, dans le § 5 du chap. V, que la dépense de combustible, ramenée à l'unité de travail, a plutôt diminué qu'augmenté. — Aussi est-il à remarquer que les frais de traction et de transport sont les seuls dont le montant se soit accru.

Les traitements et les salaires du personnel du service des transports ont absorbé une somme qui dépasse de 123,000 francs la somme correspondante de 1860; la dépense des traitements et des salaires du personnel de la traction et de l'arsenal s'est aussi relevée de 33,000 francs; l'augmentation est de 33,000 francs pour les primes d'économie dans la consommation du combustible et de régularité dans la conduite des trains; les redevances payées pour emploi de matériel appartenant aux compagnies montent, pour 1861, à 21,000 francs, tandis qu'elles n'excédaient pas 4,000 francs en 1860; la dépense du camionnage était de 407,000 francs en 1860, on la trouve à 444,000 francs en 1861; l'accroissement est de 24,000 francs sur l'article des pertes et avaries et de 43,000 francs en ce qui touche le personnel du service des voies et des travaux.

Par contre, on constate une diminution de 87,000 francs dans la dépense concernant les billes, les rails et accessoires, le matériel fixe et les travaux de la voie; de même que l'accroissement est seulement de 3,000 francs pour l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel des transports et de la traction.

Les augmentations ont donc été commandées par une plus grande activité dans le travail de l'exploitation, et personne ne songera à s'en plaindre. — Les diminutions prouvent, de leur côté, que la voie est dans un bon état, puisqu'elle exige moins de frais d'entretien que pendant les années précédentes ; enfin, la faible augmentation remarquée dans la dépense relative à l'entretien et aux réparations des voitures témoignent en faveur de la situation du matériel roulant.

Les frais des *services en général* ont diminué de 8,000 francs ; bien que ce chiffre ne soit pas important, il a cependant sa signification.

Le chap. V du présent rapport donne des développements très-étendus sur les principales dépenses de 1860, savoir : sur celles qui concernent les billes, les rails et les fers, les combustibles, les huiles et les corps gras consommés pour l'exploitation.

Les comptes remis annuellement aux Chambres législatives, en exécution des art. 44 et 45 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État, permettront de pénétrer dans tous les détails des dépenses de l'exploitation du chemin de fer ; ces dépenses y sont, en effet, renseignées sous une forme qui en rend l'examen très-facile et qui ouvre la voie à toutes les recherches comparatives auxquelles on voudrait se livrer pour juger des diverses fluctuations par lesquelles ces dépenses ont successivement passé.

On se bornera donc à faire remarquer :

1° Que les recettes de 1861, rapprochées de celles de 1860, accusent une augmentation de fr.	2,529,537 09
2° Que l'augmentation de dépense a été seulement de	415,716 64
3° Qu'il y a, par conséquent, une amélioration de fr.	1,913,820 45
Calculée de la même manière, l'amélioration de 1860 sur 1859	
ressortait à	1,661,999 21
elle restait donc de fr.	251,821 24
au-dessous de celle qui vient d'être constatée pour 1861 comparé à 1860.	

La différence provient de ce qu'il y a eu une amélioration comparative de recette, à concurrence de fr. 808,542 41
et une augmentation comparative de dépense, à concurrence de 556,721 17

Reste, comme ci-dessus. fr. 251,821 24

Le présent travail a fait voir que l'exploitation a donné :

	Recette brute.	Dépense.	Recette nette.
Par kilomètre de chemin . . . fr.	42,654.66	19,451.18	23,203.48
— locomotive-kilomètre	5.56696	2.53862	3.02834
— voiture-kilomètre	0.59456	0.17983	0.21453
— convoi-kilomètre	5.55655	2.53387	3.02268

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

RECETTE BRUTE.

NATURE DE LA RECETTE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
Voyageurs fr.	45,755 30	2.05565	0.14548	2.04981
Bagages	695 27	0.09074	0.00645	0.09057
Petites marchandises	2,542 22	0.35179	0.02350	0.53417
Grosses marchandises	22,176 16	2.89426	0.20505	2.88888
Finances.	491 95	0.02505	0.00177	0.02500
Équipages.	21 53	0.00279	0.00020	0.00277
Chevaux et bestiaux	545 98	0.07126	0.00504	0.07112
Produits extraordinaires . . .	746 45	0.09742	0.00691	0.09725
Totaux	42,654 66	5.56696	0.59436	5.55655

DÉPENSE.

NATURE DE LA DÉPENSE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
Voies et travaux fr.	5,296 56	0.69127	0.04897	0.68997
Traction et arsenal	8,950 04	1.16548	0.08256	1.16350
Transports.	4,666 54	0.60901	0.04514	0.60788
Services en général.	505 78	0.06575	0.00466	0.06565
Régie	54 46	0.00711	0.00050	0.00709
Totaux	19,451 18	2.53862	0.17983	2.55387

RECETTE NETTE.

ANNÉE.	PAR kilomètre exploité.	PAR locomotive-kilom.	PAR voiture-kilomètre.	PAR convoi-kilomètre.
1861 fr.	23,203 48	5.02854	0.21453	5.02268

CHAPITRE V.

PRINCIPALES DÉPENSES DE 1861. (DÉVELOPPEMENTS.)

I.

Rails et fers de la voie.

Les dépôts de l'administration contenaient, au 1^{er} janvier 1861, 192,636^m,32 de rails, savoir :

	Mét. courants.	Mét. courants.
Rails neufs.	75,914.89	
Vieux rails de emploi		118,721.75
Les achats de rails neufs, d'une part, et le remaniage de vieux rails, d'autre part, ont mis à la disposition du service.	242,165.28	
Il a été, en outre, ôté des voies		354,501.60
mètres courants de rails, dont une partie est susceptible de remploi ultérieur.		
Cela donne ensemble.	316,079.87	
mètres courants de rails neufs, et		635,025.55
mètres courants de vieux rails.		
Il a été employé :	Mét. courants.	Mét. courants.
A. Aux <i>Renouvellements</i>	194,015.41	
mètres courants de rails neufs, et		317,466.87
mètres courants de vieux rails ;		
B. Aux <i>voies nouvelles</i>	77,646.52	
mètres courants de rails neufs, et		59,192.55
mètres courants de vieux rails		556,659.22
Enfin, il a été mis <i>hors de service</i>	212,520.77	
mètres de vieux rails.		
Ensemble à déduire	271,661.75	
mètres courants de rails neufs, et		368,979.99
mètres courants de vieux rails.		
Il se trouvait donc en dépôt, à la date du 1 ^{er} janvier 1862, d'un côté	44,418.14	
mètres courants de rails neufs, et, d'un autre côté.		84,045.54
mètres courants de vieux rails, ou ensemble un développement de		128,464.48
mètres courants de rails.		

Ce total de 128,461.48 mètres courants de rails, se répartissait ainsi qu'il suit :

Rails neufs, à double bourrelet, de 34 kilogrammes	18,199.56
— du système Vignole, de 38 —	26,218.58
Vieux rails ondulés, de 17 à 22 —	395.53
— parallèles, de 25 à 27 —	34,516.92
— à double bourrelet, de 34 —	49,106.93
— du système Vignole, de 38 —	23.96
Comme d'autre part.	128,461.48

Pendant l'année 1861, il a été employé, d'une part, 271,661^m,73 de rails neufs et d'autre part, 356,659^m,22 de vieux rails, savoir :

Rails neufs à double bourrelet	108,390.75
— du système Vignole	163,271. »
Ensemble.	<u>271,661.73</u>
Vieux rails parallèles	32,759.13
— à double bourrelet	323,900.09
Ensemble.	<u>356,659.22</u>

Au point de vue de la destination qu'ils ont reçue, ces fers se subdivisent ainsi :

Renouvellements :

Rails neufs à double bourrelet	87,258.67
— du système Vignole	106,756.74
Vieux rails parallèles.	17,110.88
— à double bourrelet	300,355.99
	<u>511,482.28</u>

Voies nouvelles :

Rails neufs à double bourrelet	21,132.06
— du système Vignole.	56,514.26
Vieux rails parallèles.	15,648.25
— à double bourrelet	23,544.10
	<u>116,838.67</u>
Employé en 1861.	<u>628,520.95</u>

Il a été mis 212,320^m,77 de rails, hors de service, savoir :

Rails ondulés	7,594.09
— parallèles.	93,500.76
— à double bourrelet	111,425.92
Ensemble.	<u>212,320.77</u>

Les rails mis hors de service pendant l'année 1860 ne comportaient qu'un développement de 146,801^m,69, soit 65,519^m,08 de moins qu'en 1861.

Diverses adjudications ont eu lieu en 1861 pour la fourniture des rails nécessaires au service des chemins de fer de l'État : le premier marché conclu en suite de ces adjudications comprenait cinq lots de 400 tonneaux chacun, avec éclisses, du poids de 34 kilogrammes au mètre courant et ayant la forme du double bourrelet ; ces rails ont été adjugés au prix de fr. 139-70 la tonne ; on avait traité, en 1860, à fr. 159-80 pour 1,600 tonnes et à fr. 162-50 pour une égale quantité. Les prix de 1861 sont donc inférieurs à ceux de 1860.

D'un autre côté, il a été mis en adjudication huit lots de 400 tonnes chacun, de rails du système Vignole, avec éclisses, boulons, écrous et rondelles. La moitié a été soumissionnée à fr. 157-10, et le restant à fr. 159-40. On avait obtenu, en 1860, les prix de 154 francs et de fr. 158-50.

Trois lots de tire-fonds, de 40 tonnes chacun, ont été adjugés. le premier à 344 francs et les deux autres à 345 francs ; les marchés passés en 1860 reposaient sur des prix qui variaient entre fr. 346-50 au *minimum* et fr. 374-50 au *maximum* ; il y a donc une baisse considérable.

Les entrepreneurs du remaniage ont reçu, en 1861. 6,191,257 kilogrammes de vieux rails, dont la transformation a procuré à l'administration un quantité de 23,482 rails neufs ayant ensemble un poids de 4,824,616 kilogrammes, ce qui fait ressortir le rendement moyen à 779 26 kilogrammes par tonne de vieux rails. Ce rendement n'avait pas dépassé 699.05 kilogrammes en 1860, 688.66 kilogrammes en 1859 et 696.23 kilogrammes en 1858. L'amélioration est donc à la fois très-importante et continue.

Les rails neufs obtenus du remaniage avaient une valeur de 771,900 francs. Ils consistaient en 100,906^m,96 de rails de 34 kilogrammes et en 141,258^m,32 de rails du système Vignole. La valeur des rails neufs créés par le remaniage pendant la période de 1845 jusqu'à 1861 inclusivement, est calculée par l'administration à 6,631,000 francs, en comptant sur le prix moyen des adjudications ou des marchés. Les quantités remaniées n'avaient pas encore été aussi considérables qu'en 1861.

On a vu qu'il a été mis hors de service, dans le courant de l'année dernière, respectivement 7,594 mètres de rails ondulés, 93,501 mètres de rails parallèles et 111,425 mètres de rails à double bourrelet. — Les sections où les remplacements les plus considérables ont eu lieu, en ce qui concerne les *rails parallèles*, sont celles de Tournai à Jurbise, de Braine-le-Comte à Namur, de Mons à Manage, de Waremme à Ans, de Tubise à Soignies et de Liège à la frontière de Prusse. — Les remplacements les plus nombreux de *rails pesant 34 kilogrammes* au mètre courant ont été effectués sur les sections de Braine-le-Comte à Namur, de Bruxelles à Malines, de Liège à Herbesthal, de Bruxelles à Tubise, de Louvain à Tirlemont, de Malines à Louvain, de Waremme à Ans et de Courtrai à Tournai et Mouscron. Les sections de Bruxelles à Tubise, de Bruxelles à Malines, de Louvain à Tirlemont et de Liège à la frontière, occupaient déjà le premier rang parmi celles où des remplacements de rails de faible poids ont été exécutés pendant l'année 1860.

Les renouvellements sont toujours l'objet d'une attention très-sérieuse de la part de l'administration, parce qu'ils contribuent puissamment à assurer la sécurité des transports et la conservation du matériel roulant.

Un coup d'œil jeté sur le tableau annexé au présent compte rendu sous le n° XXVI, permettra d'apprécier l'importance des renouvellements de rails faits jusqu'au 31 décembre dernier, pour chacune des sections dont la réunion constitue le réseau exploité par le Gouvernement belge.

La nécessité de remplacer les fers de la voie peut être la conséquence d'une usure occasionnée par la fréquentation du chemin ou par des conditions particulières de construction ; — elle peut aussi être provoquée par la rupture des rails. C'est ainsi qu'en 1861 il s'est cassé 28 rails dans les voies dont l'État a l'administration : 10 rails à double bourrelet et 18 rails ondulés ; ce nombre est de beaucoup inférieur à celui qui avait été trouvé pour 1860, puisque celui-ci s'élevait au chiffre de 154.

Parmi les 28 rails mis hors de service, en 1861, pour cause de rupture, on en comptait 22 (78.57 p. %) qui appartenaient à la ligne de Tournai à Jurbise, 2 qui gisaient dans les voies de la section de Mons à Manage et 4 sur la ligne de Malines à Bruxelles. La très-grosse part des ruptures de rails continue donc de revenir à la section de Tournai à Jurbise.

Pendant l'année 1861, on a mis en adjudication la fourniture de 3 lots de coussinets, de 200 tonnes chacun ; ils ont été soumissionnés et adjugés au prix de fr. 101-70 les mille kilogrammes. En 1860, il avait été traité sur le pied de fr. 102-89 pour 100 tonneaux et de fr. 102-80 pour 100,000 kilogrammes ; les prix de 1859 atteignaient indistinctement fr. 112.60. La baisse constatée en 1861 est donc très-forte, surtout par rapport à 1859.

Par contre, il s'est produit une hausse considérable dans le prix des chevilles : elles ne revenaient qu'à fr. 204-70 la tonne en 1860, tandis que les marchés conclus en 1861 accordent 252 francs pour deux lots de 25 tonneaux et fr. 219-70 pour 1 lot de 30 tonnes.

Le prix des coins en bois a varié, en 1860, de fr. 0.079 à fr. 0.1099 la pièce ; en 1861, l'on a payé, suivant les contrats, fr. 0.095, fr. 0.1085, fr. 0.112 et fr. 0.1145.

Il y a là une aggravation qui s'explique naturellement par l'augmentation générale du prix des bois.

L'administration fait remanier des coussinets, des chevilles et des clavettes, comme elle fait remanier des rails. En 1861, le remaniage de 3,039,892 kilogrammes de vieux coussinets a produit 72,397 coussinets neufs pesant ensemble 1,140,284 kilogrammes, ce qui accuse un rendement moyen de 375 10 kilogrammes par tonne — De 94,930 kilogrammes de vieilles chevilles ou de vieilles clavettes, on a obtenu 126,050 chevilles pesant 45,573 kilogrammes, soit 480 07 kilogrammes de chevilles neuves pour 1,000 kilogrammes de vieux fers.

Le remaniage des coussinets avait donné 734.23 kilogrammes par tonne, en 1860 ; le rendement avait été de 483.90 kilogrammes en ce qui concerne les chevilles et les clavettes. Les opérations de 1861 n'ont donc guère été aussi favorables que celles de 1860, surtout pour ce qui regarde les coussinets. Aussi la valeur des coussinets remaniés, qui était de 136,200 francs en 1860, pour 1,807,688 kilogrammes de vieux fers, ne dépassait pas 125,400 francs en 1861 pour une quantité à peu près double de la première (3,039,892 kilogrammes.)

La diminution du rendement, par tonne, est de 359.15 kilogrammes pour les coussinets et de 3.83 kilogrammes pour les chevilles et les clavettes.

La valeur des produits du remaniage de l'année 1861 (rails, coussinets, chevilles et clavettes réunis) est estimée à 907,200 francs; elle avait atteint 1,161,800 en 1857, mais elle restait à 598,600 francs en 1860; la valeur accumulée de l'opération, pour toute la période de 1845 à 1861, s'élève à 8,966,900 francs.

II.

Billes.

Il existait dans les dépôts de l'administration, à la date du 31 décembre 1860, une quantité de 69,044 billes, savoir :

Billes en chêne, non préparées	9,633
Billes en sapin, préparées au procédé Bethell	58,073
Traverses en métal	1,338
Ensemble.	<u>69,044</u>

Il a été acheté en 1861 :

Billes en chêne, non préparées	40,530
Billes en sapin, préparées d'après le système Bethell.	143,784
Soit.	<u>184,314</u>

Il pouvait donc être disposé de 253,358
billes de toute espèce.

Il a été employé, en 1861 :

Billes en chêne, non préparées	45,606
Billes en sapin, préparées	152,267
Traverses en métal.	333
Ensemble.	<u>198,206</u>

De plus, on a mis hors d'usage 745
traverses en métal.

Total. 198,951

De sorte que les dépôts contenaient, au 1^{er} janvier 1862, une
quantité de 54,407
billes, savoir :

Billes en chêne, non préparées	4,557
Billes en sapin, préparées.	49,590
Billes en métal	260
Comme ci-dessus.	<u>54,407</u>

Les billes en chêne achetées pendant l'année 1861 coûtaient, en moyenne, fr. 5-33 pièce, et les billes en sapin revenaient (y compris les frais de préparation

à la créosote) fr. 4-54, l'une portant l'autre. — Les prix moyens de 1860 avaient été quelque peu plus faibles : ils ressortaient respectivement à fr. 5-25 et à fr. 4-47.

Les adjudications faites, en 1861, pour les fournitures de billes, ont donné les résultats suivants : dix-neuf lots de billes de chêne, de 1,500 billes chacun, ont été soumissionnés, 6 à fr. 5-55, 4 à fr. 5-54, 5 à fr. 5-58 et 4 à fr. 5-59 ; — six lots de billes de sapin blanc et de sapin rouge, de 10,000 billes chacun, ont amené les offres de fr. 5-295 pour le premier, de fr. 5-34 pour le deuxième et le troisième, de fr. 5-395 pour le quatrième, de fr. 5-47 pour le cinquième et de fr. 5-48 pour le dernier ; — huit lots de billes de sapin rouge et de sapin blanc, de 11,000 pièces chacun, ont été soumissionnés, 1 à fr. 5-45, 1 à fr. 5-455, 1 à fr. 5-44, 2 à fr. 5-45, 2 à fr. 5-46 et un à fr. 5-465.

D'un autre côté, le travail de préparation des billes de sapin, d'après le système Bethell, a été adjugé : pour 100,000 billes, divisées en deux lots de 50,000 billes chacun, à fr. 1-06 par bille, avec augmentation éventuelle de 11 centimes par litre de créosote dont l'administration exigerait l'emploi supplémentaire ; — un autre marché, comprenant 60,000 billes, a été conclu sur le pied de fr. 1-50 par bille et de 12 centimes par litre de créosote de supplément.

En calculant la valeur des billes d'après les prix *moyens* de fr. 5-55 et de fr. 4-54 indiqués plus haut, on trouve que les billes en dépôt à la date du 1^{er} janvier 1861, ajoutées aux billes achetées pendant l'année, coûtaient ensemble fr. 1,185,799 57

Il en a été employé :

Aux remplacements, pour une somme de . . .	fr. 645,447 14	
A l'établissement de voies nouvelles, pour. . .	290,925 02	
		Soit. fr. 934,372 16

De sorte que la valeur des billes en approvisionnement, le 1^{er} janvier 1862, représentait, non compris les traverses en métal, une somme de fr. 249,427 41

Il a été affecté :

Billes en chêne, non préparées	{	aux remplacements	51,886
		aux voies nouvelles d'évitement et aux doubles voies	15,720
			<u>45,606</u>
Billes en sapin, préparées	{	aux remplacements.	104,294
		aux voies nouvelles et aux doubles voies	47,975
			<u>152,267</u>
Traverses en métal, employées aux remplacements			333
		Total.	<u>198,206</u>

Dont 136,513 pour les remplacements et 61,693 pour les voies nouvelles d'évitement et pour les doubles voies.

Les 136,513 billes employées aux remplacements ont été substituées à 132,963 billes mises hors de service. Le premier de ces deux nombres est plus élevé que le second, parce que les nouveaux rails dont on a fait usage pour réparer la voie sont, en partie, des rails du système Vignole dont la portée est de 0^m,857, tandis que la portée des rails primitifs était de 1^m,02 et que celle des rails à double bourrelet était de 90 centimètres.

Les billes mises hors de service en 1861 se répartissaient ainsi :

Billes en chêne	103,562
Billes en sapin	13,226
Billes d'essences autres que le chêne et le sapin	13,432
Billes en fer.	745
Total.	<u>132,963</u>

Pour les *billes en chêne*, les remplacements les plus considérables se sont faits sur les sections de Tournai à Jurbise, de Liège à la frontière de Prusse, de Braine-le-Comte à Namur, de Bruxelles à Malines, de Malines à Louvain, de Tirlemont à Waremme et à Ans, de Malines à Gand, de Dendre-et-Waes et de Tubise à Soignies. — En ce qui touche les *billes en sapin*, on ne peut guère citer que la ligne de Tournai à Jurbise, laquelle occupe aussi le premier rang pour ce qui concerne les remplacements de billes d'essences autres que le chêne et le sapin.

Les remplacements faits sur cette ligne de Tournai à Jurbise ont, à eux seuls, exigé la mise hors de service de 28,312 billes; le nombre correspondant était de 19,630 billes pour 1860.

Sur l'ensemble du réseau, les billes mises hors de service, en 1860, avaient été au nombre de 139,018; — ce chiffre dépasse de 26,053 celui qui vient d'être renseigné pour 1861. Il convient d'ajouter, toutefois, que les remplacements de 1859 ne comportaient pas plus de 107,313 billes, ce qui reste encore de 23,652 traverses au-dessous du chiffre de 1861.

Le tableau ci-annexé sous le n° II contient le résumé statistique de l'emploi des billes, pour les voies exploitées par l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1861; il a déjà été parlé de ce tableau dans le chap. I, § 3, du présent travail. — On trouvera, dans les annexes n°s XXVII et XXVIII, la situation des dépôts et le mouvement des billes en approvisionnement, ainsi que l'indication, par sections et par trimestre, des mises hors de service prononcées pendant l'année 1861.

III.

Combustibles.

Depuis plusieurs années, le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État annonçait que l'administration se préoccupait de la nécessité d'organiser la comptabilité-matières de l'exploitation, non seulement afin de satisfaire aux

exigences de la loi du 15 mai 1846, en créant des comptables dont la gestion fût soumise au contrôle supérieur de la Cour des comptes, mais aussi pour réunir tous les éléments de la dépense et les rendre facilement appréciables, les imputations faites à la charge des allocations budgétaires ne répondant pas aux *consommations réelles* des services. Cette fois, le compte rendu n'a plus à signaler des projets, des intentions ; il peut rappeler que l'organisation nouvelle de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, organisation qui vient d'être décrétée par arrêté royal du 10 janvier 1862, décide la création d'une direction spéciale du *contrôle des matières* ; cette direction semble appelée à jouer un rôle important au double point de vue de l'économie dans la dépense et de l'assiette du prix de revient des transports, deux choses essentielles sous plusieurs rapports.

Déjà le *Moniteur belge* (1) a publié un arrêté royal posant les principes de la comptabilité-matières ; — les mesures d'application sont également prises pour ce qui concerne les approvisionnements en magasin et les consommations du service des transports. Les règlements concernant la comptabilité des travaux de la voie, des travaux de l'arsenal de Malines et des ateliers de réparation ne tarderont pas à voir le jour. En un mot, la comptabilité-matières sera bientôt étendue à toutes les branches du service, quelles qu'elles soient. Quand ce fait sera complètement réalisé, l'administration et, par suite, les chambres législatives, seront à même de pénétrer dans tous les détails de la dépense effective de l'exploitation, comme elles peuvent déjà, dans l'état actuel de la comptabilité des recettes, se rendre un compte minutieux des produits que donne chaque espèce de transports. Ce sera un nouveau progrès à ajouter à tous ceux dont on a pu, pendant le cours de ces dernières années surtout, constater l'heureuse apparition.

En attendant qu'il soit possible de généraliser les indications ordinairement fournies pour ce qui concerne le combustible, on renseignera, comme d'habitude, tous les faits d'emploi et de consommation des matières qui, en 1861, ont servi à l'alimentation des nombreux foyers de toute espèce dont le chemin de fer réclame l'entretien journalier.

A la date du 31 décembre 1860, il restait en approvisionnement dans les dépôts, du combustible (bois d'allumage, bois de chauffage, briquettes, charbon de bois, charbon de terre menu, coke, déchets de coke, déchets de briquettes et fagots), ayant une valeur de fr. 179,069 18
ainsi qu'il est dit à la page 116 du compte rendu de 1860.

Il a été acheté, en 1861, du combustible pour une somme de 1,241,870 40

L'administration a fabriqué, à titre d'essai, 2,150 kilogrammes de briquettes, lesquels, au prix moyen de fr. 15-65 les 1,000 kilogrammes, valent ensemble 37 89

Les entrepreneurs de l'administration ont abandonné à celle-ci des déchets de coke et de briquettes évalués à 1,642 84

A reporter. . . fr. 1,422,620 31

(1) Voy. numéro du 24 janvier 1862.

Report fr.	1,422,620 51
A la suite des opérations du lavage de charbons maigres, il a été recueilli des résidus de charbon pour une somme de	996 »
A l'épuisement des tas de coke et de briquettes, il a été trouvé des déchets ayant une valeur de	1,159 29
Le service des voies et des travaux a donné des fagots et du vieux bois d'allumage pour	43,438 18
Le combustible dont il a pu être disposé en 1861, représente donc, dans son ensemble, une somme de fr.	1,468,213 78
Mais la consommation n'en a absorbé que pour	1,246,963 68
Le surplus, ayant une valeur de fr.	221,250 10
constituait l'approvisionnement existant dans les dépôts à la date du 31 décembre.	
On vient de dire que le combustible mis à la disposition du service, pendant l'année 1861, avait une valeur totale de fr.	1,468,213 78
Si l'on défalque de cette somme le prix des matières contenues dans les dépôts à la date du 31 décembre 1860, ci	179,069 18
Il reste, pour la valeur du combustible emmagasiné en 1861, une somme de fr.	1,289,144 60
La partie de cette somme qui a été prélevée sur les allocations du budget s'élevait à	1,241,883 50
Il s'ensuit que l'administration a reçu gratuitement, soit des entrepreneurs, soit du service de la voie, du combustible dont la valeur atteint. fr.	47,261 50
La consommation constatée, de fr. 1,246,963-68, s'est faite pour les services indiqués ci-après, et à concurrence, pour chacun d'eux, de la somme qui est renseignée ci-dessous :	
Direction générale et services spéciaux y annexés. fr.	5,820 94
Magasin central et commission de réception à Malines	563 36
Chauffage des bureaux et entretien des bâtiments de la voie et des travaux	6,543 67
Allumage des locomotives.	146,383 13
Chauffage des locomotives et de la machine fixe de Haut-Pré; expérimentation d'un nouveau système de foyer	956,122 40
Chauffage des bureaux et des salles d'attente des stations	31,797 67
Arsenal de Malines.	51,430 43
Ateliers des stations. (Locomotives, voitures, lampistes et peintres.)	18,833 59
Machines fixes autres que celles de Haut-Pré (1)	27,735 »
A reporter fr.	1,245,232 21

(1) A la rigueur, cette somme devrait être diminuée de 294 francs, payés à l'administration par la société du jardin zoologique d'Anvers, du chef de travail fait, pour le compte de cette société, par la machine fixe de la station.

	Report fr.	1,245,252 21
Essai de fabrication de briquettes		24 99
Service des transports		1,151 03
Chauffage des bureaux ambulants de la poste		509 85
Télégraphes		265 60
		<hr/>
Total égal à la valeur de la consommation effective. fr.		1,246,963 68

En 1859 et en 1860, il s'était trouvé, à l'épuisement des tas, une différence assez sensible entre les quantités réellement existantes et celles qui auraient dû y être d'après les *écritures*; cette différence se traduisait par un excédant de fr. 13,950-09 en 1859 et de fr. 5,685-91 en 1860. — Dans le courant de l'année 1861, ces différences (que l'on ne peut éviter d'une manière absolue) étaient infiniment moindres : il s'est produit un simple manquant de 154 hectolitres de charbon de bois et un excédant de 2,860 kilogrammes de briquettes. Cette circonstance témoigne hautement en faveur du système de comptabilité adopté.

La consommation de 1860 avait absorbé une somme de fr. 1,264,950-51, de sorte qu'il s'est produit une diminution d'environ 18,000 francs en 1861. — Cette réduction revient en très-grande partie aux *briquettes*, au *charbon de terre menu* et au *coke*; les différences constatées en ce qui touche les autres articles de combustible ne méritent pas d'être spécialement signalées.

Pour les briquettes, il y a eu une augmentation assez sensible dans les prix, qui se sont élevés de fr. 13.075 à fr. 15-65 par 1,000 kilogrammes, mais comme il y a eu une diminution de 15,302,046 kilogrammes dans la consommation, la balance finale accuse une diminution de fr. 84,578-60 dans la dépense.

En 1860, il a été consommé 168,373 hectolitres de charbon menu, dont 129,634 à fr. 1-06 et 58,739 à 88 centimes; — en 1861, l'on a brûlé, il est vrai, une quantité beaucoup plus considérable de ce charbon (553,478 hectolitres), mais le prix était descendu, pour toutes les fournitures, sans distinction, à 86 centimes; il en est résulté que l'augmentation de dépense n'a pas excédé fr. 287,056-85; et si le prix est descendu, pour tout le menu, à 86 centimes, cela provient uniquement de ce que les locomotives sont actuellement alimentées au moyen d'un combustible qui autrefois ne servait qu'au foyer de la machine fixe de Haut-Pré, ce qui constitue un des plus grands progrès que l'on ait réalisés dans l'exploitation des chemins de fer.

Enfin, il s'est produit, sur la consommation du coke, une diminution de dépense de fr. 216,172-15, provenant à la fois de ce que la quantité employée a été réduite par suite de la substitution du charbon menu au coke dans l'alimentation des locomotives et de ce que le prix du coke a fléchi en 1861 comparativement à 1860; ce prix est tombé de fr. 20-725 à fr. 20-60 par tonne.

Quelle a été la diminution de consommation, pour ce qui concerne spécialement le service de la *traction*, en ramenant la dépense à la locomotive-kilomètre, au convoi-kilomètre et à la voiture-kilomètre? — C'est ce que l'on va déterminer.

Voici d'abord quelle a été la dépense de combustible pour la traction :

SERVICES.	ALLUMAGE.		CHAUFFAGE.		TOTAL. (¹)	
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Ligne du Nord.	21,040	67	122,687	47	143,728	14
— de l'Est.	25,920	45	162,810	97	188,731	40
— de l'Ouest.	47,005	15	255,985	25	302,988	58
— du Midi.	52,558	90	377,711	62	430,070	52
Machine fixe de Haut-Pré. . . .	60	"	56,658	56	56,718	56
Totaux.	146,583	15	955,855	65	1,102,256	80

Comparés à ceux de 1860, ces chiffres accusent une légère diminution de fr. 4,025-85, savoir :

1° <i>En moins</i> , pour la ligne de l'Est	fr.	50,337	72
2° <i>En plus</i> , pour la ligne du Nord.	fr.	6,468	96
pour la ligne de l'Ouest		2,084	12
pour la ligne du Midi.		35,207	95
pour la machine de Haut-Pré		2,552	84
		<u>46,515</u>	<u>87</u>
Reste en moins.	fr.	4,025	85

La différence est insignifiante, à la vérité; mais il importe de remarquer qu'elle succède à une diminution de fr. 162,951-15, la dépense de 1860 étant restée de cette dernière somme au-dessous de la dépense de 1859.

Les quantités de combustible consommées pour le *chauffage* des locomotives, abstraction faite de celles qui ont servi à l'*allumage*, se sont réparties comme suit, en 1861 :

SERVICES.	BRIQUETTES.	CHARBON DE TERRE MENU (²).		TOTAL.
		Kilogr.	Kilogr. (³).		Kilogr.	Kilogr.
Ligne du Nord.	5,625,000	5,348,540.00	130,660	9,102,140.00
— de l'Est.	7,105,080	5,184,675.00	102,200	12,389,955.00
— de l'Ouest.	11,142,200	8,406,900.00	62,000	19,611,100.00
— du Midi.	17,654,440	10,274,962.50	157,119	28,086,521.50
Machine fixe de Haut-Pré. . . .	"	5,856,540.00	"	5,856,540.00
Totaux.	41,522,720	51,051,417.50	451,919	75,026,056.50

(¹) Non compris une somme de fr. 268-75 employée à des essais d'expérimentation.

(²) Non compris 512.50 hectolitres de charbon menu employé à des essais d'expérimentation.

(³) En comptant une moyenne de 90 kilogrammes par hectolitre.

La consommation des locomotives, non compris celle de la machine fixe de Haut-Pré, s'élève donc à 69,189,716.80 kilogrammes; elle n'avait été que de 65,714,152.80 kilogrammes, en 1860. L'augmentation est de 3,475,564 kilogrammes, se répartissant comme il est indiqué ci-dessous :

<i>En plus.</i>	Ligne du Nord.	334,502.80	kilogr.
	Ligne de l'Ouest.	927,700.00	—
	Ligne du Midi.	3,488,906.80	—
		<u>4,751,109.00</u>	—
<i>En moins.</i>	Ligne de l'Est	1,275,545.00	—
	Reste en plus.	<u>3,475,564.00</u>	—

L'augmentation signalée peut également se décomposer comme suit :

<i>En plus.</i>	Charbon de terre menu	26,489,415
<i>En moins.</i>	Briquettes.	14,673,640
	Coke	8,351,914
	Déchets de coke, etc.	8,000
		<u>23,015,551</u>
	Différence.	3,475,564

Le coke ne représente plus que 0.66 p. % de la consommation des locomotives; les briquettes y figurent pour 60.04 p. % et le charbon menu pour 39.33 p. %.

La moyenne de la consommation (non compris le combustible employé à l'allumage) revient :

- A 12.06 kilogrammes par locomotive-kilomètre,
- A 12.04 — — convoi-kilomètre, et
- A 0.698 — — voiture-kilomètre (1).

Les trois moyennes correspondantes avaient été, en 1860, de 11.90, de 11.88 et de 0.747 kilogrammes.

Il y a donc amélioration de 0.052 kilogramme quant à la consommation de la voiture-kilomètre; il y a, au contraire, accroissement de consommation en ce qui regarde la locomotive-kilomètre et le convoi-kilomètre. — Ce résultat s'explique par ce fait que les convois de 1861 contenaient 1.585 voiture en plus que ceux de 1860.

Les primes payées, en 1861, aux machinistes, chefs d'atelier, chefs-gardes et gardes-convoi, pour économies apportées dans la consommation des machines et pour régularité dans la marche des trains, se sont élevés à la somme de fr. 104,860-14, savoir :

(1) En comptant comme voitures les freins-trainaux des plans inclinés.

1° Pour économies dues aux machinistes et aux chefs d'atelier, fr.	65.662 62
2° Pour régularité dans la marche des convois :	
a. Aux machinistes fr.	22,630 36
b. Aux chefs-gardes et aux gardes	16,367 16
	39,197 52
Total. fr.	104,860 14

Les primes payées en 1860 n'avaient pas dépassé la somme de fr. 71,553-16 ; l'augmentation ressort à fr. 33,504-98 ; à une légère différence près, l'accroissement porte exclusivement sur les primes d'économie ; celles-ci, d'après les bases fixées pour l'allocation de cette espèce d'encouragement, auraient même dû s'élever à fr. 75,369-79, si le chiffre total n'avait pas été réduit de fr. 9,707-17 afin de rester dans les limites des crédits budgétaires.

L'administration n'a pas fabriqué de coke en 1861 ; cela se conçoit aisément puisque, indépendamment de toute autre raison, l'exploitation n'emploie plus ce combustible que dans des proportions insignifiantes par rapport à la consommation générale.

Les indications qui précèdent sont puisées dans les tableaux ci-annexés sous les nos XXIX, XXX et XXXII ; ces tableaux contiennent les éléments nécessaires au calcul des dépenses de combustible de chacune des parties du service de l'exploitation. Les renseignements fournis à cet égard sont aussi complets que les plus grandes exigences peuvent le désirer.

IV.

Huiles et graisses.

La comptabilité-matières, telle qu'elle est déjà organisée, c'est-à-dire avant même d'avoir reçu le complément dont le principe est décrété par l'arrêté royal du 10 janvier 1862, permet de présenter ici, quant à la consommation des huiles et des graisses, des indications analogues à celles que contient le paragraphe précédent en ce qui touche le combustible.

Cette comptabilité enseigne que l'administration a pu disposer, pendant l'année 1861, d'huiles et de graisses ayant ensemble une valeur de fr. 930,497-13, savoir :

Restant en approvisionnement au 31 décembre 1860 . . . fr.	243,902 26
Payé sur les fonds du budget.	549,223 29
Vieilles graisses recueillies dans les stations	10,028 »
Vieille graisse livrée par l'atelier de purification	10,663 38
Résidus d'huile épurée et d'huile de lin.	4,623 »
Graisse jaune livrée par l'atelier de fabrication	112,053 »
	930,497 13
Ensemble. fr.	930,497 13

Mais les corps gras que cette somme représente n'ont pas été employés intégralement pendant l'année 1861 ; au 31 décembre 1861, il en restait pour fr. 293,288-80 en dépôt dans les magasins ; les sorties représentent donc une valeur de fr. 637,208-33 ; et cette dernière somme comprenant fr. 118,856-50 du chef de corps gras remis aux ateliers de fabrication et de purification de la graisse, la consommation effective ressort à fr. 518,551-83.

Cette consommation se répartit ainsi, entre les différents services qui l'ont effectuée :

Direction générale.	fr.	4,225	47
Magasin central et commission de réception, à Malines		500	96
Service des voies et travaux		19,485	26
Graissage des locomotives		164,852	10
Machine fixe de Haut-Pré.		6,711	90
Éclairage et graissage des voitures, appareils, etc.		168,177	49
Arsenal de Malines		20,770	93
Éclairage des stations ⁽¹⁾ et graissage de l'outillage des transports.		82,417	23
Ateliers des stations		46,510	56
Machines fixes autres que celle de Haut-Pré		2,972	85
Postes		1,727	10
		<hr/>	
Total.	fr.	518,551	83

La dépense de 1860 a été calculée à fr. 452,790-48, ce qui restait de fr. 65,561-55 au-dessous de la dépense qui vient d'être relevée.

Dans la comptabilité de 1860, l'on avait dû, pour fixer la dépense réelle, avoir égard aux excédants constatés à l'épuisement des approvisionnements pris isolément en charge, lesquels excédants s'élevaient à fr. 6,033-30.

A la fin de 1861, les excédants trouvés en magasin à l'épuisement des approvisionnements ne dépassaient point 325.50 kilogrammes de suif de bœuf fondu ; les manquants constatés dans les mêmes conditions n'excédaient pas 6,435 kilogrammes d'huile épurée. — Ces quantités constituent les *profits* et les *pertes* du compte des corps gras ; la valeur n'en est plus comprise, aux comptes de 1861, dans les consommations telles qu'elles ont été renseignées plus haut.

L'accroissement de la dépense de 1861 sur celle de 1860, s'est réparti comme suit, entre les différentes espèces d'huiles et de graisses employées :

Huile épurée. — <i>Augmentation</i> de	fr.	30,618	18
Huile de graissage. — <i>Id.</i>		59,624	02
		<hr/>	
Ensemble	fr.	90,242	20
Suif de bœuf fondu. — <i>Diminution</i> de	fr.	1,879	10
Graisse jaune pour voitures. — <i>Id.</i>		22,801	75
		<hr/>	
		24,680	85
		<hr/>	
Différence.	fr.	65,561	35

(¹) Il va de soi qu'il ne s'agit que de l'éclairage à l'huile.

Non seulement il a été consommé, en 1861, 22,241.80 kilogrammes d'huile épurée de plus qu'en 1860, mais le prix de cette substance a haussé de 6 centimes au kilogramme ; — la consommation de 1861, en huile de graissage, a dépassé de 58,812.20 kilogrammes la consommation de 1860, et le prix s'est accru de 11 centimes au kilogramme. Le prix du suif de bœuf fondu a, au contraire, fléchi de fr. 0.031 en 1861, et, en outre, il en a été consommé 945.90 kilogrammes de moins qu'en 1860. — Le prix de la graisse jaune pour voitures n'a pas changé, mais la consommation en a diminué de 37,076 kilogrammes.

Telles sont les circonstances qui ont produit l'accroissement de dépense signalé.

La dépense faite, en 1861, pour l'éclairage et le graissage des voitures s'est élevée à fr. 168,177-49 ; celle du graissage des locomotives revient à fr. 164,832-10. — D'un autre côté, l'on sait que les voitures (y compris les freins-traineaux) ont fourni un parcours de 99,588,798 kilomètres, et le trajet développé des locomotives a été calculé à 8,733,903 kilomètres. — En rapprochant ces chiffres entre eux, on trouve, d'une part, que l'éclairage et le graissage des voitures a coûté, en 1861, fr. 0.0016 par kilomètre parcouru, soit fr. 0.0004 de moins que la moyenne correspondante de 1860 : le parcours a augmenté et la dépense totale a, au contraire, diminué, résultats simultanés sur la signification desquels il serait superflu, sans doute, de fixer l'attention.

D'autre part, la dépense du graissage des locomotives ressort, en moyenne, à fr. 0.0287 par machine-kilomètre, ce qui accuse une augmentation de fr. 0.0046 par rapport à 1860. Ici le parcours s'est accru et la dépense également. — Mais comme le travail *utile* est représenté par la voiture plutôt que par la locomotive, on peut conclure que la situation s'est améliorée.

L'éclairage à l'huile des ateliers a coûté :

Pour les ateliers de locomotives.	fr.	13,429	44
— — de voitures.		1,113	54
— — des lampistes		379	76
— — de peintres.		4	04
Ensemble.	fr.	14,928	78
La dépense correspondante pour 1860 a été de . . .	fr.	13,444	81

Le graissage a absorbé, en 1861, les sommes suivantes :

Dans les ateliers de locomotives	fr.	19,550	31
— — de voitures		12,031	50
— — des lampistes		»	»
— — des peintres		»	»
Total.	fr.	31,581	81

Le graissage avait coûté, pour ces mêmes ateliers, une somme de fr. 23,602-76 en 1860.

L'arsenal de Malines (qui ne figure point parmi ceux dont il vient d'être ques-

tion) a exigé, en 1861, fr. 20,770-93, pour le graissage et l'éclairage à l'huile, d'une part, et fr. 51,430-43 de chauffage, d'autre part.

En présence de renseignements si détaillés et si précis, il n'est pas besoin de chercher à faire ressortir les avantages de la comptabilité-matières, au point de vue des économies à introduire dans les divers services qui composent la grande administration des chemins de fer, au point de vue du bon emploi des quantités considérables d'objets de toute nature dont l'exploitation fait usage, au point de vue enfin de la fidélité dans la gestion des dépôts. — Il n'est pas nécessaire, non plus, d'ajouter que le chef du Département est fermement décidé à assurer à cette comptabilité toute l'extension qu'elle comporte et toute l'exactitude dont elle doit porter le caractère.

CHAPITRE VI.

CHEMINS DE FER EN RELATION.

I

Services mixtes.

Souvent l'on a donné au Gouvernement le conseil de s'appliquer à simplifier les tarifs de transport par chemin de fer, notamment pour les relations du railway de l'État avec les lignes administrées par l'industrie privée. — Le Département des Travaux Publics ne néglige aucune occasion d'introduire dans les tarifs le plus d'unification qu'il est possible d'y apporter; quand ses efforts ne sont pas couronnés de tout le succès désirable, on aurait tort de s'en prendre à lui et surtout de l'accuser de mauvais vouloir.

Deux moyens peuvent, en agissant simultanément, conduire au but indiqué; ils sont employés l'un et l'autre.

D'abord, depuis fort longtemps déjà, tous les actes de concession de chemins de fer ne stipulent, au profit des compagnies concessionnaires, que le tarif de l'État; cela ne se faisait pas à l'origine, et c'est particulièrement à cette circonstance que doit être attribuée la bigarrure de tarifs dont on se plaint aujourd'hui avec raison.

En second lieu, l'administration s'efforce de nouer des relations de *service mixte* avec toutes les compagnies exploitant en Belgique, et cela sur les bases du tarif de l'État; elle améliore, chaque jour, les relations de cette nature qui sont déjà établies. Un coup d'œil jeté dans les comptes rendus remis annuellement aux Chambres législatives ne permet pas d'en douter. Le présent travail prouvera que, sous ce rapport, l'année 1861 a été aussi féconde que celles qui l'ont précédée.

Ainsi, les stations de Tirlemont, Waremme, Fexhe et Nessonvaux ne figuraient pas au tarif mixte de la ligne de Pepinster à Spa; elles y ont été inscrites, à partir du 15 janvier 1861, pour le transport des petits paquets, des articles de messagerie, des grosses marchandises et des finances.

Une mesure analogue a été prise, à partir du 1^{er} juin suivant, en ce qui concerne quinze autres stations du réseau de l'État, savoir: Termonde, Bruges, Courtrai, Mouscron, Tirlemont, Saint-Trond et Hasselt, pour les transports de voyageurs et de bagages; — Lierre, Alost, Grammont, Bruges, Courtrai, Mouscron, Tournai, Ath, Leuze, Mons, Quiévrain, Saint-Trond et Hasselt, pour les marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.

Sous la date du 9 décembre dernier, un autre changement a été apporté au tarif réglant les rapports du chemin de fer de l'État avec celui de Pepinster à

Spa : la taxe perçue au profit de la compagnie concessionnaire de ce chemin a été réduite en faveur des charbons échangés, dans les deux sens, entre la station de Pepinster d'une part, et les stations de Juslenville, de Theux et de La Reid, d'autre part ; une réduction a aussi été consentie en faveur des minerais échangés entre Pepinster et La Reid, et *vice-versa*. — Il est juste de reconnaître que ces diminutions de prix ont été spontanément proposées par la compagnie, mais elles ont peut-être été inspirées par l'introduction des tarifs spéciaux que l'État a mis en vigueur le 1^{er} janvier 1861, et s'il en était ainsi, la pensée de la mesure pourrait, dans de larges limites, être attribuée à l'administration du railway national.

La station de *Vertryck* a été ajoutée, le 16 juin 1861, au tarif du service mixte de l'État avec les lignes de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes, pour les transports des marchandises de la grande vitesse, du service accéléré et de la petite vitesse, ainsi que pour les transports de finances.

Un supplément aux tarifs spéciaux du 1^{er} janvier 1861 a été publié sous la date du 1^{er} juillet suivant ; il est applicable aux transports de houille, coke, briquettes de charbon, fontes brutes, pavés, moellons et chaux en vrac, effectués par wagon complet de 5,000 kilogrammes au moins, des stations de l'État vers celles des chemins de fer de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes, et réciproquement.

Le service mixte avec la compagnie du Grand-Luxembourg s'est aussi notablement étendu et amélioré. Une nouvelle halte a été établie à Marloie, entre Aye et Jemelle ; — cette halte figure, comme toutes celles de la société, dans le tableau du service mixte créé en 1860 pour les transports de charbons provenant des stations de l'État qui sont comprises entre Namur et Quiévrain.

Mais le service restreint aux transports des voyageurs, des bagages, des charbons, des bois de construction et des bois de houillère, a été supprimé complètement à partir du 1^{er} juillet 1860 : il a fait place à un service mixte embrassant les transports de toute nature et comprenant, entre autres, une classe spéciale composée de la houille, du coke, des briquettes, des fontes brutes, des pavés, des moellons et de la chaux en vrac.

Ce nouveau tarif divise les petits paquets en trois catégories : ceux de 2 kilogrammes et moins, ceux de 3 à 5 kilogrammes et ceux de 6 à 10 kilogrammes. — Les articles de messagerie ne forment qu'une seule classe, laquelle paie, par 10 kilogrammes, fr. 0.04 pour un parcours d'une lieue, fr. 0.05 pour deux lieues, fr. 0.06 pour trois lieues, et ainsi de suite en augmentant de un centime par lieue, avec un *minimum* de fr. 1.20 par expédition, remise à domicile comprise.

Les autres espèces de transport sont, pour la part de l'État, soumises aux taxes pleines des tarifs normaux du service intérieur. Les articles compris dans la classe spéciale (houille, coke, briquettes, etc.), payent, pour la part de l'État, d'après le tarif réduit à la distance, avec diminution de fr. 0.50 ou moitié des frais fixes.

Une convention, approuvée le 20 juillet 1861, règle d'une manière définitive tout ce qui se rattache aux travaux de parachèvement de la station de Lierre. On sait que l'État et la compagnie du chemin de fer de Lierre à Turnhout sont tenus de supporter, par moitié, les dépenses soit d'appropriation au double service, soit

d'entretien, soit de réparation. — Les engagements réciproques ainsi contractés sont aujourd'hui accomplis.

Vient ensuite, sous la date du 23 novembre 1861, l'introduction d'un tarif mixte pour les expéditions de charbons du bassin de Mons (Mons à Thulin inclusivement) en destination de la France, par Momignies. Ces charbons sont admis aux conditions du tarif spécial du 1^{er} janvier 1861 ; leur transport jusqu'à Momignies coûte, par tonne de 1,000 kilogrammes : fr. 8-20 à partir de Mons, — fr. 8-45 à partir de Jemmapes, — fr. 8-75 à partir de Saint-Ghislain, — fr. 8-90 à partir de Boussu et fr. 9-10 à partir de Thulin. Malheureusement comme il n'existe pas de service mixte entre la compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse et celle de Mariembourg à Chimai, la marchandise est soumise à une réinscription au bureau de Mariembourg, et il en résulte, sinon des retards, au moins des formalités qui eussent pu être évitées. Ce fait prouve que l'administration sera toujours impuissante à asseoir l'unification des tarifs et l'homogénéité des principes, parce qu'elle n'aura jamais une action assez énergique sur des sociétés avec lesquelles elle n'est point en contact immédiat.

Au mois de mai 1861, un tarif mixte a aussi été introduit pour les transports, par charge complète, des grosses marchandises provenant des chemins de fer de l'Est-Belge (embranchements industriels, section de Charleroi à Louvain, section de Morialmé à Châtelineau) et en destination des établissements métallurgiques situés entre Marchiennes et Châtelineau. Ce tarif est avantageux à tous les charbonnages qui sont reliés à la ligne de l'Est-Belge, entre Charleroi et Ransart ; en même temps, il profite aux usines de Marchiennes, de Couillet, de Montigny, de Châtelineau, d'Acoz, d'Oret, de Morialmé, etc.

Les indications données dans le chap. IV, § 4, du présent rapport, relativement à la classification du *fer dégrossi* ou *ébauché*, pour ce qui concerne les transports du service intérieur, s'appliquent également aux expéditions faites en service mixte, en ce sens que le *fer ébauché brut* est rangé au tarif spécial des services mixtes.

Enfin, les taxes constituant le tarif réduit à la distance pour les transports de marchandises de la 3^e classe, sont diminuées de 50 centimes par 1,000 kilogrammes pour toutes les expéditions faites en service mixte. L'État abandonne donc aux expéditeurs, dans le cas prévu, la moitié des frais fixes auxquels il a droit quand les marchandises ne franchissent pas les limites de son exploitation.

La même réduction a été consentie en faveur du transport de certaines marchandises de la 2^e classe, ainsi qu'il sera exposé dans le compte rendu de 1862, la mesure n'ayant pas été prise en 1861.

On voit, d'après ce qui précède, que les relations de service mixte continuent d'étendre leur horizon, et d'offrir des faveurs de plus en plus sensibles au commerce, à l'industrie et au public en général. — Cependant, il existe encore quelques exploitations avec lesquelles l'administration n'a pas de rapports de la nature de ceux dont il vient d'être question ; ce sont les lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Mariembourg à Chimai, de l'Est-Belge, de Mons à Hautmont, de Hainaut et Flandres (Saint-Ghislain à Audenarde), d'Anvers à Gand, de Gand à Eecloo et de Liège à Maestricht.

Cette nomenclature devient plus courte, chaque jour; l'administration ne néglige rien pour la faire disparaître (1).

II.

Transit et services internationaux.

Le régime du transit belge, dans ses rapports avec les frais de transport par la voie du chemin de fer, a été sensiblement amélioré pendant l'année 1864. Les mesures de faveur dont il a été l'objet sont de deux sortes : les unes sont dues à l'initiative de Gouvernements étrangers ; les autres ont été prises par l'administration belge elle-même.

On doit signaler, d'abord, la suppression des droits de transit par le Zollverein, qui a amené des réductions de taxe relativement importantes pour toutes les relations établies par le tarif belge-allemand, *viâ* Cologne, et par le tarif international applicable aux expéditions faites vers l'Allemagne et la Suisse, par la ligne du Luxembourg.

Mais la mesure la plus efficace est celle dont il a déjà été fait mention à la page 72 du présent rapport et qui a assuré à tous les transports en transit le bénéfice des tarifs réduits à la distance, non seulement pour les matières comprises aux tarifs spéciaux introduits, le 1^{er} janvier 1864, dans le service intérieur, mais pour les marchandises de tout poids et de toute nature, sans exception ni distinction. Le commerce, en général, a dû se féliciter d'avoir obtenu une si large diminution de frais ; la place d'Anvers en ressentira plus particulièrement l'influence à cause de l'étendue et de la multiplicité des échanges qu'elle fait avec le dehors.

Il a aussi été apporté des changements et des extensions dans les tarifs internationaux proprement dits. — Ainsi des relations directes ont été ouvertes, pour les voyageurs et les bagages, entre Bruxelles, Anvers, Ostende, Paris, Calais, Londres (*viâ* Calais et *viâ* Ostende), d'une part, et Stuttgard, Augsbourg, Munich, Salzbourg et Vienne, d'autre part.

Ainsi, pendant l'été, il a été établi un service direct de voyageurs entre les principales stations de l'Union du Nord de l'Allemagne (Berlin, Leipzig, Dresde, Magdebourg, Brunswick, Hanovre, Brême, Hambourg) et Paris.

D'un autre côté, les compagnies du Guillaume-Luxembourg et de l'Est français ont renoncé à la taxe fixe de 10 centimes qu'elles percevaient pour frais de déclaration en transit par le grand-duché, sur chaque expédition provenant ou en destination de la Suisse et de l'Allemagne.

La mise en exploitation de la section de chemin de fer de Dunabourg à Saint-Pétersbourg est venue également améliorer les conditions de transport vers Saint-Pétersbourg et Moscou.

Le service international créé, en 1860, pour les expéditions destinées à la ligne

(1) Depuis, des conventions de service mixte ont été passées avec les lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de l'Est-Belge, de Hainaut et Flandres et de Liège à Maestricht.

de l'Est français ne comprenait, en ce qui concerne cette ligne, que les stations de Forbach, de Strasbourg (1) et de Bâle. A partir du 1^{er} février 1861, ce service a été étendu aux marchandises de toute nature envoyées, à petite vitesse, des lignes de l'État vers les stations du chemin de fer français de l'Est par le Luxembourg, et réciproquement.

La compagnie du Nord-Belge ayant adhéré au tarif du transit modifié dans les termes indiqués ci-dessus, les bases des tarifs réduits du 1^{er} janvier 1861 sont actuellement appliquées au transit d'Erquennes et de Quévy à Anvers, Gand (Entrepôt), Ostende et Herbesthal, et *vice versa*. La taxe d'Erquennes à Herbesthal et réciproquement, s'applique en outre, aux expéditions des services belge-rhénan, franco-belge-rhénan et franco-belge-rhénan-prussien.

Comme cela se pratique pour le service intérieur dans les circonstances analogues, une réduction de 50 p. % a été accordée aux transports des objets envoyés à l'exposition des beaux-arts, qui a, cette année, été tenue à Cologne. — De même, un arrêté royal, en date du 4 juin 1861, a décidé que les objets d'art et les produits industriels ou agricoles, destinés à l'exposition de Londres, seraient transportés *gratuitement* par le chemin de fer de l'État.

Le tarif belge-rhénan a subi des changements de détail pour ce qui touche à la classification de certaines marchandises, telles que le sumac, les marbres en tranches scellées, le gruau, la semoule, la farine de lin, la laine artificielle, etc.

Avant cela, les bases mêmes du tarif avaient été complètement revisées (1^{er} juillet 1861); le tarif mis alors en vigueur repose sur la plupart des principes qui constituent l'assiette du tarif franco-belge et dont une analyse se trouve aux pages 128 à 130 du compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1860.

Dans le courant du mois de décembre dernier, les stations d'Anvers, d'Ostende et de Bruxelles (Nord) ont été mises en relation directe, pour les transports de voyageurs et de bagages, avec les stations d'Elberfeld et de Barmen, au delà de Dusseldorf.

Pour ce qui touche au service *hollando-belge*, on doit citer la réduction de 50 p. % consentie en faveur des instruments aratoires destinés au concours universel de Haarlem, ainsi que la délivrance faite, pendant quatre mois de l'été, les vendredis et les samedis, de billets de première classe et de deuxième classe, d'Amsterdam pour Bruxelles. Ces billets étaient valables jusqu'au lundi qui suivait le jour où ils avaient été pris au bureau d'Amsterdam. — Enfin, les stations de Luttre et de Pont-à-Celles ont été mises en relation directe avec celles du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, pour les petits paquets, les articles de messagerie, les grosses marchandises et les finances.

Dans le tarif franco-belge, divers changements ont également été apportés en 1861. — Ainsi, les prix des tarifs réduits à la distance ont été rendus applicables, à partir du 1^{er} février, aux transports de houille et de coke prove-

(1) On verra plus loin que la station de Strasbourg a cessé d'être en relation de service international avec les lignes de l'État belge, à partir du 1^{er} mars 1861.

nant des bassins de Mons, du Centre et de Charleroi, en destination de la France, *viâ* Mouscron. Les prix pour les expéditions de Boussu, de Saint-Ghislain, de Jemmapes, de Mons et d'Écaussines sont seuls restés au taux fixé antérieurement. — Une réduction analogue a été accordée, le 16 avril, pour les transports dirigés par Quiévrain.

Sous la date du 1^{er} novembre, une nouvelle diminution a été consentie en faveur des charbons allant vers la France, *viâ* Mouscron, et partant de Thulin, de Boussu, de Saint-Ghislain, de Jemmapes, de Mons et de la ligne de Mons à Manage ; ces charbons payent simplement 25 centimes par tonne-lieue, sans frais fixes.

D'autres améliorations doivent être signalées : des compartiments sont réservés aux dames, dans les diligences françaises des trains internationaux circulant entre Quiévrain et Bruxelles, Charleroi et Namur, Verviers et Liège ; — les stations de Pontoise et de Tergnier ont été mises en relation directe avec celles du chemin de fer de l'État, pour les transports de marchandises et de finances ; — la station de Hal correspond, pour les mêmes expéditions, avec les stations du Nord français ; — les bureaux de Néchin, de Waereghem, de Bary-Maulde, de Haerlebeke et de Deynze distribuent des coupons de voyageurs pour Tourcoing, Roubaix et Lille ; — le bureau de Leuze délivre aussi des coupons pour Tourcoing et pour Roubaix ; — la classification primitivement convenue a été modifiée en faveur du café, des pierres à plâtre, des pierres à bâtir, des pierres de taille ouvrées et des engrais artificiels communs.

Le service anglo-belge n'est pas resté, non plus, sans améliorations : les prix du parcours de Douvres à Londres, et *vice-versâ*, ont été réduits de 7 francs pour les billets de la 1^{re} classe et de fr. 2-80 pour ceux de la 2^e ; — en septembre 1861, il a été établi un nouveau service direct pour le transport des voyageurs et des bagages de Londres vers la Belgique, la Hollande et l'Allemagne, *viâ* Douvres et Ostende ; les prix de ce service sont les mêmes que ceux fixés pour le voyage par les bateaux à vapeur du Gouvernement belge ; — les prix du tarif postal anglo-franco-belge-prussien par la voie de Calais (petits paquets du poids *maximum* de 6 kilogrammes), ont été rendus conformes à ceux du tarif franco-belge-prussien ; — enfin, un nouveau livret a été mis à exécution, le 1^{er} octobre 1861, pour le transport des petits paquets entre la Belgique et l'Angleterre, l'Irlande et les pays d'outre-mer, *viâ* Ostende ; la part anglaise comportait, avant l'émission de ce livret, 25 centimes par demi-kilogramme, avec *minimum* de fr. 2-50 par expédition ; à partir de 50 kilogrammes, le prix était réduit de 25 p. % ; les frais accessoires étaient fixés à 50 centimes par colis de 5 kilogrammes et moins, et à 1 franc pour un colis de 5 à 25 kilogrammes ; il n'était rien perçu, pour frais accessoires, sur le poids dépassant 25 kilogrammes. La nouvelle taxe est ainsi calculée :

2 kilogrammes et moins, par colis	fr.	2 50
2 à 5 kilogrammes, —	3	»
5 à 10 — —	3	50
Au delà de 10 kilogrammes, par kilogramme	»	35

A partir de 50 kilogrammes le prix est réduit de 10 p. %.

Les frais accessoires sont de 1 franc par colis de 10 kilogrammes et moins, et de fr. 1-50 par colis pour tout poids dépassant 10 kilogrammes.

Les relations déjà existantes entre le chemin de fer de l'État belge, et l'Allemagne ou la Suisse, par le Luxembourg, se sont complétées, en 1861, sous plusieurs rapports. — Il a d'abord été admis un tarif spécial pour le transport de la houille, du coke et des briquettes de charbon en destination du grand-duché et de diverses stations de l'Est français.

Il est vrai, par contre, que le bureau de Strasbourg a cessé, à dater du 1^{er} mars, de figurer au tarif international du 1^{er} avril 1860 (*voir compte rendu de 1860*, p. 150); le chemin de fer de l'Est applique maintenant son tarif intérieur aux marchandises de la petite vitesse qui se dirigent vers cette localité. Mais le tarif international ainsi réduit aux matières destinées à Forbach et à Bâle, a été étendu aux transports accélérés. — Ceux-ci payent 25 centimes par kilomètre de parcours et par 1,000 kilogrammes; ce prix, qui s'applique de 10 en 10 kilogrammes, comprend tous les frais accessoires, hormis ceux d'enregistrement au départ, de remise à domicile et de provision.

Les marchandises en destination de Trèves et des localités situées au delà sont traitées aux conditions du tarif international, pour le parcours belge jusqu'à Sterpenich.

Enfin, les Chambres savent que les transports de minerais provenant de la ligne du Guillaume-Luxembourg sont effectués, depuis le 1^{er} décembre 1861, à raison de 9 francs par tonne pour les stations de Châtelineau, Couillet, Charleroi et Marchiennes; — pour les minerais qui vont au delà de Marchiennes, le prix est calculé sur le pied de 20 centimes par tonne-lieue à partir de Namur, pour la part de l'État.

Le tarif international par le Luxembourg a aussi reçu quelques changements relatifs à la classification de diverses marchandises : les rognures de cuir, le natron, les bois de construction, les sacs vides en retour, le dégras, le sumac en poudre, la chicorée, les tourteaux de lin, les pierres meulières, les peaux, les terres à pipes ou à porcelaine, le goudron, la mine de plomb, la garance, la laine artificielle, les fils de coton, etc., etc.

Le transport des objets destinés à l'exposition universelle de Metz a été favorisé par une réduction de 50 p. % sur les prix normaux du tarif.

Une grande amélioration a été apportée, au mois d'octobre dernier, dans le tarif des petits paquets et des articles de finances du service prusso-belge; — le tarif de 1852 comportait trente-trois zones du côté de la Prusse et sept zones du côté de la Belgique, ce qui faisait deux cent trente-et-un prix! Actuellement la taxe est fixée comme suit, frais accessoires compris :

a. *En Belgique*, pour les expéditions provenant ou en destination du chemin de fer de l'État et des lignes nord-belges :

Par colis du poids de 2 kilogrammes et moins	fr. 0 50
— de plus de 2 jusqu'à 5 kilogrammes	0 75
— de plus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes.	1 »
— de plus de 10 kilogrammes, pour chaque kilogramme ou fraction de kilogramme	0 10
Finances et colis valeurs, par 1,000 francs ou fraction de 1,000 francs.	0 50

b. *En Prusse*, suivant la zone (et il n'y en a plus que trois), à laquelle les stations de destination appartiennent :

	1 ^{re} ZONE.	2 ^e ZONE.	3 ^e ZONE.
Par colis du poids de 2 kilogrammes et moins. fr.	0 50	1 »	1 50
— de plus de 2 jusqu'à 5 kilogrammes . . .	0 75	1 50	2 25
— de plus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes. . .	1 »	2 »	3 »
— de plus de 10 kilogrammes, pour chaque kilogramme ou fraction de kilogramme.	0 10	0 20	0 50
Finances et colis valeurs, par 1,000 francs ou fraction de 1,000 francs	0 50	1 »	1 50

Toutefois, les échanges faits entre les bureaux des rayons-frontières des deux états ne donnent lieu qu'à la perception de la taxe fixée au littéra *a*, laquelle taxe est partagée par moitié entre les deux administrations.

Les envois pour la *Suède*, la *Norvège* et le *Danemark*, paient la taxe de la deuxième zone ; les envois pour la *Pologne* et la *Russie* paient la taxe de la troisième zone.

Il serait inutile d'insister pour faire ressortir la grande simplification que ces arrangements ont évidemment amenée.

Du mois de juin au mois de novembre 1861, les bureaux d'Anvers, de Bruxelles (Nord) et d'Ostende ont distribué des coupons directs pour Kustendjé et Constantinople par Vienne ou Basiasch. Depuis le mois d'août, les mêmes bureaux délivrent des billets pour Breslau et Varsovie. Enfin, les voyageurs de toute classe, qui se rendent de Bruxelles à Cologne par les lignes du Luxembourg et de Namur à Liège, peuvent se procurer des coupons directs et faire inscrire leurs bagages jusqu'à destination, à la station du Luxembourg (quartier Léopold) à Bruxelles.

En résumé, l'année 1861 a été très-féconde en mesures de toute nature, pour ce qui touche les relations de services internationaux et de transit ; parmi ces mesures, il en est plusieurs qui ont incontestablement un caractère de permanence, à raison duquel il est permis d'y attacher de l'importance. — L'administration croit avoir le droit d'affirmer qu'elle n'a rien négligé de tout ce qui peut contribuer au développement et à l'amélioration progressive des rapports déjà si nombreux et si étendus qu'elle entretient avec les exploitations de voies ferrées du Continent et de l'Angleterre.

Quelques-uns des faits relevés ci-dessus ont une signification particulière et augmentent encore la grande somme de services que les communications rapides assurent au commerce, à l'industrie et à toutes les branches de l'activité sociale. — Les chemins de fer raffermissent de plus en plus les liens de confraternité qui maintenant unissent tous les peuples ; ils rapprochent les nations, en leur donnant les moyens de s'apprécier et d'échanger facilement leurs produits respectifs : si les barrières de douanes qui séparent encore les différents pays de l'Europe doivent tomber un jour, le chemin de fer aura, sans nul doute, contribué puissamment à donner au monde cette nouvelle conquête.

Le tableau suivant contient le relevé des recettes du transit et des services internationaux pour l'année 1861 :

DESIGNATION DES SERVICES.		ENTRÉE.	SORTIE.	TOTAL.
		Francs.	Francs.	Francs.
Services internationaux. 85,43 %.	Franco-belge.....	769,754 67	2,020,560 23	2,790,314 90
	Belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois..	666,778 60	833,233 78	1,502,014 38
	Belge-prussien.....	110,929 15	42,040 52	152,969 67
	Prusso-néerlandais-belge.....	551,725 92	560,523 17	692,247 09
	Hollando-belge.....	97,188 55	125,525 35	222,713 66
	Anglo-belge.....	13 20	5,262 "	3,275 20
	South-Eastern railway.....	14,642 70	34,706 83	49,349 53
	General Steam navigation.....	4,062 80	7,566 50	11,629 50
	Finances et petits paquets.....	56,435 86	20,953 57	66,569 25
	TOTAUX.....	2,051,529 25	5,457,153 73	5,488,682 96
Transit. 13,51 %.	Franco-belge-rhénan (1).....	151,994 22	150,160 50	282,154 72
	Franco-belge-prussien (2).....	8,487 98	20,625 43	29,111 43
	Franco-belge-allemand (3).....	220,451 49	158,560 81	358,792 50
	General Steam navigation (4).....	17,538 50	17,676 23	33,214 53
	Anglo-belge-rhénan (5).....	65 90	12,940 20	15,004 10
	South-Eastern railway (6).....	45,078 95	106,796 90	149,875 85
	TOTAUX.....	421,594 84	446,578 11	868,152 95
Finances et petits paquets. 1,04 %.	France et Prusse (7).....	12,059 72	17,475 65	29,535 38
	Angleterre et Prusse (8).....	25,762 85	11,797 63	37,560 50
	TOTAUX.....	57,802 57	29,273 28	67,075 85
	TOTAUX GÉNÉRAUX.....	2,490,926 64	5,952,985 12	6,425,911 76

On peut dire, d'après ces chiffres, que le revenu du chemin de fer est produit par le service intérieur à concurrence des $\frac{4}{5}$ de la recette générale obtenue.

(1) La colonne de l'entrée comprend les transports de la France vers l'Allemagne; la sortie représente les expéditions faites en sens inverse.

(2) Id. de la France vers la Prusse; id.

(3) Id. de la France et de l'Angleterre vers la Prusse; id.

(4) Id. de Londres vers les Rhénans et de l'Angleterre vers la Hollande; id.

(5) Id. de la France vers la Prusse; id.

(6) Id. de l'Angleterre vers la Prusse; id.

Le revenu de 1861 dépasse celui de 1860, d'une somme de fr. 2,529,557-09, laquelle se répartit comme suit :

Service intérieur.	fr. 1,868,374 42
Services internationaux.	456,980 15
Transit	24,182 52
Total	fr. 2,529,557 09

L'accroissement de 1860 sur 1859 avait été de fr. 1,520,994-68 seulement ; la progression considérable que ces résultats accusent doit être attribuée exclusivement au service intérieur, attendu qu'il s'est même révélé une diminution relative dans l'augmentation du produit des services internationaux et du transit. Pour l'année 1860 comparée à 1859, les différences ressortaient à fr. 915,251-60 quant au service intérieur, à fr. 455,501-98 quant aux services internationaux et à fr. 150,461-10 en ce qui touche le transit.

L'amélioration qui s'est manifestée dans la recette du service intérieur mérite d'autant plus d'être signalée qu'elle s'applique à tous les transports, sauf qu'il s'est produit une fort légère diminution en ce qui concerne les finances. En effet, l'augmentation constatée se répartit ainsi :

Voyageurs de 1 ^{re} classe	fr. 54,970 75
— 2 ^e —	98,256 17
— 3 ^e —	248,185 84
— non classés	47,348 55
Bagages	4,481 12
Petits paquets.	25,011 45
Petites marchandises	82,975 45
Grosses marchandises	1,262,147 62
Équipages	518 70
Animaux	52,810 89
Produits extraordinaires.	40,286 96
Ensemble	fr. 1,874,975 44
Finances. Diminution de	fr. 6,599 02
Reste	fr. 1,868,574 42

Ainsi, plus des deux tiers de l'augmentation proviennent du transport des grosses marchandises. Un fait analogue s'est produit dans les services internationaux et dans le transit, ce qui permet de considérer les réductions de tarif sanctionnées en 1860, en faveur de cette nature d'expéditions, comme ayant exercé une heureuse influence sur la recette.

Les transports de finances et valeurs ont fléchi dans chacun des services (service intérieur, services internationaux et transit). — Un résultat tout à fait inverse s'est produit en ce qui concerne les transports de grosses marchandises, ainsi que cela vient d'être dit. En 1860, la recette de ces derniers transports s'était accrue, comparativement à 1859, de fr. 556,298-72 pour le service intérieur, de fr. 258,305-59 pour les services internationaux et de fr. 23,502-19

pour le transit : ces chiffres sont fort loin d'être aussi élevés que ceux qui représentent l'accroissement de 1861 sur 1860.

Les services internationaux, abstraction faite du transit, donnent, pour 1861, un mouvement de 488,783 voyageurs, ayant procuré au Trésor public une recette de fr. 1,585,965-25. Il est sorti de Belgique 249,886 voyageurs (recette fr. 781,050-52); il est entré en Belgique 238,897 voyageurs (recette fr. 804,914-75) savoir :

SERVICES.	Voyageurs sortis de la Belgique.		Voyageurs entrés en Belgique.	
	NOMBRE.	RECETTE.	NOMBRE.	RECETTE.
Franco-belge	148,531	534,591 35	158,191	564,705 58
Belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois	52,259	257,166 47	58,297	272,575 "
Belge-prussien	507	5,913 90	641	5,046 15
Prusso-néerland-belge	52,571	111,524 89	50,451	110,661 45
Hollando-belge	11,693	31,784 51	9,905	37,317 55
Anglo-belge	260	3,262 "	1	15 20
South-Eastern railway	5,243	29,441 10	807	10,535 20
General steam-navigation	1,042	7,566 50	604	4,062 80
Totaux	249,886	781,050 52	238,897	804,914 75

En 1860, il est sorti 226,151 voyageurs, et il en est entré 213,677; ces deux nombres restent respectivement de 23,735 et 25,220 au-dessous des nombres correspondants de l'année 1861. L'augmentation de *recette* s'élève à fr. 5,416-42 pour la sortie, et à fr. 55,125-08 pour l'entrée.

Pour 1861, les *sorties* excèdent les *entrées* de 10,989 voyageurs quant au mouvement; par contre, les *entrées* excèdent les *sorties* de fr. 25,864-21 quant à la recette.

En somme, les voyageurs des services internationaux, l'aller et le retour réunis, se sont répartis comme suit, en 1861 :

SERVICES.	NOMBRE.	RECETTE.
Franco-belge	286,522	699,296 93
Belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois	70,536	529,759 47
Belge-prussien	1,148	10,960 05
Prusso-néerland-belge	103,022	222,186 54
Hollando-belge	21,598	69,101 66
Anglo-belge	261	3,275 20
South-Eastern railway	4,050	59,976 50
General steam-navigation Company	1,646	11,429 50
Totaux	488,783	1,585,965 25

Comparés à ceux qui ont été fournis pour 1860, ces chiffres annoncent une augmentation, en mouvement et en recette, dans les services franco-belge, hollando-belge et du South-Eastern railway. — Il y a eu, au contraire, une diminution sur les autres services mentionnés plus haut. L'ensemble présente une progression de fr. 60,541-50 dans la recette et de 48,955 voyageurs dans le mouvement; le service franco-belge donne une amélioration de fr. 59,944-71; on

peut donc dire qu'il y a eu compensation entre les augmentations et les diminutions constatées dans le produit de l'ensemble des autres services internationaux.

A part les transports de grosses marchandises et les voyageurs, la recette provenant des échanges faits entre la Belgique et les pays voisins par les voies ferrées de l'État; n'a pas une grande importance. Il a été perçu, pour les bagages, fr. 191,469-50; pour les équipages, fr. 7,524-50; pour les animaux, fr. 76,878-01; pour les finances, fr. 87,879-97; pour les petits paquets, fr. 47,751-29; pour les articles de messagerie, fr. 239,865-49, et pour les produits extraordinaires, fr. 155,707-05. — La recette effectuée pour transport de grosses marchandises atteint, au contraire, une somme de fr. 3,075,662-12, savoir :

SERVICES.	Exportations de la Belgique.		Importations en Belgique.	
	TONNAGE.	RECETTE.	TONNAGE.	RECETTE.
Franco-belge	689,787	1,518,055 39	44,464	275,811 54
Belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois	82,694	451,016 22	57,891	298,976 56
Belge-prussien	5,290	28,286 51	10,778	57,898 44
Prusso-néerland-belge	45,657	192,978 46	26,559	143,807 19
Hollando-belge	14,303	70,298 11	6,019	40,555 90
Totaux	<u>855,731</u>	<u>2,260,654 69</u>	<u>145,461</u>	<u>815,027 45</u>

L'année 1860 avait donné :

A l'exportation	791,678 tonnes.	—	Recette de . fr.	2,035,760 75
A l'importation	115,521	—	. . . . .	706,545 71

Il y a donc une augmentation de 44,053 tonnes à la sortie (fr. 224,875-94) et de 30,240 tonnes à l'entrée (fr. 108,685-72); ces deux accroissements n'avaient pas dépassé, le premier 42,621 tonnes, et le second 17,800 tonnes, pour l'année 1860 comparée à 1859.

A l'exportation, l'augmentation a été 29,840 tonnes en ce qui concerne les expéditions faites vers la France, de 15,789 tonnes en ce qui concerne les services belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois, de 5,789 tonnes pour le service prusso-néerland-belge; une légère diminution, de 1,674 et de 1,691 tonnes, s'est produite dans les services belge-prussien et hollando-belge.

A l'importation, l'augmentation a été à peu près générale: elle ressort à 8,555 tonnes pour le service franco-belge, à 16,063 tonnes pour les services belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois, à 4,457 tonnes pour le service belge-prussien, à 1,986 tonnes pour le service prusso-néerland-belge; — une baisse de 821 tonnes s'est produite dans le service hollando-belge.

Les exportations qui ont eu lieu en destination de la France représentent, à elles seules, 82.55 p. % de toutes les sorties constatées. Ces exportations, qui comportaient un mouvement de 689,787 tonnes, consistaient principalement en coke (498,442 tonnes) et en minerais (environ 85,000 tonnes).

La France ne nous a envoyé que 44,464,000 kilogrammes de grosses marchandises, parmi lesquelles les vins figurent pour 5,669.5 tonnes, les céréales pour 1,795.8 tonnes et les pavés, moellons ou pierres brutes pour 2,508.4 tonnes.

En résumé, les entrées et les sorties de la petite vitesse réunies, se groupent comme suit :

SERVICES	TONNAGE.	RECETTE.
Franco-belge	754,251	1,791,866 95
Belge-rhénan, belge-allemand et belge-hessois.	140,585	749,992 58
Belge-prussien	14,068	86,184 95
Prusso-néerland-belge	71,966	336,785 65
Hollando-belge	20,522	110,832 01
Totaux.	981,192	3,075,662 12

Il y a eu, au point de vue de la recette, une augmentation de 300,000 francs dans le service franco-belge et de 75,000 francs dans les services belge-rhénan-belge-allemand et belge-hessois ; — les trois autres services ont, au contraire, soldé par une réduction qui, pour l'ensemble, est de 40,000 francs.

Le mouvement, qui vient d'être renseigné à 981,192 tonnes pour 1861, a été de 906,899 tonnes en 1860 ; — accroissement, 74,293 tonnes.

La plus grosse part du *transit* de 1861 s'est effectuée entre la France, le Rhin et l'Allemagne du nord. Cependant, le service organisé de concert avec le South-Eastern railway a également produit une recette assez satisfaisante, puisqu'elle atteint fr. 149,875-25 ; cette recette avait été seulement de fr. 120,124-60 en 1860.

Le transit franco-belge-rhénan a donné fr. 282,154-72 ; — il avait rapporté fr. 245,014-15 en 1860. — Le transit franco-belge-allemand est resté stationnaire dans le revenu qu'il procure au Trésor public ; ce revenu est de fr. 558,792-50 pour 1861.

Un service a perdu à peu près 75 p. % de son importance ; c'est celui qui se fait sous le nom d'anglo-belge-rhénan, et qui n'a pas produit plus de fr. 15,004-10 en 1861, tandis qu'il avait produit fr. 47,594-70 en 1860 ; il ne transporte que des voyageurs allant, par trains express, de Londres vers le Rhin et *vice-versâ*.

Les finances et les petits paquets qui ont transité par la Belgique, pendant l'année 1861, ont amené au chemin de fer de l'État une recette de fr. 67,075-85, soit fr. 501-64 de plus qu'en 1860. Cette catégorie de transports comprend les expéditions faites, d'une part, entre la France et la Prusse et, d'autre part, entre la Prusse et l'Angleterre.

Des détails plus développés sur les services internationaux et sur le transit, se trouvent dans les tableaux ci-annexés sous les nos XXXIII et XXXIV. — Ces tableaux indiquent notamment l'origine, la destination et la direction de chaque espèce de transports ; on remarquera que le transit franco-belge-rhénan s'est, en 1861, quelque peu reporté sur la voie de Mouscron, pour les envois faits par l'Allemagne à la France ; c'est là un fait dont on peut se féliciter, car les expéditions qui ont lieu par cette voie sont plus productives pour l'administration belge que celles qui, passant par Erquelines, ne fournissent qu'un faible parcours sur le chemin de fer de l'État.

CHAPITRE VII.

ACCIDENTS.

On sait que les transports du chemin de fer de l'État belge s'effectuent avec une sécurité remarquable et pour ainsi dire exceptionnelle, les accidents constatés jusqu'à ce jour étant proportionnellement beaucoup plus rares dans l'exploitation de ce chemin que dans le service de la plupart des autres voies ferrées établies en Angleterre et sur le Continent. Ce résultat si hautement satisfaisant peut être attribué aux précautions dont l'administration entoure et protège la vie des voyageurs qui prennent place dans ses voitures.

Les chiffres donnés dans les comptes rendus ont fait reconnaître que la plupart des accidents constatés frappent des personnes circulant sur la route et dans les abords du chemin de fer. Les cartes qui permettaient l'accès du railway, donnaient à celui qui en était porteur le droit de longer la voie en dehors des stations; il en résultait des inconvénients sérieux et parfois de graves accidents. Afin de remédier à ce double mal, un arrêté royal, en date du 22 novembre 1861, a décidé que lesdites cartes n'impliqueraient plus dorénavant la faculté de pénétrer dans les dépendances du chemin de fer ailleurs que dans la partie des stations qui est affectée au service des voyageurs. — La circulation le long des voies, de même que l'accès des ateliers et des magasins, sont formellement interdits au public; toute infraction à cette interdiction rend le délinquant passible des peines comminées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818. — Il se peut que les nouvelles dispositions décrétées contrarient les habitudes d'un public peu nombreux; mais elles auront, dans tous les cas, pour effet de diminuer considérablement les accidents que l'on avait malheureusement à enregistrer dans l'état antérieur des règlements.

Si l'on passe maintenant à l'analyse des accidents survenus dans le service de l'exploitation, pendant l'année 1861, on constate les faits suivants :

Nombre de voyageurs <i>tués</i> , en 1861, par le fait du service.	0
— — — par leur propre fait	0
— — — <i>blessés</i> , par le fait du service.	0
— — — par leur propre fait	2
Agents de l'administration <i>tués</i>	14
— — — <i>blessés</i>	34
Personnes circulant sur la voie, <i>tuées</i>	15
— — — <i>blessées</i>	14
Nombre de tués	29
Nombre de blessés.	50
Total	79

En 1860, aucun voyageur n'avait été tué ni blessé ; parmi les agents de l'administration, il n'y avait eu que *six* tués et *vingt-quatre* blessés ; enfin, parmi les personnes circulant sur la voie, on n'avait compté que dix cas de mort par accident et onze cas de blessures.

L'augmentation constatée en 1861 porte à peu près en entier sur les agents de l'administration et sur les personnes circulant le long du chemin de fer. — Les mesures prises pour empêcher l'accès de la route, étaient donc commandées par les faits : c'est une raison pour que l'on assure à ces mesures le respect qui peut seul les rendre efficaces.

Il importe, d'ailleurs, de ne pas oublier que, depuis le 5 mai 1838, date de la mise en exploitation de la première section du chemin de fer de l'État, jusqu'au 31 décembre 1861, il n'y a eu que 6 voyageurs tués et 74 voyageurs blessés par le fait du service.

Au surplus, il est des accidents dont l'administration ne peut, dans aucune limite, être rendue responsable : des personnes montent dans un train qui est en marche, d'autres traversent la voie à l'approche d'une locomotive lancée à toute vapeur, de troisièmes se servent du chemin de fer comme d'un moyen de suicide ; il y en a qui sautent d'un convoi en pleine vitesse ; le 2 août dernier, un ouvrier avait trouvé bon de s'endormir sur les rails, la tête placée entre les roues de deux voitures momentanément au repos ; le 10 du même mois, un autre ouvrier s'était endormi dans le wagon à bagages, les pieds pendants au dehors ; etc., etc. Ce sont là des actes d'une imprudence que rien ne saurait empêcher et dont l'exploitation reste fort innocente ; — ils ne doivent pas enlever au service du railway national la bonne renommée qu'il s'est faite au point de vue de la sécurité des transports.



CHAPITRE VIII.

TÉLÉGRAPHES.

L'exploitation des télégraphes électriques est, sans contredit, un des services publics qui donnent les plus beaux résultats au double point de vue de l'utilité générale et de la recette. Aussi l'administration s'efforce-t-elle de donner le plus de développement possible au réseau télégraphique de l'État, en y rattachant successivement toutes les localités quelque peu importantes qui sont encore privées des bienfaits de la correspondance électrique.

Les travaux faits en 1861 marquent un nouveau progrès et une amélioration considérable. En effet, d'une part, des appareils et des fils ont été ajoutés aux lignes déjà existantes, et, d'autre part, des embranchements ont été créés sur une longueur de 260 kilomètres, savoir :

De Manage à Ottignies	36.00	kilomètres.
De Saint-Ghislain à Audenarde.	57.00	—
De Spa à Stavelot	16.00	—
De Bruges à Blankenberghe	14.00	—
De Jemelle à Dinant	53.50	—
De Poix à Saint-Hubert	6.50	—
De Saint-Hubert à Bastogne.	33.00	—
De Poix à Bouillon	37.00	—
De Liège à la frontière, vers Maestricht	22.00	—
Dans l'intérieur de la ville de Gand.	1.00	—
Ensemble.	<u>260.00</u>	kilomètres.

A la date du 31 décembre 1861, la longueur totale des lignes télégraphiques construites s'élevaient à 1,727 kilomètres, comprenant dans leur ensemble 4,493 kilomètres de fils. — D'après ces chiffres, les lignes ont, sur toute leur étendue, une moyenne de 2.60 fils.

Les bureaux télégraphiques étaient, à la même date, au nombre de 163, parmi lesquels 21 ont été ouverts au public pendant l'année 1861.

Les crédits votés par les Chambres législatives pour couvrir les frais de premier établissement du télégraphe n'ont pas été augmentés en 1861 ; ils s'élèvent,

comme au 31 décembre 1860, à la somme totale de 976,000 francs. La dépense prélevée sur ce capital s'élevait, au 1^{er} janvier 1861, à . . . fr. 951,400 »
 les dépenses consommés en 1861 représentent ensemble . . . 59,872 65
 de sorte qu'il restait, au 1^{er} janvier 1862, un minime excédant disponible de 5,027 55

Total équivalent aux crédits alloués. . . . fr. 976,000 »

La dépense payée à la date du 31 décembre 1861 se répartissait comme il est indiqué ci-dessous :

A. Établissement, par l'État, de 4,668 kilomètres de lignes télégraphiques comprenant un développement de 4,287 kilomètres de fils . . . fr. 629,293 07

B. Acquisition des appareils, piles, accessoires et mobilier, appropriation des bureaux, etc. 249,171 20

C. Rachat des lignes de Bruxelles à Anvers et de Verviers à la frontière de Prusse, avec appareils et matériaux de rechange (59 kilomètres comprenant 206 kilomètres de fils) 72,000 »

D. Approvisionnements divers en magasin 4,556 28

E. Part dans l'indemnité accordée au docteur Morse par les gouvernements européens 16,172 10

Somme employée. fr. 970,972 65

Chaque kilomètre de fils conducteurs a donc coûté, en moyenne, fr. 216-11, tous frais compris, c'est-à-dire avec les frais d'acquisition des appareils et accessoires, appropriation de locaux, installation des bureaux, etc.

Il est à remarquer, toutefois, que la dépense propre au télégraphe, aussi bien en ce qui concerne le premier établissement qu'en ce qui regarde l'exploitation, ne peut pas être appréciée avec une parfaite exactitude — En effet, d'une part, les terrains, de même que les locaux ont été, sur une très-grande étendue des lignes, fournis gratuitement par la voie ferrée; le service de la télégraphie est soumis à la direction générale et au contrôle d'un personnel dont les attributions s'étendent au service du chemin de fer; des employés attachés plus spécialement à l'exploitation du railway ou à l'administration des postes sont appelés à concourir au travail du télégraphe; les matériaux et le personnel nécessaires à la construction des lignes télégraphiques sont transportés gratuitement par les voies de l'État, etc. Ces circonstances influent naturellement, dans un sens favorable, sur les dépenses du télégraphe. — D'autre part, le chemin de fer retire de grands avantages de son association à la télégraphie: le nombre seul des dépêches de service (qui a été de 136,396, en 1861) indique combien le télégraphe est utile au railway; il est, d'ailleurs, devenu impossible pour une exploitation de chemin de fer de se passer du concours des communications électriques; il en résulte une économie évidente dans l'emploi du matériel de transport, dans les frais d'alimentation et de traction des locomotives de secours, dans la recherche des colis égarés ou dans la correspondance y relative, dans la combinaison des trains, etc. — Ainsi, de ce côté, le télégraphe peut se considérer, à bon droit, comme le créancier du chemin de fer; et, toutes compensations faites, on peut avancer que le service du railway gagne

beaucoup de temps et économise beaucoup d'argent par suite de la création des lignes télégraphiques.

Il n'est pas possible de déterminer la valeur des services réciproques ainsi échangés; mais il ne paraît pas inutile de les signaler, afin de bien constater que les bienfaits du télégraphe ne sont pas tous exprimés par les chiffres que l'on trouve d'ordinaire dans les comptes rendus annuels des opérations du chemin de fer. — D'ailleurs, ces chiffres, même dégagés de ce qui pourrait être compté comme représentant le paiement des avantages assurés à l'exploitation du chemin de fer, révèlent encore une prospérité remarquable; — les résultats de 1861 ne font, à cet égard, que confirmer les faits constatés jusqu'à ce jour.

En effet, l'année 1861 a donné une recette brute de fr. 588,552-66, savoir :

Pour le service intérieur	fr.	171,225 78
— — international		257,748 06
— — du transit		159,558 82
Total.		fr. 588,552 66

Quant aux dépenses, elles se sont élevées à fr. 363,261-33, se répartissant ainsi :

Traitements des fonctionnaires et employés	fr.	242,893 91
Salaires des ouvriers.		65,427 99
Entretien des lignes et du matériel.		54,939 43
Ensemble.		fr. 363,261 33

De sorte que la recette brute laisse sur la dépense un excédant de fr. 225,271 33

équivalent à 23.20 p. % du capital dépensé à la date du 1^{er} janvier 1862, et à 23.08 p. % des crédits votés par les Chambres législatives pour l'établissement du télégraphe.

La recette nette de 1860 a été calculée à une somme de . . . fr. 195,371 91
laquelle reste de fr. 29,899 42

au-dessous de celle qui vient d'être indiquée pour 1861, ou . fr. 225,271 33

Cette différence provient d'une augmentation de recette, contrebalancée cependant, dans certaines limites, par une augmentation de dépense.—La recette s'est améliorée de fr. 60,788-93, et la dépense s'est accrue de fr. 30,889-51; — ces deux chiffres se subdivisent comme suit :

Augmentation de recette pour le service intérieur.	fr.	28,880 87
— — — — international		24,870 78
— — — — du transit		7,037 28
Ensemble.		fr. 60,788 93

	D'autre part fr.	60,788 95
Augmentation de dépense pour les traitements des fonctionnaires et employés fr.	52,895 91	
Augmentation de dépense pour les salaires des ouvriers.	11,056 17	
	Fr. <u>45,950 08</u>	
Diminution de dépense pour l'entretien des lignes et du matériel	15,060 57	
	Reste fr.	<u>50,889 51</u>
	Différence finale fr.	<u>29,899 42</u>

Si l'augmentation de dépense atteint, pour l'ensemble, 9.29 p. % des frais d'exploitation de l'année 1860, la proportion s'élève à 11.51 p. % quant à la recette brute. — La recette *nette* représentait, en 1860, 21 p. % des capitaux engagés; on vient de la calculer à plus de 25 p. % pour 1861.

Les recettes perçues par le Trésor public, depuis l'organisation et la mise en exploitation des premières lignes télégraphiques jusqu'au 1^{er} janvier 1862, s'élèvent, en total, à la somme de fr. 3,869,771 04

Les dépenses *annuelles* réunies reviennent, pour la même période, à 1,874,162 08

La recette nette ressort donc à 1,995,608 96

Le capital engagé dans l'opération, ci 976,000 »

est remboursé depuis longtemps; il est même dépassé de. . fr. 1,019,608 96 ou 104 p. %, par la recette nette entrée dans les caisses du Trésor public.

Il est vrai que ce bénéfice de 1 million de francs devrait être diminué des intérêts du capital d'établissement; mais la déduction à faire de ce chef aurait peu d'importance, et le surplus ne constituerait pas moins un boni considérable.

Les tarifs applicables à la correspondance télégraphique n'ont subi, en 1861, qu'une seule modification méritant d'être signalée: par suite d'un arrangement intervenu entre le Gouvernement belge et la compagnie du télégraphe sous-marin, les taxes à partir de tous les bureaux belges ont été réduites de 9 francs à 5 francs pour les télégrammes adressés à Londres et à fr. 6-25 pour les télégrammes destinés aux autres localités de l'Angleterre.

Depuis l'introduction de cette double diminution de prix, le nombre des dépêches télégraphiques échangées entre la Belgique et le Royaume-Uni, s'est accru de 94 p. % en ce qui concerne les relations de notre pays avec Londres et de 55 p. % quant aux relations de la Belgique avec les autres localités de la Grande-Bretagne.

Il va de soi que l'augmentation ne peut être attribuée exclusivement à l'abaissement de la taxe. — L'influence de cet abaissement peut s'exprimer dans les termes qui vont être posés.

Abstraction faite des correspondances échangées entre la Belgique et l'Angleterre, le nombre de télégrammes transmis en service intérieur ou en service international, a été de 215,040 en 1860 et de 251,554 en 1861; l'accroissement a donc été de 17 p. % en 1861 par rapport à 1860. — On peut conclure de ces

prémises, que, les tarifs étant maintenus à l'ancien pied, les dépêches échangées entre la Belgique et le Royaume-Uni auraient atteint, en 1861, les nombres de 7,608 pour les relations avec Londres et 5,006 pour les relations avec les autres bureaux anglais, ces relations ayant donné respectivement 6,500 et 4,279 dépêches en 1860.

L'excédant de l'augmentation normale de 17 p. % ainsi calculée peut seul être attribué aux modifications apportées dans les prix : on va voir que, pour 1861 du moins, il y a une différence sensible entre la proportionnalité de la réduction de taxe et la proportionnalité de l'accroissement de nombre.

La taxe a été réduite de 44.44 p. % en faveur des dépêches échangées avec Londres et de 30.58 p. % en faveur des télégrammes échangés avec les autres bureaux anglais. — L'accroissement, sur le chiffre de 1860 déjà augmenté de 17 p. %, a été, en 1861, de 50 p. % quant à la première des deux catégories et de 24 p. % quant à la seconde.

L'augmentation de mouvement dépasse donc la réduction de la taxe en ce qui concerne les dépêches venant de Londres ou se dirigeant vers cette ville ; l'amélioration est, au contraire, inférieure à ce qu'elle aurait dû être pour fournir un produit équivalent à la diminution de taxe consentie en faveur des dépêches venant d'ailleurs que de Londres ou dirigées sur d'autres localités du Royaume-Uni.

Il importe cependant de faire observer que l'influence de la réduction ne pouvait pas se faire sentir, dès la première année, dans toute l'intensité qu'elle est susceptible d'acquérir.

En Belgique, la télégraphie électrique a été mise à la disposition du public dans le courant de l'année 1850, c'est-à-dire avant qu'il en fût de même en France. Depuis lors, le nombre des télégrammes et le montant de la recette brute n'ont pas discontinué d'augmenter chaque année, tandis que la recette moyenne par télégramme transmis a toujours fléchi. Le tableau suivant permet d'apprécier la justesse de cette observation :

ANNÉES.	NOMBRE DE TÉLEGRAMMES.	RECETTES (¹).		PRODUIT MOYEN PAR TÉLEGRAMME.		Observations.
		Fr.	C.	Fr.	C.	
1850-1851	14,028	88,674	65	6	32	(¹) Y compris les rectifications des offices étrangers.
1852	27,217	168,975	65	6	09	
1853	32,050	268,556	47	5	10	
1854	60,413	280,845	62	4	65	
1855	61,445	265,959	67	4	55	
1856	99,273	559,579	95	5	62	
1857	119,050	407,011	67	5	42	
1858	145,726	415,926	55	2	83	
1859	196,240	506,006	44	2	57	
1860	225,819	527,745	75	2	54	
1861	268,968	588,552	66	2	19	

La décroissance du produit moyen des télégrammes provient, d'une part, de ce que les tarifs ont été progressivement abaissés et, d'autre part, de ce que les dépêches tendent à devenir de plus en plus courtes.

Ainsi, par rapport au nombre de mots qui les composent, les télégrammes se subdivisent comme suit :

	1859.	1860.	1861.
Dépêches de 1 à 20 mots	76 p. %	84 p. %	87 » p. %
— de 21 à 30 —	14 —	10 —	7 50 —
— de 31 à 40 —	5 —	3 —	3 » —
— de plus de 40 —	5 —	3 —	2 50 —
	<u>100</u> —	<u>100</u> —	<u>100</u> » —

Au point de vue de la nature des correspondances, la répartition se présente ainsi, pour 1861 :

	Service intérieur.	Service international.
Transactions commerciales	45 p. %	65 p. %
Nouvelles de Bourse	9 —	15 —
Affaires privées	44 —	19 —
Correspondances des journaux	1 —	3 —
Communications des Gouvernements	1 —	2 —
	<u>100</u> —	<u>100</u> —

Ainsi que cela est dit plus haut, les communications échangées, pour le service, entre les stations du chemin de fer de l'État, ont atteint, en 1861, le nombre de 136,596, lequel représente une augmentation de 51 p. % par rapport au nombre correspondant de 1860 (103,552) ; et ce chiffre ne comprend pas les télégrammes de service des chemins de fer concédés.

L'importance relative des dépêches du railway de l'État se calcule approximativement ainsi :

Mouvement du matériel du chemin de fer	76 p. %.
Colis égarés ou dévoyés	8 —
Services divers	4 —
Service des télégraphes	12 —
Total	<u>100</u> —

Des mesures sont prises pour éviter tout abus dans l'émission des dépêches de service. On peut donc considérer l'augmentation signalée comme répondant aux besoins réels de l'exploitation, dans laquelle, on le répète, l'emploi du télégraphe apporte des économies et des facilités considérables.

Des chiffres posés dans le présent chapitre et des considérations rapides qui y ont été ajoutées, il résulte à l'évidence une conclusion qui a déjà frappé tous les esprits : non-seulement le télégraphe a causé une révolution admirable dans toutes les relations sociales, mais l'application de cette merveilleuse invention du génie est extraordinairement féconde pour les finances publiques.

Il est peu d'opérations, s'il en est, dont on puisse faire un éloge qui soit en même temps si court et si éloquent.

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.

Le résumé qui termine ordinairement le compte rendu a, cette fois, pris place dans les observations préliminaires qui occupent les premières pages du rapport. Il y aurait donc double emploi à le reproduire ici. Aussi se bornera-t-on à rappeler les faits qui méritent de fixer tout spécialement l'attention :

La proportion de la dépense à la recette équivaut, pour l'année 1861, à 43.60 p. % seulement ;

la recette nette obtenue représente 7.512 p. % du capital utilisé ;

la recette brute, par kilomètre de voie exploité, s'est élevée à fr. 42,654-66 ;

la dépense, calculée sur la même unité, ne dépasse point fr. 19,431-18, ce qui laisse un excédant de fr. 23,203-48 ;

le Trésor public a reçu du chemin de fer, en 1861, une somme de fr. 5,600,000

laquelle, ajoutée à la valeur effective des capitaux amortis, ou . . . 2,500,000

accuse un bénéfice de fr. 8,100,000

la créance du Trésor public à la charge du chemin de fer est tombée à fr. 41,500,000 ; les comptes des recettes et des dépenses annuelles, pour toute la période du 1^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1861, soldent par *une balance de crédit* : il a été amorti un capital de 48,000,000 de francs ; — il est dû au Trésor public 41,500,000, et 700,000 francs ont été prélevés, en 1855 et en 1856, sur le produit des emprunts, pour couvrir des frais d'exploitation ; — le *boni* est donc de 6,000,000 de francs.

Le bénéfice de 1860 a été calculé à 6,400,000 francs ; il est surpassé de 1,700,000 francs par celui de 1861.

En supposant que l'année 1862 donne seulement 300,000 francs de plus que 1861, soit 8,400,000 francs ; que ce chiffre reste ensuite invariable, et que les capitaux *amortis* chaque année aient, comme en 1861, une valeur effective de 2 1/2 millions de francs (ce qui est en-dessous de toute éventualité puisque la dotation de l'amortissement s'accroît à mesure que les rachats s'opèrent), voici à quel résultat l'on aboutirait : à la fin de 1868, c'est-à-dire en sept ans, le railway aurait réalisé un bénéfice net de 64,800,000 francs ; il aurait amorti une valeur de 65 1/2 millions de francs sur les emprunts émis pour sa création, et il ne devrait plus rien au Trésor public.

Mais si l'augmentation annuelle du bénéfice (qui a été de 1,700,000 francs en 1861 et de 2,000,000 en 1860) était seulement de 900,000 francs à partir de 1862, la situation A LA FIN DE 1866 se présenterait dans ces termes : le bénéfice accumulé s'élèverait à 60 millions ; le Trésor public devrait 200,000 francs au

chemin de fer et celui-ci (toujours en ne comptant que sur un amortissement de 2 1/2 millions par année) aurait amorti un capital de 60 1/2 millions.

Certes, rien n'est exagéré dans les suppositions qui servent de base à ces prévisions. Si elles sont sujettes à contestation, c'est évidemment à l'avantage du railway que la critique est possible.

Du reste, on ne se dissimule pas que des événements de toute nature peuvent complètement renverser tous les calculs que l'on établirait sur les résultats que l'avenir réserve à l'exploitation ; mais ce que l'on peut affirmer, c'est que l'administration s'appliquera constamment à paralyser les effets des événements contraires au développement de l'œuvre et à seconder l'action des événements favorables. — Sous tous les rapports, l'administration est pénétrée du sentiment des devoirs qui lui incombent ; elle n'oubliera ces devoirs en aucune circonstance et saura ne rien négliger pour qu'ils soient toujours fidèlement accomplis.



146

ANNEXES.

N^o 1^A.

*Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires pour les voies
exploitées par l'État, au 31 décembre 1861.*

ANNÉES.	NOMBRE de KILOMÈTRES EXPLOITÉS.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EXPLOITÉES PAR ANNÉE. (MÈTRES COURANTS.)			MÈTRES COURANTS DE RAILS EMPLOYÉS								
	1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES et doubles voies.	VOIES ACCESSOIRES et des stations.	TOTAL.	A LA CONSTRUCTION.				A L'ENTRETIEN.				
						ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	Vignoles.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	Vignoles.	
1835	20	"	20,500	40,200	30,700	64,300	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	24	"	44,700	44,300	56,000	51,000	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	99	2	446,000	45,000	464,000	244,000	"	"	"	"	"	"	"	"
1838	443	44	304,000	33,000	337,000	347,416	33,920	"	"	"	"	"	"	"
1839	53	27	386,000	45,000	434,000	448,405	432,946	"	"	"	"	"	"	"
1840	23	41	447,000	50,000	497,000	49,800	49,734	"	"	226	2,789	"	"	"
1841	46	78	570,000	53,000	623,000	32,400	248,792	"	"	296	9,422	"	"	"
1842	78	6	636,000	69,000	725,000	50,647	452,056	"	"	9,789	74,949	"	"	"
1843	400	39	796,000	76,000	872,000	72,894	224,848	"	"	4,936	4,985	"	"	"
1844	"	5	799,000	79,000	878,000	"	44,300	"	"	233	3,637	"	"	"
1845	"	"	799,000	79,000	878,000	"	"	"	"	534	5,493	"	"	"
1846	"	59	858,000	94,000	949,000	42,000	64,663	69,067	"	849	9,435	18,596	"	"
1847	30	49	939,000	407,600	4,046,600	"	74,518	400,200	"	"	27	429,668	"	"
1848	35	44	987,500	424,700	4,409,200	"	94,206	72,029	"	2,405	2,844	98,996	"	"
1849	"	34	4,020,800	430,700	4,454,500	7,000	2,830	66,000	"	"	3,462	79,866	"	"
1850	"	52	4,076,600	436,700	4,213,300	"	95,299	8,000	"	"	644	409,433	"	"
1851	"	"	4,076,600	443,700	4,220,300	"	"	"	"	"	386	401,097	"	"
1852	"	9	4,404,600	449,800	4,254,400	29,700	21,000	54,000	"	"	30	450,282	"	"
1853	"	31	4,445,400	455,700	4,274,400	"	"	34,500	"	"	464	404,287	"	"
1854	"	7	4,424,400	466,500	4,287,900	504	7,443	46,210	"	"	92	442,443	"	"
1855	"	28	4,447,500	475,500	4,323,000	"	"	69,666	"	"	"	457,696	"	"
1856	"	"	4,447,500	490,300	4,337,800	"	"	5,907	"	"	217	470,862	"	"
1857	446	438	4,369,000	200,500	4,569,500	"	612	839,447	"	"	452	232,238	"	"
1858	32	32	4,432,200	225,300	4,657,500	"	442,285	46,004	"	"	32	464,542	"	"
1859	"	"	4,432,200	232,600	4,664,800	"	"	4,470	"	"	77	449,727	"	"
1860	2	"	4,433,900	248,800	4,682,700	"	"	44,524	7,368	"	"	450,443	48,307	"
1861	"	33	4,457,544	282,173	4,739,684	"	"	24,432	56,514	"	"	87,259	406,787	"
774	728	"	A déduire pour Landen à Hasselt.			983,736	4,347,444	4,084,856	63,882	46,264	442,234	2,046,485	425,064	"
27	"	"				23,963	39,479	43	"	"	"	"	"	"
744	728	"	Reste.			959,773	4,278,262	4,084,813	63,882	46,264	442,234	2,046,485	425,064	"
						3,383,730				2,300,047				
						5,683,777								

MÈTRES COURANTS DE RAILS EN SERVICE, AU 31 DÉCEMBRE 1861.					
	ONDULÉS de 19 à 22 kilogr.	PARALLÈLES de 25 à 27 kilogr.	A DOUBLE BOURRELET de 34 kilogr.	VIGNOLES de 38 kilogr.	TOTAL.
Voies principales.....	9,072	456,025	2,355,644	486,586	2,907,327
Voies accessoires et des stations.....	57,262	220,670	267,432	2,336	547,700
Rails de remploi en réserve.....	396	34,547	49,407	24	84,044
TOTAUX.....	66,730	441,212	2,872,483	488,946	3,539,074

PRIX PAR ANNÉE ET PAR TONNEAU.				RAILS HORS DE SERVICE OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)			
RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	COINS EN BOIS. (PRIX PAR PIÈCE.)	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.	TOTAL.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.				
300 » à 380 »	255 » à 265 »	550 » à 600 »	»	»	»	»	»
400 » à 450 »	345 » à 325 »	720 » à 730 »	»	»	»	»	»
448 » à 457 50	320 » à 367 50	700 » à 740 »	»	»	»	»	»
370 » à 418 »	250 » à 328 »	590 » à 708 »	»	»	»	»	»
340 » à 416 »	245 » à 302 »	590 » à 692 »	»	»	»	»	»
239 » à 240 »	449 » à 304 50	475 » à 600 »	»	3,000	36	»	3,036
239 » à 257 »	449 » à 464 »	400 » à 489 »	»	9,485	307	»	9,492
234 »	456 » à 472 »	444 » à 489 »	»	84,474	865	»	82,336
191 » à 252 25	425 » à 474 90	315 » à 420 »	»	2,510	4,484	»	3,994
»	»	»	»	1,092	2,890	»	3,982
297 » à 321 »	245 » à 231 »	351 »	0.10 à 0.12	4,386	4,492	»	5,378
320 »	494 90 à 209 80	378 »	0.10 à 0.1275	20,459	8,854	»	29,013
244 90 à 320 »	453 94 à 484 »	367 » à 370 »	0.09	98,793	32,725	»	131,518
490 »	453 »	292 50 à 298 »	0.09	94,200	44,059	428	405,387
170 » à 190 »	428 » à 443 »	298 » à 299 »	0.08 à 0.09	64,058	22,741	504	84,273
470 »	428 »	285 »	0.095	53,638	49,851	226	73,715
472 »	»	244 » à 285 »	0.075 à 0.10	58,055	74,400	687	133,142
464 » à 480 »	428 »	295 »	0.09	54,234	82,648	617	137,529
222 » à 240 »	438 » à 463 50	282 » à 294 »	0.0775 à 0.1175	44,447	49,090	2,798	96,335
206 80 à 234 »	448 80 à 474 90	270 80 à 279 80	0.125	44,284	73,706	4,867	122,854
205 » à 220 »	447 » à 450 »	278 80 à 288 »	0.095 à 0.0975	62,088	89,246	6,259	157,563
207 40 à 220 30	453 70	267 80 à 289 96	0.08 à 0.09	38,063	120,464	6,047	164,574
184 90 à 290 40	434 60 à 438 67	227 » à 267 80	0.0796 à 0.09	80,766	95,693	16,894	193,350
459 99	442 60	249 70	0.08 à 0.099	67,231	32,744	24,925	124,900
»	»	»	»	17,060	83,856	30,346	131,262
158 30 à 162 30	402 49 à 402 80	204 70	0.079 à 0.1099	9,496	78,698	50,365	138,259
154 » à 159 70	»	248 » et 295 »	0.107 à 0.11	7,394	93,501	144,425	212,320
				909,307	979,284	256,445	2,144,706

N° 1^{er}. — Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires

ANNÉES.	VIEUX FERS REMANIÉS. (KILOGRAMMES.)			PRODUITS DU REMANIAGE.							VALEUR DES	
	RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES et CLAVETTES.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES. — NOMBRE.	CLAVETTES. — NOMBRE.	POIDS des chevilles et des CLAVETTES réales.	RAILS.	COUSSINETS.
				NOMBRE.	POIDS.	NOMBRE.	POIDS.					
1845	1,478,425	159,841	"	7,373	1,034,905	40,300	403,323	"	"	"	Fr.	Fr.
1846	50,000	469,478	"	170	29,650	20,800	208,657	"	"	"	332,200	23,900
1847	2,624,749	1,544,662	"	8,970	1,544,099	99,334	998,862	"	"	"	9,500	42,800
1848	3,347,432	1,479,462	88,998	42,260	2,126,524	143,967	1,153,825	"	103,097	29,675	497,300	159,800
1849	2,069,278	724,982	414,100	8,220	1,437,997	54,645	544,277	63,068	74,780	36,768	457,200	178,000
1850	1,404,148	722,889	442,617	4,760	896,055	52,204	565,304	35,906	57,892	26,040	244,500	69,700
1851	2,210,027	927,433	429,783	7,268	1,262,858	59,046	639,620	43,940	57,160	30,243	152,300	72,300
1852	3,903,446	1,840,943	416,588	42,149	2,140,034	107,342	1,115,725	31,060	52,940	25,447	217,200	81,900
1853	2,417,426	860,655	409,804	6,182	1,074,407	55,092	614,753	72,335	51,765	36,080	379,800	142,800
1854	3,040,775	1,343,804	408,453	8,727	1,500,669	90,693	996,032	106,144	31,800	38,944	257,900	92,200
1855	3,304,688	1,729,177	432,099	13,830	2,327,464	116,816	1,282,772	107,960	47,967	51,785	360,200	109,500
1856	2,805,424	1,303,630	80,986	9,468	1,904,777	97,548	1,004,334	91,300	44,330	37,990	489,100	189,900
1857	5,904,589	2,774,175	482,811	21,152	4,289,949	495,379	2,489,562	234,229	81,665	89,537	406,600	454,600
1858	3,587,220	1,710,533	92,674	42,956	2,497,530	81,164	1,326,625	111,004	24,500	47,008	844,100	295,600
1859	3,426,084	1,649,466	67,606	13,478	2,359,405	405,700	1,296,957	78,700	20,405	34,483	399,600	149,400
1860	4,069,070	1,807,688	79,788	14,792	2,844,409	92,165	1,327,257	90,400	46,620	38,426	377,500	146,000
1861	6,491,257	3,039,892	94,930	23,482	4,824,616	72,397	1,440,284	126,050	"	45,573	454,100	136,200
	51,827,362	24,035,740	1,544,237	184,937	34,062,315	1,421,586	16,510,069	1,192,096	655,924	567,609	6,654,000	2,170,000

pour les voies exploitées par l'État, au 31 décembre 1861. (Suite.)

PRODUITS EN		SERVICE DES RAILS OTÉS DES VOIES. (MÈTRES COURANTS.)						SERVICE DÉJÀ FAIT PAR LES RAILS restant dans les voies, Y COMPRIS LES RAILS DE RÉSERVE.				
CHÉVILLE et CLAVETTE.	TOTAL.	TERNE DE SERVICE.	OSDÉS.	PARALLÈLES.	à double BOURRELET.	TIGIOLÉS.	TOTAL.	OSDÉS.	PARALLÈLES.	à double BOURRELET.	TIGIOLÉS.	TOTAL.
Fr.	Fr.	Ans.										
»	356,400	$\frac{1}{2}$	»	»	»	»	»	»	»	108,391	163,271	271,662
»	52,300	1	23	782	417	»	922	»	»	466,309	23,673	491,984
»	657,400	2	928	2,505	438	»	3,961	»	»	157,436	»	457,436
8,900	644,400	3	2,429	4,439	349	»	6,917	»	»	168,436	»	168,436
44,000	325,200	$\frac{1}{2}$	17,440	9,488	438	»	26,766	»	427	295,273	»	295,700
7,400	232,000	5	48,488	10,485	4,061	»	60,034	»	1,428	530,423	»	534,851
7,500	306,600	6	69,774	18,735	6,578	»	95,081	»	»	311,908	»	314,908
7,500	530,400	7	30,874	19,784	5,536	»	56,191	589	3,633	475,736	»	479,938
9,200	359,300	8	16,557	36,474	11,082	»	63,813	»	738	174,475	»	172,213
10,700	480,400	9	42,304	72,345	8,451	»	122,797	13,392	38,942	202,522	»	254,856
44,500	693,500	10	74,401	75,484	13,421	»	162,706	»	4,069	404,381	»	403,350
44,200	572,400	11	65,896	105,936	44,974	»	216,806	»	92,399	107,900	»	200,299
22,400	1,164,800	12	47,162	90,470	44,474	»	184,806	13,887	59,651	130,829	»	204,367
10,100	559,100	13	65,337	180,474	58,599	»	304,440	»	46,858	95,633	»	442,491
7,600	531,400	14	66,648	83,328	46,030	»	196,006	»	4,826	420,970	»	422,796
8,300	598,600	15	65,924	36,593	15,170	»	117,684	471	50,358	27,561	»	78,090
9,900	907,200	16	64,408	34,443	»	»	415,551	298	4,063	»	»	4,361
		17	87,293	55,365	»	»	142,658	220	6,954	»	»	7,174
145,900	8,966,900	18	80,822	71,376	»	»	152,498	4,241	23,444	»	»	27,352
		19	34,556	30,220	»	»	64,776	4,853	51,374	»	»	56,227
		20	16,676	24,225	»	»	40,901	5,911	24,517	»	»	30,428
		21	9,947	443	»	»	10,390	»	2,964	»	»	2,964
		22	4,492	»	»	»	4,492	3,008	»	»	»	3,008
		23	837	»	»	»	837	20,160	»	»	»	20,160
		TOTAUX..	909,307	979,284	256,445	»	2,444,706	66,730	414,212	2,872,483	188,946	3,539,071
		Durée moyenne.	12 $\frac{1}{2}$ ans.	12 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{7}{8}$	»	12 $\frac{3}{5}$	16 $\frac{5}{6}$	13 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{8}$	$\frac{5}{9}$	7 $\frac{1}{9}$

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

ANNÉES.	NOMBRE DE BILLES EMPLOYÉES				PRIX DES BILLES		NOMBRE DE BILLES			SERVICE DES BILLES OTÉES DES VOIES.			
	A LA CONSTRUCTION.		A L'ENTRETIEN.		PAR ANNÉE.		hors de service, OTÉES DES VOIES.			(NOMBRE DE BILLES.)			
	CHÈNE.	Autres ESSENCES	CHÈNE.	Autres ESSENCES	CHÈNE.	ESSENCES TENDRES.	CHÈNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.	TEMPS DE SERVICE.	CHÈNE.	Autres ESSENCES	TOTAL.
1853	"	32,745	"	"	Fr.	Fr.	"	"	"	Ans.	"	"	"
1856	"	27,894	"	"	3 88	5 43 à 3 70	"	"	"	1	979	5,349	6,328
1857	10,000	103,000	"	"	4 19	3 " à 3 54	"	"	"	2	2,951	18,059	20,990
1858	40,749	142,093	"	"	4 50	5 24	"	"	"	5	843	28,023	28,870
1859	52,934	102,801	4,594	616	4 66	5 61	"	3,376	3,376	4	11,028	40,374	51,602
1840	10,209	23,796	10,442	1,904	4 69	4 03	"	12,740	12,740	3	9,973	88,198	98,171
1841	71,049	61,169	17,529	3,029	5 30 à 4 30	"	"	21,011	21,011	6	15,733	78,629	92,384
1842	59,722	71,733	59,152	6,560	5 40 à 4 30	3 49	4,826	41,923	46,749	7	40,162	112,337	152,519
1845	122,315	51,477	41,190	"	5 30 à 4 70	5 32	3,343	38,881	42,224	8	53,194	88,216	141,410
1844	6,000	"	89,497	"	5 20 à 5 28	"	315	60,853	61,366	9	34,323	87,273	121,798
1843	"	"	66,493	"	4 46 à 5 73	"	3,629	64,687	68,516	10	118,013	63,889	181,604
1846	71,300	"	84,172	"	4 93 à 6 73	"	23,726	58,017	84,643	11	138,438	49,903	208,563
1847	89,508	"	33,344	47,296	5 " à 6 25	2 73 à 3 70	7,383	77,394	84,977	12	160,716	22,339	183,273
1848	82,868	2,000	82,663	54,500	4 79 à 3 60	2 73	19,674	70,153	89,827	13	138,103	21,360	179,463
1849	58,000	"	81,424	4,309	3 97 à 4 88	2 73 à 3 93	27,860	61,630	89,510	14	113,659	8,618	124,237
1850	51,852	"	74,374	2,749	3 94 à 4 67	"	27,866	48,292	76,158	15	53,259	3,674	56,913
1851	"	"	43,980	2,439	5 43 à 4 10	2 57 à 2 43	23,220	19,304	47,524	16	12,011	3,079	17,090
1852	26,300	"	43,448	18,264	5 44 à 4 63	2 69 à 3 63	41,329	26,361	67,690	17	8,814	2,903	11,717
1853	15,300	"	49,372	3,387	4 42 à 3 28	2 68	43,166	13,902	62,138	18	11,122	1,631	12,773
1854	6,745	4,444	50,499	26,233	4 40 à 3 40	2 60 à 4 63	47,109	11,028	58,137	19	"	2,836	2,836
1855	6,733	23,438	51,739	22,303	4 48 à 3 50	3 90 à 4 63	71,333	9,866	81,201	20	"	4,232	4,232
1856	4,932	869	33,789	33,799	4 70 à 3 79	3 74 à 4 90	87,733	7,233	93,006	21	"	479	479
1857	247,318	19,216	32,070	60,706	4 29 à 3 69	3 10 à 4 93	107,732	3,310	112,262				
1858	86,121	"	33,719	77,047	4 30 à 3 33	3 83 à 3 30	90,434	11,497	101,981	TOTAUX...	963,529	733,767	1,697,296
1859	3,046	3,609	33,869	71,639	4 39 à 3 68	3 30 à 4 93	89,136	13,767	103,923	Durée moyenne.	11 $\frac{1}{2}$ ans	7 $\frac{6}{7}$	9 $\frac{2}{8}$
1860	13,313	10,078	49,462	110,242	4 73 à 3 33	4 29 à 4 70	129,843	22,434	152,297				
1861	15,720	47,973	31,836	104,294	5 10 à 3 32	4 34 à 4 64	105,362	23,638	132,220				
	1,090,696	712,637	1,043,089	633,360									
	(a) 33,639	(a) 1,622	"	"			963,329	733,767	1,697,296				
	1,037,037	714,033	1,043,089	633,360									
	1,768,072		1,680,649										
	3,448,721												

(a) A déduire pour Landen à Hasselt.

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

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR	EMPRISES	FRAIS	TERRASSEMENTS,
	DES SECTIONS.	DE TERRAINS,		DE JUSTICE.	ouvrages d'art
	(Toles principales.)	INDEMNITÉS		ET POSE DE RAILWAY,
		DE RÉCOLTES,		y compris
		frs d'acquisitions.		les ouvrages et fournitures
				effectués en régie.
A. — ROUTE PROPREMENT DITE.				
LIGNE DU NORD.				
Bruxelles à Malines.....	Mètres. 20,982	Fr. C. 935,084 80	Fr. C. 21,473 17	Fr. C. 1,079,822 70
Malines à Anvers.....	28,057	917,130 "	57,452 88	2,110,977 32
Embranchement de Lierre.....	0,539	104,930 45	4,952 13	114,801 49
Totaux.....	33,538	1,937,165 25	63,878 18	3,503,601 57
LIGNE DE L'OUEST.				
Malines à Termonde.....	26,234	396,421 66	11,668 39	1,248,843 44
Termonde à Gand, y compris la branche de raccorde- ment de la station de Gand à l'entrepôt.....	31,888	1,740,408 31	43,740 27	1,520,247 86
Gand à Bruges.....	44,538	1,201,863 10	55,209 57	2,271,003 79
Bruges à Ostende, y compris la branche de raccorde- ment de la station de Bruges au bassin du commerce.	24,672	590,363 94	11,660 75	1,583,921 70
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAI.				
Gand à Deynze-Peteghem.....	17,275	524,133 99	15,568 66	577,520 88
Deynze-Peteghem à Courtrai.....	26,583	717,141 62	8,003 77	1,091,770 76
Courtrai à la frontière de France.....	15,062	675,190 32	41,356 82	1,473,047 22
Mouscron à Tournai.....	19,135	922,131 45	11,800 19	1,066,410 32
Totaux.....	205,229	6,567,881 37	197,517 40	11,235,565 97
LIGNE DE L'EST.				
Malines à Louvain.....	25,535	854,471 17	14,960 67	1,738,124 81
Louvain à Tirlemont.....	19,071	748,739 69	7,620 58	4,036,009 96
Tirlemont à Waremme.....	27,024	553,409 74	1,269 08	2,922,444 23
Waremme à Ans.....	18,996	311,546 86	26,533 93	1,733,015 33
Ans à la Meuse. { Route proprement dite.....	6,610	1,364,894 29	19,446 86	1,941,967 98
{ Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.....		"	"	1,361,677 33
Pont du Val-Benoît.....		"	"	1,431,616 86
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	39,530	5,826,220 70	115,386 80	17,449,344 96
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.				
Landen à Saint-Trond.....	10,220	262,294 22	9,711 14	377,192 60
Totaux.....	143,084	8,121,576 67	194,928 86	33,481,394 08
LIGNE DU MIDI.				
Bruxelles à Tubise.....	19,310	2,083,228 08	57,654 73	1,687,764 46
Tubise à Soignies.....	17,083	865,675 63	7,837 43	3,016,975 23
Soignies à Mons.....	24,533	1,099,230 89	50,694 53	2,627,330 41
Mons à la frontière de France.....	19,543	1,424,708 03	44,019 32	1,871,282 90
Branche de raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	2,782	661,112 23	11,517 73	223,900 04
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.				
Braine-le-Comte à Charleroi.....	41,600	2,224,146 33	47,538 77	3,104,036 74
Charleroi à Namur.....	58,181	1,479,162 32	26,791 73	4,315,154 09
Totaux.....	163,234	9,837,283 73	203,634 08	18,846,641 89
RÉCAPITULATION.				
Ligne du Nord.....	33,538	1,937,165 25	63,878 18	3,503,601 57
— de l'Ouest.....	205,229	6,567,881 37	197,517 40	11,235,565 97
— de l'Est.....	143,084	8,121,576 67	194,928 86	33,481,394 08
— du Midi.....	163,234	9,837,283 73	203,634 08	18,846,641 89
Totaux.....	(a) 569,105	26,483,907 34	662,008 32	66,869,003 31
Mons à Manage (b).....	"	9,482 36	"	99,569 41
Dendre-et-Waes (b).....	"	2,811 10	"	62,969 89
Saint-Trond à Hasselt (b).....	"	"	"	7,322 30
Tournai à Jurbise (b).....	"	780 72	"	47,094 10
TOTAUX GÉNÉRAUX (a).....	569,105	26,496,381 72	662,008 32	67,085,739 71

de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1861.

FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES		MONTANT	MOYENNE	Observations.								
BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.		D'INAUGURATION.					PAR SECTION.	PAR KILOMÈTRE.						
Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.								
510,073	76	1,555,768	45	11,140	16	5,750,340	92	177,797	20	(a) Non compris les voies accessoires. (b) Ligne construite par une compagnie et exploitée par l'État.					
510,025	59	1,439,644	61	19,533	23	4,870,311	84	173,710	16						
40,722	80	127,192	85	4,704	30	"	597,503	92	10,759		12				
660,821	65	2,900,608	91	35,179	89	74,904	23	8,998,156	68		161,939	69			
529,135	65	1,497,528	66	14,675	20	251	"	5,493,545	98		155,257	56			
556,726	09	1,643,014	01	15,014	56	27,528	79	5,524,689	59		164,158	59			
421,795	85	2,044,593	72	19,571	99	4,448	25	6,016,688	25		156,050	48			
285,678	90	1,561,191	72	11,528	43	5,958	47	5,848,500	91		133,986	58			
294,856	37	2,569,652	64	571	20	5,591	55	5,587,600	29		150,561	75			
281,185	"			421	32	5,591	55	2,105,914	02						
269,140	"			1,059,560	46	52	30	500	"	5,499,547			52	252,529	52
177,159	58			788,471	11	1,111	20	1,942	40	5,569,046			23	186,519	27
2,595,694	40			10,943,792	52	62,746	42	43,411	99	51,448,410			57	155,250	57
285,035	85	1,470,515	95	9,970	09	15,160	27	4,496,078	77	186,852	85				
194,884	54	1,068,902	45	16,998	94	2,259	75	6,095,415	71	519,616	99				
264,808	82	1,500,545	56	15,607	15	"	"	5,637,962	56	187,165	57				
253,633	"	956,391	45	6,104	53	"	"	5,519,076	90	185,255	56				
105,544	08	660,132	80	5,874	05	5,102	60	4,053,932	66	1,065,884	55				
"	"	"	"	"	"	"	"	1,561,677	35						
"	"	"	"	"	"	"	"	1,451,616	86						
606,555	72	1,779,156	24	5,906	41	18,171	65	25,798,722	46			601,281	32		
59,245	81	509,720	67	7,594	03	5,046	75	1,228,805	24			120,255	54		
1,749,559	80	7,484,985	08	64,155	02	41,741	"	51,158,558	51	552,474	"				
559,510	66	1,182,657	72	8,092	68	11,430	05	5,552,718	40	274,557	69				
169,219	44	878,731	61	1,170	26	241	45	4,957,919	09	289,054	56				
205,022	57	1,350,431	25	1,200	"	16,864	55	5,309,015	78	216,402	95				
263,284	05	1,140,905	19	1,600	"	"	"	4,745,799	49	242,815	99				
26,180	80	216,490	79	"	"	84,257	05	1,225,258	62	459,697	56				
554,720	58	2,314,640	85	1,972	60	854	"	10,447,709	67	231,146	87				
482,322	51	1,598,986	68	704	70	1,596	76	7,904,718	79	207,052	78				
2,058,260	01	8,862,864	05	15,540	24	115,045	82	59,921,117	84	244,565	15				
660,821	65	2,900,608	91	55,179	89	74,904	23	8,998,156	68	161,939	69				
2,595,694	40	10,943,792	52	62,746	42	43,411	99	51,448,410	57	155,250	57				
1,749,559	80	7,484,985	08	64,155	02	41,741	"	51,158,558	51	552,474	"				
2,058,260	01	8,862,864	05	15,540	24	115,045	82	59,921,117	84	244,565	15				
6,842,553	86	50,194,245	56	177,421	37	277,101	04	151,306,025	40	251,073	15				
518,599	54	544,550	40	4,958	50	"	"	776,940	01	"	"				
5,855	"	111,512	55	"	"	"	"	181,006	54	"	"				
4,721	81	"	"	"	"	"	"	12,044	61	"	"				
15,569	80	2,520	"	5,659	60	"	"	69,215	22	"	"				
7,184,909	81	50,632,453	11	186,050	67	277,101	04	152,545,229	58	251,073	15				

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

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
	B. — STATIONS, BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
NORD	Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy	44,406 23		
	Bruxelles (nouvelle station du Nord)	2,034,883 21		
	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde	494,057 55		
	Bruxelles (Entrepôt)	1,157 50		
	Malines	2,087,998 51		
	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu	2,755,929 03		
	Contich, Lierre	85,895 96	7,300,527 70	154,999 96
WEST	Termonde, Capelle, Londerzeel, Malderen, Buggenhout	207,992 26		
	Gand, Wetteren, Audeghem	1,558,238 01		
	Bruges, Hansbeke, Aeltre, Bloemendael	465,067 70		
	Tronchiennes	4,525 80		
	Ostende, Jabbeke, Plasschendael	482,891 64		
	Deynze, Melle, Nazareth	70,471 05		
	Wacreghem, Harlebeke, Courtrai	446,530 25		
	Olsene	449 83		
	Mouscron	204,966 23		
	Templeuve, Néchin	56,548 99		
	Tournai	280,731 80	5,736,254 48	18,448 82
EST	Louvain, Haccht, Wespelaer	517,551 52		
	Boortmeerbeek	21,560 48		
	Tirlemont, Vertryck	303,538 67		
	Gingelom	16,667 33		
	Esemael	19,540 23		
	Rosoux	13,184 96		
	Waremmé	102,776 47		
	Ans, Fexhe	542,357 74		
	Liège, Haut-Pré	562,559 15		
	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chênée	197,353 42		
	Dolhain, Herbersthal	57,990 91		
	Verviers	588,226 92		
	Saint-Trond, Landen	121,722 32		
	Hasselt	2,330 66	2,471,549 85	17,033 92
MIDI	Bruxelles (Midi)	484,242 83		
	Hal, Tubize, Lembeek	270,232 41		
	Loth	28,340 37		
	Forest	5,424 40		
	Ruysbroeck	503 90		
	Braine-le-Comte	214,023 73		
	Soignies	70,674 42		
	Jurbise	95,535 51		
	Mons	581,254 12		
	Jemmapes, Saint-Gislain, Boussu, Thulin, Quiévrain	589,514 82		
	Manage, Écaussines, Luttre, Roux, Gosselies, Marchiennes	599,105 79		
	Pont-à-Celles	13,943 59		
	Marche-les-Écaussines	4,210 17		
	Gouy-lez-Picton	2,530 63		
	Couillet	57,694 70		
	Charleroi	584,639 47		
	Le Campinaire	21,635 04		
	Floreffe, Tamines, Châtelincau, Moustier, Auvélais	215,713 77		
	A reporter	3,433,237 51	13,757,912 12	

fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1861.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	MONTANT DES DÉPENSES.	TOTAL PAR LIGNE.	MOYENNE PAR KILOMÈTRE.
		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
	Report	5,455,237 51	13,737,012 12	
MIDI (Suite)	Farciennes	10,570 06		
	Namur	107,297 73		
	Ath, Leuze	6,169 41		
	Chièvres-Attres	3,695 59		
	Maffles	23,571 90		
	Bary, Maulde	2,159 06		
	Bruglette	3,017 40		
	Ligne	2,600 »		
	Leus	1,475 »		
			3,595,774 58	22.016 09
NORD-ET-WAES.	Ternath	901 57		
	Alost	12,071 »		
	Grammont	4,068 29		
	Lessines	4,600 35		
	Schendelbecke	2,072 17		
	Lede	1,691 38		
	Jette-Saint-Pierre	7,816 20		
	Rebux	1,387 74		
	Santbergen	94 73		
	Deux-Aeren	94 73		
	Papignies	94 73		
	Denderleeuw	6,717 43		
	Zele	7,568 13		
			17,351,656 70	50,489 45
MONS A MANAGE.	Nimy-Maisières	28,814 68		
	L'Olive	54,028 94		
	Beaume	44,848 48		
	Mariemont	5,798 88		
	Braquegnies	37,546 53		
	Bascoup	14,014 34		
	Bois-du-Luc	14,258 31		
	La Paix	12,094 70		
	La Louvière	21,876 »		
	Obourg	27,071 03		
	L'Étoile	12,050 49		
	Havré	12,898 58		
			48,758 53	»
	Ensemble pour bâtiments et constructions		17,663,736 23	50,489 45
	Excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, etc.	2,895,587 22		5,084 43
	Réservoirs	233,104 16		413 11
	Colonnes hydrauliques et machines à pomper	143,370 56		251 92
	Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz	186,043 08		526 92
	Machines à vapeur de l'atelier	218,021 22		383 09
	Enclumes, étaux, creusets, etc.	431,404 93		793 19
	Pompes à incendie	91,406 70		160 62
	Montage et outillage d'un atelier à Malines	221,162 51		388 61
	Pavés	501,167 99		880 62
	Ensemble pour dépendances		4,941,270 30	8,652 53
	TOTAUX		22,603,006 62	50,171 96

N° III (suite). — Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1861.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.		Observations.
	Fr.	C.	Fr.	C.	
C. — DÉPENSES GÉNÉRALES.					
Personnel	4,591,560	45	7,716	01	
Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.	220,278	42	402	58	
Études de projets, frais d'enquêtes, levée de plans. . .	201,836	09	334	65	
Mobilier, instruments, etc.	157,962	61	277	46	
Secours	15,992	90	24	58	
Dépenses imprévues et extraordinaires.	205,705	67	337	94	
TOTAUX	5,198,274	14	9,154	12	
D. — MATÉRIEL DES TRANSPORTS.					
Locomotives et accessoires	12,815,415	77	22,518	54	
Pièces de rechange	405,958	96	709	78	
Voitures et approvisionnements de construction, y relatifs.	19,078,870	90	53,524	54	
Métaux, fers divers, etc.	1,587,599	82	2,780	29	
Brouettes, charrettes et canots	28,661	18	50	56	
Bascules et poids	119,420	74	209	84	
Paniers pour le transport des marchandises.	29,900	»	52	54	
Objets de ferronnerie	65,181	55	114	55	
Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	380,629	51	1,020	25	
Transport de matériel anglais.	84,104	86	147	79	
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires.	2,741,104	50	4,816	52	
TOTAUX	57,554,625	57	65,955	78	

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DE LA DÉPENSE AU 31 décembre 1861.		MOYENNE PAR KILOMÈTRE.		Observations.
	Fr.	C.	Fr.	C.	
1 ^o Établissement de la route	132,545,229	58	251,075	13	
2 ^o Construction des bâtiments et dépendances des stations.	22,605,006	62	59,171	96	
3 ^o Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau)	5,198,274	14	9,154	12	
4 ^o Matériel des transports (a)	19,834,510	54	279,581	23	
TOTAL ET MOYENNE	197,883,153	71	345,553	01	(a) Voir une observation importante, p. 31.

N° IV.

LIGNE DE MONS A MANAGE.

Compte de capital et d'amortissement.

N° d'ordre des annuités.	ANNÉES cor- respondant aux annuités	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %.)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
1	1857	661,643 34	40,686 66	672,330 "	43,224,818 85	
2	1858	661,102 33	41,227 67	672,330 "	43,213,591 18	
3	1859	660,533 93	41,796 07	672,330 "	43,204,795 41	
4	1860	659,936 75	42,393 25	672,330 "	43,189,401 86	
5	1861	659,309 33	43,020 67	672,330 "	43,176,381 49	
6	1862	658,650 47	43,679 83	672,330 "	43,162,701 36	
7	1863	657,987 62	44,372 38	672,330 "	43,148,328 98	
8	1864	657,230 02	45,099 98	672,330 "	43,133,229 "	
9	1865	656,465 50	45,864 44	672,330 "	43,117,364 59	
10	1866	655,662 45	46,667 55	672,330 "	43,100,697 04	
11	1867	654,818 65	47,511 35	672,330 "	43,083,185 69	
12	1868	653,932 45	48,397 85	672,330 "	43,064,787 84	
13	1869	653,000 76	49,329 24	672,330 "	43,045,458 60	
14	1870	652,022 21	50,307 79	672,330 "	43,025,150 81	
15	1871	650,994 43	51,335 87	672,330 "	43,003,814 94	
16	1872	649,914 "	52,416 "	672,330 "	42,981,398 94	
17	1873	648,779 49	53,550 84	672,330 "	42,957,848 43	
18	1874	647,586 93	54,743 07	672,330 "	42,933,105 06	
19	1875	646,334 31	55,995 69	672,330 "	42,907,109 37	
20	1876	645,018 28	57,314 72	672,330 "	42,879,797 65	
21	1877	643,635 64	58,694 36	672,330 "	42,851,103 29	
22	1878	642,182 98	60,147 02	672,330 "	42,820,956 27	
23	1879	640,656 78	61,673 22	672,330 "	42,789,283 05	
24	1880	639,053 31	63,276 69	672,330 "	42,756,006 36	
25	1881	637,368 70	64,961 30	672,330 "	42,721,045 06	
26	1882	635,598 77	66,731 23	672,330 "	42,684,313 83	
27	1883	633,739 26	68,590 74	672,330 "	42,645,723 09	
28	1884	631,785 60	70,544 40	672,330 "	42,605,178 69	
29	1885	629,733 04	72,596 96	672,330 "	42,562,584 73	
30	1886	627,576 57	74,753 43	672,330 "	42,517,828 30	
A reporter.		49,482,222 79	747,677 21	20,469,900 "	42,517,828 30	

N° d'ordre des annuités	ANNÉE cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESERVÉ A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	49,452,222 79	717,677 24	20,469,900 *	12,517,828 30	
31	1887	625,310 93	47,049 07	672,330 *	12,470,809 23	
32	1888	622,930 59	49,399 44	672,330 *	12,424,409 82	
33	1889	620,429 74	51,900 26	672,330 *	12,369,509 56	
34	1890	617,802 30	54,527 70	672,330 *	12,314,981 86	
35	1891	615,041 82	57,288 48	672,330 *	12,257,693 68	
36	1892	612,144 61	60,488 39	672,330 *	12,197,505 29	
37	1893	609,094 58	63,235 42	672,330 *	12,134,269 87	
38	1894	605,893 29	66,436 71	672,330 *	12,067,833 16	
39	1895	602,529 93	69,800 07	672,330 *	11,998,033 09	
40	1896	598,996 29	73,333 74	672,330 *	11,924,699 38	
41	1897	595,283 78	77,046 22	672,330 *	11,847,653 16	
42	1898	591,383 32	80,946 68	672,330 *	11,766,706 48	
43	1899	587,285 39	85,044 64	672,330 *	11,681,661 87	
44	1900	582,980 01	89,349 99	672,330 *	11,592,311 88	
45	1901	578,456 65	93,873 35	672,330 *	11,498,438 53	
46	1902	573,704 32	98,625 68	672,330 *	11,399,812 85	
47	1903	568,711 40	103,618 60	672,330 *	11,296,494 25	
48	1904	563,465 70	108,864 30	672,330 *	11,187,329 95	
49	1905	557,954 44	114,375 56	672,330 *	11,072,954 39	
50	1906	552,164 49	120,165 81	672,330 *	10,952,788 58	
51	1907	546,080 80	126,249 20	672,330 *	10,826,539 38	
52	1908	539,689 42	132,610 58	672,330 *	10,693,898 80	
53	1909	532,974 50	139,355 50	672,330 *	10,554,543 30	
54	1910	525,919 62	146,410 38	672,330 *	10,408,132 92	
55	1911	518,507 60	153,822 40	672,330 *	10,254,310 52	
56	1912	510,720 34	161,609 66	672,330 *	10,092,700 86	
57	1913	502,538 85	169,794 45	672,330 *	9,922,909 71	
58	1914	493,943 48	178,386 82	672,330 *	9,744,522 89	
59	1915	484,912 34	187,447 66	672,330 *	9,557,405 23	
60	1916	475,424 33	196,903 67	672,330 *	9,360,499 56	
61	1917	465,455 97	206,874 03	672,330 *	9,153,325 53	
62	1918	454,982 98	217,347 02	672,330 *	8,935,978 54	
63	1919	443,979 78	228,350 22	672,330 *	8,707,628 29	
64	1920	432,449 56	239,940 44	672,330 *	8,467,717 85	
65	1921	420,274 09	252,055 91	672,330 *	8,215,661 94	
	A reporter.	38,684,606 43	5,019,843 57	43,704,450 *	8,215,661 94	

N° d'ordre des annuités.	ANNÉE cor- respondant aux annuités.	EMPLOI DES ANNUITÉS.			CAPITAL RESTANT A AMORTIR, au 31 décembre de chaque année.	Observations.
		INTÉRÊTS. (5 %.)	AMORTISSEMENT.	TOTAL.		
	Report.	38,681,606 43	5,049,843 57	43,701,450 "	8,215,661 94	
66	1922	407,543 78	264,816 22	672,330 "	7,950,845 72	
67	1923	394,107 44	278,222 56	672,330 "	7,672,623 16	
68	1924	380,022 42	292,307 58	672,330 "	7,380,315 38	
69	1925	365,224 35	307,105 65	672,330 "	7,073,209 93	
70	1926	349,677 13	322,652 87	672,330 "	6,750,557 06	
71	1927	333,342 83	338,987 17	672,330 "	6,411,569 89	
72	1928	316,181 59	356,148 41	672,330 "	6,055,421 48	
73	1929	298,151 59	374,178 41	672,330 "	5,681,243 07	
74	1930	279,208 84	393,121 19	672,330 "	5,288,121 88	
75	1931	259,307 04	413,022 96	672,330 "	4,875,098 92	
76	1932	238,397 75	433,932 25	672,330 "	4,444,166 67	
77	1933	216,429 94	455,900 06	672,330 "	3,985,266 61	
78	1934	193,349 99	478,980 01	672,330 "	3,506,286 60	
79	1935	169,101 64	503,228 36	672,330 "	3,003,038 24	
80	1936	143,625 69	528,704 31	672,330 "	2,474,353 93	
81	1937	116,860 05	555,469 95	672,330 "	1,918,883 98	
82	1938	88,739 38	583,590 62	672,330 "	1,333,293 36	
83	1939	59,195 10	613,434 90	672,330 "	722,158 46	
84	1940	28,155 14	644,174 86	672,330 "	77,983 60	
85	1941	454 90	77,983 60	78,438 50	"	12 février 1941.
TOTALS.		43,318,652 99	43,235,505 51	56,554,158 50	"	

N° V.

*Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration
payés sur le budget de 1861.*

STATIONS.

Bruxelles (Allée-Verte).	Établissement d'une voie et de pavages (a et b)		3,810
Malines (Station)	Pavages (b)		320
Malines (Arsenal)	Établissement de conduits d'eau pour le service d'incendie.		340
Anvers.	Couloirs à guichet du bureau des recettes.		340
Louvain	{ Raccordement entre les voies principales et prolongement d'une voie d'évitement (a). 3,450 }	} 3,350	
			Raccordement de la scierie à vapeur du sieur Cloetens (a). 200
Landen	{ Établissement d'une cave dans le bâtiment des recettes. 700 }	} 1,050	
			Appropriation du bâtiment de la machine fixe. 350
Ans	{ Établissement d'une chaudière pour la machine à pomper. 440 }	} 1,340	
			Modifications et extension de voies (a) 4,230
Haut-Pré	{ Établissement d'un bout de voie (a) 600 }	} 2,400	
			Substitution de tuyaux en fer à des tuyaux en poterie pour l'alimentation d'eau 4,500
Liège	Remplacement d'une plate-forme de 3 ^m ,05 de diamètre par une plate-forme de 4 ^m ,30.		1,250
Verviers.	Établissement d'appareil pour l'éclairage au gaz du magasin à marchandises		630
Wetteren	Pavages (b)		75
Gand.	Citernage des caves du bâtiment des recettes		9,720
Bruges.	{ Établissement d'un auvent au bâtiment des recettes 5,735 }	} 6,435	
			Pavages (b) 700
Deynze.	Encaissement en maçonnerie pour le placement d'une pompe sur le puits d'alimentation des locomotives.		125
Machelen	Voie d'évitement (c), pavages (b)		585
Waereghem	Allongement du garde-corps de la rampe de chargement.		50
Courtray.	Établissement d'une remise pour le combustible de la machine fixe		90
Mouscron	{ Établissement d'une corniche avec gouttière, aux auvents. 395 }	} 3,025	
			Voie nouvelle et allongement d'une voie d'évitement (a). 2,630
Tournay	{ Exhaussement de la cloison séparant la salle d'attente 300 }	} 800	
			Exhaussement du comptoir du bureau des recettes. 500
	A reporter fr		35,435

(a) Non compris la valeur d'une partie du matériel, }
 (b) Non compris la valeur des pavés. } qui est couverte par les achats faits sur les fonds de
 (c) Non compris la valeur du matériel, } l'emprunt

	Report fr.	33,435						
Bary-Maulde	Établissement d'un magasin et d'une cuisino	3,515						
Leuze	Exhaussement et élargissement du trottoir (a)	30						
Ligne	Établissement d'une citerne et d'une pompe	535						
Ath	Établissement d'une cuisine, d'un puits et d'une pompe	1,020						
Chièvres-Attres	Empierrement d'un chemin d'accès	660						
Lessines	Cloison à claire-voie dans le bureau télégraphique	20						
Grammont	Pavages (a)	400						
Ideghem	Voie de raccordement et empierrement d'un bout de chemin	1,250						
Santbergen	Raccordement d'une voie d'évitement (b)	120						
Alost	Établissement d'un mur de séparation dans le bâtiment des recettes	500						
Erembodeghem	Allongement d'une voie (b)	150						
Jette	Établissement d'une cloison devant les pisseoirs, d'une décharge pour les eaux et d'un pavage (a)	290						
Tubise	Établissement de trottoirs dans les entrevoies	740						
Braine-le-Comte	Établissement d'une voie au chantier des billes	2,230						
Soignies	Établissement d'une citerne	250						
Mons (Station)	Établissement d'aqueducs	600						
Mons (Bassin)	<table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>Remplacement de treize plates-formes de 3^m,35 par des plates-formes de 4^m,30 de diamètre</td> <td>16,000</td> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">17,030</td> </tr> <tr> <td>Établissement d'une grue hydraulique</td> <td>1,030</td> </tr> </table>	{	Remplacement de treize plates-formes de 3 ^m ,35 par des plates-formes de 4 ^m ,30 de diamètre	16,000	}	17,030	Établissement d'une grue hydraulique	1,030
{	Remplacement de treize plates-formes de 3 ^m ,35 par des plates-formes de 4 ^m ,30 de diamètre		16,000	}			17,030	
	Établissement d'une grue hydraulique	1,030						
Jemmapes	Raccordement de voies (b)	380						
Manage	<table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>Latrines pour les ouvriers</td> <td>600</td> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">835</td> </tr> <tr> <td>Volets aux fenêtres de l'atelier</td> <td>235</td> </tr> </table>	{	Latrines pour les ouvriers	600	}	835	Volets aux fenêtres de l'atelier	235
{	Latrines pour les ouvriers		600	}			835	
	Volets aux fenêtres de l'atelier	235						
Pont-à-Celles	Volets aux fenêtres des bâtiments des recettes	35						
Luttre	Établissement d'une cave dans le bâtiment des recettes	640						
Roux	Établissement de deux plates-formes de 4 ^m ,30 de diamètre (c)	335						
Charleroi	<table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>Établissement de deux raccordements de voies (c)</td> <td>340</td> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">1,265</td> </tr> <tr> <td>Égouts pour l'écoulement des eaux du pont à bascule et plates-formes</td> <td>925</td> </tr> </table>	{	Établissement de deux raccordements de voies (c)	340	}	1,265	Égouts pour l'écoulement des eaux du pont à bascule et plates-formes	925
{	Établissement de deux raccordements de voies (c)		340	}			1,265	
	Égouts pour l'écoulement des eaux du pont à bascule et plates-formes	925						
Couillet	Raccordement de l'usine des sieurs Delattre et C ^{ie} (c)	4,020						
Châtelineau	Voies nouvelles et raccordement de voies (c)	3,400						
La Louvière	Établissement de grillages en fer à six fenêtres du hangar à marchandises	450						
Stations en général	Compartiments à claire-voie pour le dépôt des articles refusés et des bagages, dans quinze stations	1,555						
	A reporter fr.	74,890						

(a) Non compris la valeur des pavés,
 (b) Non compris la valeur du matériel,
 (c) Non compris la valeur d'une partie du matériel, } qui est couverte par les achats faits sur les fonds de l'emprunt.

ROUTES.

	Report fr.	74,590	
Lignes du Nord-Est	Suppression d'une traverse à niveau, à Corswarem.	630	} 6,840
	Relèvement de voies, enlèvement de banquettes, approfondissement du coffre et du contre-fossé, sur divers points de la section d'Ans à la frontière.	460	
	Déblais de sécurité dans des tranchées de la ligne de la Vesdre	3,540	
	Plantations de haies de clôture	4,870	
	Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies	340	
Lignes de l'Ouest.	Établissement de poteaux, garde-corps et haies aux abords de la chaussée de Lede à Hofstade.	480	} 10,045
	Agrandissement d'une loge de garde près la station de Denderleeuw	420	
	Perrés dans des tranchées humides des lignes de Dendrecht-Waes	6,215	
	Indemnité pour suppression d'une partie de grange, à Etselghem	350	
	Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies	4,265	
	Indemnité pour substitution de toiture en dur à des toitures en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway.	4,915	
	Construction d'un aqueduc à la traversée d'un chemin à Marchiennes	75	
Lignes du Midi.	Construction d'aqueducs avec garde-corps à trois passages de sentiers sur le territoire de Tamines.	140	} 695
	Indemnités pour abattage d'arbres placés trop près des voies.	270	
	Indemnités pour substitution de toiture en chaume d'habitations qui se trouvent près du railway.	210	
Lignes en général	Différence ou plus value résultant de la substitution de rails éclissés, de 34 et de 38 kilogrammes par mètre, aux rails de plus faible calibre remplacés dans les voies pendant l'exercice 1864. — Soit 854,524 kilogrammes à raison de fr. 456-85 la tonne.	433,560	
	TOTAL fr.	225,730	

N° VI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1861.

INDICATION DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS.	SOMMES DUES AU PRIX DES TARIFS.	SOMMES PAYÉES.	RESTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	Observations.
Transports effectués pour la poste.	Dépêches..... Nombre....	290,814	189,948 90	"	189,948 90	Gratuit.
	Bureaux ambulants. Voitures-kilomèt.	194,230	268,823 60	"	268,823 60	Id.
	Hommes..... Nombre....	99,915	308,062 32	154,031 16	154,031 16	Remise de 50 p. %
Transports militaires.	Bagages..... Kilogramm.	2,593,665	23,521 52	11,760 66	11,760 66	Id.
	Chevaux..... Expéditions.	186	4,907 70	2,453 83	2,453 83	Id.
	Gendarmes..... Nombre....	66	840 20	420 10	420 10	Id.
	Boucheries militaires... Bestiaux, expéditions.	1,378	2,013 56	1,006 68	1,006 68	Id.
	de détenus..... Nombre....	548	6,818 10	3,409 05	3,409 05	Id.
	de voitures cellulaires.. Voitures...	10,798	99,976 "	49,988 "	49,988 "	Id.
	de douaniers..... Nombre....	9	477 "	238 30	238 30	Id.
Transports	de grains et fourrages pour l'armée, de grains et farines pour la boulangerie militaire et les maisons de détention de Bruxelles et Vilvorde.	34,261	42,539 40	"	42,539 40	Gratuit.
	d'objets pour le chemin de fer.	6,612,120	58,093 54	19,047 77	19,047 77	Remise de 50 p. %
	id. expositions..... Id.	222,583,685	900,038 25	"	900,038 25	Gratuit.
	id. service..... Id.	224,553	2,835 28	1,426 64	1,426 64	Remise de 50 p. %
	id. départements..... Id.	465,460	3,503 05	"	3,503 05	Gratuit.
	id. départements..... Id.	95,192	1,879 90	939 93	939 93	Remise de 50 p. %
Transports pour compte d'administrations publiques.....			1,893,919 92	244,722 56	1,649,197 36	
Transports	d'émigrants..... Nombre....	58	514 60	157 50	157 50	Id.
	id. Id.	1,260	7,554 "	4,192 81	3,561 19	Id. de 44.50 p. %
	de bagages d'émigrants. Kilogramm.	73,280	1,228 66	"	1,228 66	Gratuit.
	d'indigents ophthalmiques. Nombre....	357	1,053 18	519 09	519 09	Remise de 50 p. %
	de sœurs de charité... Id.	382	1,023 88	511 94	511 94	Id.
	jardiniers et maréchaux-ferrants. Id.	5,593	10,806 10	5,403 03	5,403 03	Id.
	d'orphelins..... Id.	"	"	"	"	Id.
de sociétés et gardes civiques. Id.	25,828	56,454 32	28,227 16	28,227 16	Id.	
Trains de plaisir. Voyageurs..		14,773	118,911 70	59,455 85	59,455 85	Id.
Transports divers.	Matériel de troupes d'artistes de théâtres, cirques et autres. Kilogramm.	5,480,340	23,042 38	11,521 29	11,521 29	Id.
	Chevaux..... Expéditions.	100	2,811 04	1,405 82	1,405 82	Id.
	Voitures..... Id.	1	53 "	16 30	16 30	Id.
Transports divers.....			223,218 66	111,410 81	111,807 85	
Transports pour compte d'administrations publiques.....			1,893,919 92	244,722 56	1,649,197 36	
Transports divers.....			223,218 66	111,410 81	111,807 85	
TOTAUX.....			2,117,158 88	356,133 17	1,761,025 41	

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

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	2	3	4	5	6	7	8
1861. JANVIER.	13,204	3,239	16,533	52,687	63,733	569,191	467,633
FÉVRIER.	14,379	3,183	17,562	27,369	63,586	597,922	490,677
MARS	16,114	3,881	19,995	28,733	70,943	453,675	553,581
AVRIL	18,892	4,341	23,233	33,719	96,711	479,173	611,603
MAI	20,329	5,277	25,606	57,023	93,181	524,439	656,663
JUIN.	21,021	5,170	26,191	54,202	93,289	491,850	619,521
JUILLET	23,468	5,986	31,434	40,992	110,172	520,143	671,507
AOUT	34,232	7,401	41,633	48,604	133,738	563,369	743,911
SEPTEMBRE	29,737	7,217	36,954	43,687	136,666	610,223	792,578
OCTOBRE	22,602	6,188	28,790	38,412	108,560	543,434	692,406
NOVEMBRE	16,182	3,902	20,084	28,909	74,638	429,832	533,579
DÉCEMBRE.	16,186	3,443	19,631	30,347	75,283	414,349	520,181
TOTAUX	243,636	59,230	307,866	428,886	1,126,324	3,799,800	7,335,010

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1861.

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ.	
9	10	11	12	13	14	
1,861	4,726	757	491,510	6,007	4,622	
2,057	4,705	1,650	516,721	7,038	5,052	
3,147	1,565	2,545	580,199	8,079	5,870	
4,746	5,425	1,925	646,950	9,542	7,065	
4,509	17,917	1,897	700,712	9,449	7,589	
5,054	4,295	4,659	658,598	9,655	8,681	
4,707	9,585	5,679	722,622	10,954	10,457	
5,880	22,055	9,446	824,945	14,716	15,854	
7,775	6,655	6,485	850,595	15,120	15,722	
4,596	9,160	1,886	756,858	11,926	10,555	
2,123	4,052	985	560,625	7,820	6,237	
1,875	5,956	6,062	553,705	6,749	5,578	
47,190	95,786	45,722	7,849,894	116,855	101,060	

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

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
1861. JANVIER.....	81,277 25	26,006 »	107,283 25	107,986 10	106,072 35	339,537 33	554,195 78
FÉVRIER.....	81,322 30	23,384 50	104,706 80	93,199 20	113,982 65	382,807 52	589,980 37
MARS.....	93,463 55	28,267 60	123,731 33	97,186 55	121,902 15	427,624 99	648,693 69
AVRIL.....	115,882 15	30,005 25	145,887 40	122,527 50	170,049 90	471,084 04	763,661 44
MAI.....	133,852 10	37,408 90	171,351 »	123,319 95	166,421 12	508,179 87	797,930 94
JUIN.....	147,490 03	36,833 02	184,323 05	144,895 65	163,193 25	404,170 48	742,259 38
JUILLET.....	199,799 95	41,544 60	241,344 75	114,948 75	201,569 85	501,075 18	847,593 78
AOUT.....	292,720 25	53,933 25	346,653 50	183,496 55	267,885 20	559,431 20	1,010,813 04
SEPTEMBRE.....	232,453 84	51,500 45	283,953 29	166,952 70	268,133 »	603,179 55	1,038,265 25
OCTOBRE.....	151,015 97	45,309 45	196,325 42	129,271 70	193,075 05	522,700 37	845,047 13
NOVEMBRE.....	100,322 45	27,759 95	128,082 40	98,683 40	127,435 10	394,044 95	621,063 45
DÉCEMBRE.....	98,074 70	26,319 55	124,394 25	103,680 90	123,430 25	370,476 71	597,596 86
TOTAUX.....	1,729,674 54	428,371 92	2,158,046 46	1,486,147 95	2,026,749 96	5,545,212 10	9,058,110 10
à ajouter la part de la société de Tourzai à Jurbise.	11,059 20	1,963 50	13,022 70	31,510 »	44,482 08	139,614 74	215,606 82
TOTAUX.....	1,740,733 74	430,335 42	2,171,069 16	1,517,657 95	2,071,232 04	5,684,826 93	9,273,716 92

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1861.

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
1,458 05	7,263 57	1,031 62	671,832 47	3,244 62	19,951 20	23,195 82	
1,786 72	6,623 04	912 57	704 048 50	3,700 55	20,033 03	23,733 58	
2,589 89	1,717 84	2 077 86	779,610 63	4,395 89	22,540 04	26,935 93	
4,269 61	7,264 92	2,518 56	923,601 13	5,032 02	27,560 32	32,592 34	
4,035 08	23,039 55	3,129 12	1,000,385 69	5,140 20	31,977 32	37,117 52	
3,501 21	6,127 24	35,243 11	971,453 99	5,390 73	38,225 49	43,616 22	
4,472 56	15,705 41	22,329 20	1,131,436 70	6,149 98	52,191 78	58,341 76	
6,187 78	37,369 39	26,692 12	1,427,715 83	8,829 88	79,260 09	88,090 97	
7,268 50	9,769 82	16,613 70	1,356,080 56	9,113 90	64,419 53	73,533 43	
3,901 08	15,436 82	3,323 94	1,064,034 38	7,035 97	44,748 09	51,784 06	
1,871 88	6,204 41	1,582 05	758,804 19	4,380 21	24,956 24	29,336 45	
1,674 72	8,504 74	26,716 64	758,887 21	3,718 46	22,089 74	25,808 20	
43,017 08	145,926 75	142,991 69	11,548,092 08	66,132 41	448,352 87	514,485 28	
654 34	1,515 77	1,762 93	232,762 56	1,509 93	5,572 01	7,081 94	
43,871 42	147,442 52	144,754 62	11,780,854 64	67,642 34	453,924 88	521,567 22	

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
NORD.	Bruxelles (Nord)	48,956	8,257	57,213	78,463	126,393	482,273	687,129
	Vilvorde	671	"	671	5,664	17,082	85,270	108,016
	Malines	9,143	1,930	11,073	14,742	43,124	192,529	250,395
	Duffel	"	"	"	531	2,903	21,846	25,280
	Contich	"	"	"	4,038	5,145	34,987	44,170
	Lierro	"	"	"	4,684	8,831	41,936	55,451
	Vieux-Dieu	"	"	"	970	5,013	48,796	54,779
	Anvers	25,040	626	25,666	32,447	60,036	231,633	323,816
	TOTAUX	83,810	10,813	94,623	138,239	268,527	1,439,270	1,543,036
OUEST.	Capelle-au-Bois	"	"	"	262	4,772	20,032	22,066
	Londerzeel	"	"	"	645	4,383	44,439	46,467
	Malderen	"	"	"	241	791	8,549	9,581
	Buggenhout	"	"	"	337	4,473	13,146	14,956
	Zèle	"	"	"	248	3,663	13,675	17,586
	Lokeren	"	"	"	810	4,881	49,436	24,827
	Audeghem	"	"	"	71	696	5,768	6,535
	Termonde	829	1,842	2,671	3,377	11,698	71,819	86,894
	Gyseghem	"	"	"	236	4,866	6,809	8,911
	Alost	"	"	"	6,564	45,984	93,598	146,166
	Lede	"	"	"	275	2,370	41,966	44,611
	Schellebelle	"	"	"	94	417	3,067	3,578
	Donderleeuw	"	"	"	487	4,534	47,547	49,268
	Ternath	"	"	"	441	3,358	22,425	26,224
	Rebaix	"	"	"	46	252	4,913	5,481
	Ninove	"	"	"	840	5,441	31,229	37,510
	Santbergen	"	"	"	32	667	5,879	6,578
	Ideghem	"	"	"	44	674	6,802	7,517
Grammont	"	"	"	4,808	6,974	39,654	48,436	
Acren	"	"	"	94	472	7,472	8,038	
Lessines	"	"	"	629	4,254	27,633	32,516	
A reporter	829	4,842	2,671	47,271	70,617	445,558	533,446	

des voyageurs et des bagages, pendant l'année 1861.

				BAGAGES.		<i>Observations.</i>
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX	
9	10	11	12	13	14	
6,928	4,158	10,432	772,860	44,305	47,610	
4,090	366	4,958	412,101	599	409	
2,391	4,670	4,052	269,581	3,351	1,504	
141	4	38	25,460	414	29	
346	3	31	41,550	432	86	
487	990	404	54,032	502	233	
370	2,926	37	58,112	88	23	
3,125	14,451	2,214	368,969	5,940	7,286	
14,878	34,263	43,863	4,702,663	25,331	26,880	
156	2		22,233	64	49	
91	1	40	46,569	106	67	
67	"	4	9,649	37	30	
496	3	11	45,166	130	45	
443	4	21	47,733	105	24	
450	756	89	25,822	254	144	
33	"	"	6,568	6	2	
350	3,986	324	94,225	775	362	
47	"	4	8,962	47	21	
4,416	4,909	509	419,700	1,340	579	
90	"	"	44,701	401	48	
49	"	5	3,602	"	"	
90	"	6	49,364	82	21	
480	"	22	26,426	133	53	
48	"	"	5,499	22	4	
248	"	50	37,808	510	479	
41	"	"	6,619	33	4	
56	"	"	7,573	29	3	
338	"	432	49,206	599	334	
407	2	4	8,451	24	45	
258	40	163	32,947	358	462	
3,796	6,670	4,660	518,243	4,775	2,083	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
OUEST (Suite).	Report	829	1,842	2,671	17,271	70,617	445,558	533,446
	Papignies	"	"	"	28	336	5,065	5,449
	Wichelen	"	"	"	20	313	5,852	6,183
	Wetteren	"	"	"	1,502	4,109	44,408	50,019
	Melle	"	"	"	984	5,501	25,426	31,611
	Gand	6,284	5,677	11,958	26,671	59,044	254,661	340,376
	Landeghem	"	"	"	283	1,731	12,697	14,711
	Hansbeke	"	"	"	296	1,437	8,904	10,634
	Aeltre	"	"	"	344	2,491	19,272	22,107
	Bloemendael	"	"	"	497	1,599	17,576	19,672
	Oostcamp	"	"	"	32	98	572	702
	Bruges.	4,433	1,131	5,264	9,524	21,643	100,343	131,510
	Jabbeke	"	"	"	235	1,004	13,058	16,297
	Plasschendael	"	"	"	489	1,419	14,741	16,349
	Ostende	3,275	2,862	6,137	9,298	17,695	54,391	81,384
	La Pinte.	"	"	"	31	216	1,478	1,723
	Nazareth.	"	"	"	435	238	3,466	3,839
	Deynze	6	7	13	925	6,144	38,299	45,335
	Machelen.	"	"	"	7	98	662	767
	Olsène.	"	"	"	112	645	5,619	6,376
	Waereghem	"	"	"	584	3,434	34,767	38,483
	Harlebeke	"	"	"	274	3,439	19,380	22,793
	Courtrai	"	"	"	5,754	22,250	101,684	129,688
	Mouscron	4	"	4	2,588	9,442	65,385	77,423
	Néchin	"	"	"	222	1,464	27,432	29,118
	Templeuve	"	"	"	239	1,458	12,788	14,483
	Tournai	"	"	"	10,165	22,459	121,540	154,164
	Havannes.	"	"	"	40	478	4,570	4,738
	Bary-Maulde	"	"	"	485	728	9,942	11,423
	Jette.	"	"	"	1,332	5,555	9,972	16,839
	Schendelbeke.	"	"	"	3	207	2,418	2,328
	Tronchiennes.	"	"	"	268	980	5,993	7,241
	Leuze	"	"	"	1,762	8,733	50,397	60,892
	Ligne	"	"	"	545	1,250	14,402	15,897
Ath	"	"	"	2,484	9,350	70,913	82,744	
Maffles.	"	"	"	203	652	5,348	6,173	
Chièvres-et-Altres.	"	"	"	343	2,005	9,453	11,801	
Bruglette	"	"	"	519	2,396	17,364	20,306	
Lens.	"	"	"	284	2,438	14,205	16,927	
Blankenberghe	4	"	4	10	5	8	23	
TOTAUX.	44,529	11,519	26,048	96,455	293,898	1,674,043	2,064,396	

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
3,796	6,670	4,660	548,243	4,775	2,083	
34	"	"	5,480	49	8	
35	"	"	6,220	"	"	
266	8	61	50,334	329	132	
228	"	7	31,846	95	51	
3,338	6,460	4,249	366,381	6,446	4,555	
448	"	30	44,859	76	44	
405	"	9	10,748	70	21	
84	"	68	22,259	139	67	
219	"	2	49,893	89	40	
2	"	4	705	"	"	
4,155	2,754	337	441,020	4,805	2,034	
90	"	11	46,398	"	"	
128	"	8	46,483	34	7	
744	4,090	439	89,491	4,922	3,765	
3	"	"	4,728	3	2	
6	"	"	3,845	"	"	
296	4	44	45,689	363	156	
3	"	"	770	"	"	
25	"	"	6,401	"	"	
217	21	58	38,781	221	82	
76	42	3	22,884	88	32	
474	605	445	130,912	2,444	963	
4,094	4	267	78,794	4,148	724	
424	"	23	29,262	131	22	
44	"	48	44,247	61	24	
603	2,400	892	458,059	3,050	4,840	
30	"	"	4,788	2	4	
39	6	"	44,470	65	21	
455	4	5	47,020	76	26	
44	"	"	2,339	"	"	
34	"	"	7,272	2	"	
313	43	445	64,363	960	517	
50	"	"	45,947	34	68	
384	737	428	84,260	873	543	
49	"	"	6,492	33	49	
68	"	9	44,878	94	27	
436	4	3	20,446	494	72	
427	"	40	47,064	130	50	
"	"	"	24	"	"	
44,658	20,780	8,632	2,434,544	25,485	17,920	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
EST.	Boortmeerbeek	"	"	"	281	864	40,577	44,722
	Haecht	"	"	"	289	4,579	42,570	44,438
	Wespelaer	"	"	"	497	2,631	42,028	45,156
	Louvain	6,435	4,238	7,373	43,869	25,358	444,765	450,992
	Vertryck	"	"	"	352	4,172	42,400	43,924
	Tirlemont	4,874	570	2,444	3,588	9,644	64,261	74,490
	Esmael	"	"	"	428	697	3,451	3,976
	Landen	2,890	58	2,048	4,617	3,730	24,618	29,965
	Gingelom	"	"	"	205	784	4,530	5,519
	Rosoux	"	"	"	401	556	3,258	3,915
	Wareme	"	"	"	4,652	3,613	31,472	36,767
	Fexhe	"	"	"	252	2,482	26,642	29,346
	Ans	264	3	267	301	4,667	22,826	24,794
	Haut-Pré	"	"	"	607	5,035	50,583	56,225
	Liège	45,659	4,735	47,394	20,035	40,470	448,926	209,434
	Chênée	394	"	394	4,091	8,373	39,443	48,906
	Chaufontaine	"	"	"	2,073	7,746	22,922	32,741
	Trooz-Aval	"	"	"	644	2,519	27,522	30,685
	Nessonvaux	"	"	"	447	2,842	27,269	30,558
	Pepinster	3,424	49	3,473	4,175	5,339	49,283	55,797
Ensival	"	"	"	587	2,497	43,226	46,010	
Verviers	8,389	862	9,221	8,482	24,966	442,720	476,468	
Dolhain	2,052	"	2,052	615	2,706	27,744	34,032	
Herbesthal	4,507	"	4,507	4,203	3,946	22,282	27,403	
TOTAUX	42,558	4,515	47,073	60,093	460,913	908,954	4,429,960	
MIDI.	Bruxelles (Midi)	15,455	7,425	22,280	31,418	48,049	236,629	315,826
	Forest	"	"	"	39	570	5,247	5,856
	Ruysbroeck	"	"	"	333	5,734	28,236	34,303
	Loth	"	"	"	378	4,380	44,218	45,976
	Hal	"	"	"	4,527	44,030	108,482	124,039
	Lembecq	"	"	"	323	621	3,949	4,893
	Tubize	"	"	"	1,464	3,067	30,430	34,661
	Braine-le-Comte	400	854	954	4,670	5,795	62,370	69,835
	Écaussinnes	"	"	"	874	3,592	23,868	28,334
	Manago	"	"	"	3,973	40,055	63,292	77,320
	L'Olive	"	"	"	66	367	4,169	4,602
Mariemont	"	"	"	630	4,561	4,811	7,002	
Beaume	"	"	"	135	857	3,995	4,987	
A reporter	15,255	7,979	23,234	45,560	92,678	586,396	724,634	

				BAGAGES.		<i>Observations.</i>
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINZAUX.	
9	10	11	12	13	14	
79	»	»	11,801	»	»	
168	4	69	44,679	40	13	
481	4	5	43,346	»	»	
1,297	3,727	1,445	164,834	2,670	1,888	
84	2	56	44,066	451	14	
413	1,481	747	79,277	1,287	858	
39	»	»	4,015	23	29	
496	3	151	33,263	415	244	
37	1	»	5,557	51	24	
41	»	»	3,926	22	40	
434	1	7	36,929	534	147	
122	»	»	29,468	94	32	
6	1,669	»	26,736	48	48	
312	240	51	56,828	484	413	
1,115	4,551	1,403	233,894	3,283	5,375	
340	»	13	49,633	372	116	
247	»	14	33,002	363	141	
200	»	31	30,916	457	44	
149	»	3	30,710	129	44	
498	2	89	59,859	382	243	
94	»	»	16,104	171	45	
874	2	522	186,787	3,904	2,397	
6	»	2	33,092	204	53	
109	»	62	29,081	616	147	
6,733	11,387	4,672	1,199,825	17,600	11,932	

2,223	1,898	5,894	348,123	19,214	7,081
15	»	1	5,872	5	»
212	»	1	34,516	61	1
137	»	»	16,113	42	8
688	»	168	124,895	785	392
40	»	2	4,935	56	4
159	»	64	34,881	260	62
329	2	112	71,232	819	337
86	»	56	28,476	256	75
235	»	124	77,679	973	429
2	»	»	1,604	9	3
12	»	»	7,014	95	41
6	»	1	4,994	49	16
4,146	1,900	6,423	760,337	22,624	8,449

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
	Report	15,255	7,979	23,234	45,560	92,678	586,396	724,634
	La Louvière	"	"	"	1,575	8,411	30,051	40,037
	Bracquignies	"	"	"	607	5,698	18,485	24,790
	Havrô	"	"	"	145	3,434	13,702	17,291
	Obourg	"	"	"	189	4,758	8,497	10,444
	Nimy	"	"	"	283	2,792	10,736	13,811
	Gouy-lez-Piéton	"	"	"	114	831	9,727	10,672
	Pont-à-Celles	"	"	"	52	514	9,282	9,848
	Luttre	"	"	"	217	1,218	13,903	15,340
	Gosselies	"	"	"	1,597	5,263	40,168	47,028
	Roux	"	"	"	573	3,590	32,035	36,198
	Marchienne	"	"	"	1,904	6,619	48,136	56,659
MIDI. (Suite.)	Charleroi	4,452	1	4,453	8,303	27,086	138,987	174,376
	Châtelainau	1,128	"	1,128	3,018	25,413	94,855	122,986
	Parciennes	"	"	"	421	3,361	23,939	27,771
	Tamines	209	"	209	947	5,659	38,946	45,552
	Auvclais	"	"	"	492	1,940	35,484	37,616
	Moustier	"	"	"	429	1,435	28,491	30,355
	Floreffe	"	"	"	729	3,416	35,048	39,193
	Namur	907	"	907	4,993	22,531	76,179	103,703
	Soignies	"	"	"	2,064	7,209	34,566	43,839
	Jurbise	"	"	"	863	4,172	23,240	28,275
	Mons	4,852	265	5,117	18,202	59,564	239,762	317,528
	Jemmapes	"	"	"	962	11,730	82,275	94,967
	Saint-Ghislain	"	"	"	3,144	13,123	69,772	106,039
	Boussu	"	"	"	1,696	8,303	36,613	48,612
	Thulin	"	"	"	1,024	3,556	25,096	29,676
Quiévrain	183	367	550	1,568	4,936	38,812	45,316	
Marche-lez-Écaussines	"	"	"	29	316	2,635	2,980	
TOTAUX de la ligne du Midi		26,986	8,612	35,598	101,400	336,266	1,867,870	2,305,536
— — de l'Est		42,558	4,515	47,073	60,093	160,913	908,954	1,129,960
— — de l'Ouest		14,529	11,519	26,048	96,455	293,898	1,671,013	2,061,396
— — du Nord		83,810	10,813	94,623	135,239	268,527	1,139,270	1,543,036
TOTAUX		167,883	35,459	203,342	393,187	1,039,604	5,587,137	7,039,928
SERVICE	De la Flandre occidentale	"	"	"	3,110	7,427	11,294	21,831
	De l'opinster à Spa	6,100	49	6,149	4,402	7,488	26,730	38,620
	Du chemin de fer du Centre	"	"	"	982	2,152	9,870	12,994
	Du Nord-Belge	14,174	7,217	21,391	4,683	3,696	13,647	19,026
	De Liège à Turnhout	"	"	"	1,764	5,855	29,973	37,592
	De Hainaut et Flandres	45	88	133	164	546	1,763	2,473
	De l'Entre-Sambre-et-Meuse	"	"	"	4,082	2,141	6,587	9,810
	Du Grand Luxembourg	69	"	69	215	501	366	1,112
	Franco-belge, par Quiévrain	4,839	3,137	7,976	2,671	6,219	19,200	28,090
	— par Mouscron	5,802	2,133	7,935	9,843	14,876	56,593	81,316
	— par Haumont	12,708	"	12,708	"	"	"	"
	Rhénan-belge	24,891	9,118	34,009	5,043	6,522	9,606	21,171
	Prusso-belge	429	5	434	41	150	204	395
	Hollando-belge	4,125	27	4,152	926	2,399	2,428	5,753
	Prusso-néerlande-belge	1,716	"	1,716	2,264	5,495	24,400	32,159
	Anglo-belge-rhénan	601	209	810	"	"	"	"
	Du South Eastern railway	5,184	1,788	6,972	"	"	"	"
General Steam navigation	690	"	690	1,477	1,363	"	2,740	
Gand à Anvers (par St-Nicolas)	"	"	"	"	"	"	"	
Manège à Wavre	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAUX		248,656	59,230	307,886	428,886	1,126,324	5,799,800	7,335,010

				BAGAGES.		Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	AU MINIMUM.	AU POIDS TAXE.	
9	10	11	(Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	PAR COLIS.	QUIRVALE.	
4,446	1,900	6,423	760,337	22,624	8,449	
123	"	170	40,330	317	402	
51	1	10	24,855	186	26	
21	"	4	47,313	43	11	
50	"	"	40,494	33	9	
40	"	"	43,821	78	13	
58	"	"	40,730	51	10	
155	"	"	9,993	24	2	
99	"	"	15,439	104	19	
189	"	96	47,313	499	183	
481	4	41	36,424	200	63	
475	7	152	56,993	525	168	
520	1,897	749	481,995	2,777	1,562	
372	2	292	124,780	4,171	394	
49	"	43	27,863	77	34	
105	4	121	45,938	297	55	
58	1	"	37,675	109	20	
78	3	"	30,536	105	19	
403	5	19	39,320	296	46	
479	1,593	503	106,887	2,238	1,293	
219	"	62	44,120	637	354	
451	"	6	28,432	162	37	
1,222	5,365	1,266	330,493	5,153	2,145	
234	646	43	95,890	347	95	
499	47	82	106,337	1,436	253	
220	8	73	48,913	365	64	
449	2	9	29,836	470	30	
210	1	409	46,216	1,210	668	
24	"	"	3,004	42	4	
9,373	11,455	10,270	2,372,232	41,017	46,128	
6,733	11,387	4,672	4,199,825	17,600	11,932	
44,658	20,780	8,632	2,131,514	25,485	47,920	
44,878	31,265	15,863	1,702,665	25,331	26,880	
45,642	77,887	39,437	7,406,236	409,433	72,860	
"	1,162	2,909	25,902	871	691	
"	"	52	44,821	4,818	2,419	
9	"	58	13,061	276	84	
789	"	"	41,206	800	4,833	
"	405	"	37,697	836	373	
27	206	"	2,839	425	90	
"	"	"	9,810	293	427	
"	"	"	4,181	21	84	
298	"	"	35,764	"	4,192	
31	"	"	59,252	"	1,384	
102	"	"	42,810	"	1,436	
58	83	4,199	56,520	4,218	9,938	
4	"	"	830	"	154	
"	"	"	9,905	261	2,301	
233	16,313	"	50,451	903	4,788	
"	"	"	810	"	"	
"	"	"	6,972	"	956	
"	"	"	3,430	"	"	
"	"	6	6	"	"	
"	"	61	61	"	"	
47,490	95,786	43,722	7,859,594	116,855	101,060	

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
NORD.	Bruxelles (Nord)	390,959 64	36,805 "	326,764 64	330,364 90	340,458 85	759,396 45	1,430,220 20
	Vilvorde	1,125 10	"	1,125 10	5,736 30	13,120 40	44,335 40	63,182 10
	Malines	29,246 20	4,116 30	33,362 50	34,031 35	65,509 85	171,231 12	270,772 32
	Duffel	"	"	"	983 70	3,160 80	12,845 40	16,989 90
	Contich	"	"	"	1,982 40	4,787 90	20,412 25	27,182 55
	Lierre	"	"	"	3,800 90	12,187 90	36,175 55	52,164 35
	Vieux-Dieu	"	"	"	2,027 20	3,739 "	25,123 "	30,889 20
	Anvers	143,332 50	6,758 70	152,091 20	121,250 25	147,625 10	307,389 55	576,264 90
	TOTALS	463,663 44	47,680 "	513,343 44	500,167 "	530,599 80	1,376,898 72	2,467,665 52
	OUEST.	Capelle-au-Bois	"	"	"	696 20	2,520 70	13,675 95	16,892 85
Londerzeel		"	"	"	1,702 60	2,112 "	10,421 80	14,236 40
Malderen		"	"	"	673 80	1,325 "	7,143 65	9,142 45
Buggenhout		"	"	"	962 60	2,173 70	11,002 60	14,138 90
Zele		"	"	"	538 50	3,195 20	8,552 92	12,236 62
Lokeren		"	"	"	2,233 40	7,191 15	19,039 36	28,483 91
Audeghem		"	"	"	156 90	632 35	3,725 13	4,514 38
Termonde		3,441 70	4,478 "	7,922 70	8,038 70	17,878 65	65,118 58	91,035 93
Gyseghem		"	"	"	509 90	2,316 35	3,490 85	6,817 10
Alost		"	"	"	15,778 15	25,219 25	86,359 11	127,356 51
Lede		"	"	"	534 "	2,800 72	8,533 37	11,868 09
Schellebelle		"	"	"	162 60	460 50	2,362 97	2,995 07
Denderleeuw		"	"	"	431 75	1,879 35	12,212 59	14,523 69
Ternath		"	"	"	776 33	3,818 70	15,601 85	20,196 90
Hebaix		"	"	"	39 20	238 65	2,672 08	2,949 93
Ninove		"	"	"	1,883 10	8,589 50	28,440 14	38,912 74
Santbergen		"	"	"	99 "	905 55	4,426 32	5,430 87
Ideghem		"	"	"	100 70	949 80	4,746 71	5,797 21
Grammont		"	"	"	6,286 95	14,722 45	41,464 18	62,473 58
Acrén		"	"	"	300 95	591 05	4,851 87	5,743 87
Lessines		"	"	"	2,074 20	7,173 35	25,694 75	34,942 30
Papignies		"	"	"	66 50	347 95	2,684 75	3,099 20
Wichelen		"	"	"	37 40	392 10	3,582 20	4,011 70
Wetteren		"	"	"	2,762 85	5,071 40	33,306 73	41,140 98
Melle		"	"	"	1,678 10	6,281 20	11,683 32	19,842 62
Gand		65,176 60	23,568 "	88,744 60	105,240 25	143,830 45	355,422 40	614,493 10
Landeghem		"	"	"	545 60	1,808 40	7,503 05	10,257 05
Hansbeke		"	"	"	691 50	1,453 60	5,404 65	7,539 75
Aeltre	"	"	"	1,005 20	3,697 50	16,774 07	21,476 77	
Blomendael	"	"	"	1,670 50	2,324 80	13,368 46	17,363 76	
Oostcamp	"	"	"	88 40	63 70	342 85	514 95	
A reporter	48,621 50	28,046 "	76,667 50	147,755 85	271,941 07	840,729 26	1,270,479 18	

transports de voyageurs et de bagages, pendant l'année 1861.

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES	TOTAL GÉNÉRAL. (Col n° 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
8,503 83	12,665 76	31,825 85	1,809,990 28	9,512 29	86,931 65	06,414 14	
345 81	178 94	183 84	65,018 79	296 20	266 66	562 88	
1,471 78	4,137 75	3,118 30	312,852 65	1,732 20	4,296 48	6,050 68	
57 51	» 18	45 60	17,093 19	57 »	42 57	99 57	
123 45	5 55	19 69	27,331 24	229 40	219 11	448 51	
255 61	1,789 50	112 18	54,321 64	259 75	589 05	845 80	
104 88	4,211 82	28 30	35,234 20	45 »	80 71	125 71	
3,566 99	20,245 29	6,613 30	758,781 67	3,592 20	32,059 93	36,552 13	
14,429 85	43,232 79	41,952 06	3,680,623 66	15,741 21	125,385 16	151,129 40	
71 08	1 60	3 99	16,960 52	32 »	44 73	76 73	
43 10	» 25	8 75	14,268 50	77 80	158 28	236 08	
40 67	»	» 30	9,183 42	30 30	68 46	98 76	
126 57	2 10	2 10	14,271 67	76 »	103 22	184 22	
64 76	» 15	3 83	12,355 36	52 50	53 02	105 52	
108 87	1,259 30	67 55	29,038 63	145 75	319 79	465 54	
13 49	»	»	4,527 67	3 »	2 90	5 90	
271 12	4,250 79	270 18	103,750 72	358 20	799 51	1,187 71	
27 20	»	» 60	6,844 99	26 75	62 82	89 57	
928 97	1,045 24	900 92	131,140 64	731 05	1,235 12	1,966 17	
40 13	»	»	11,908 22	54 »	32 91	86 91	
6 08	»	1 75	3,002 90	»	»	»	
41 02	»	2 22	14,566 93	46 15	35 04	81 19	
68 50	»	8 88	20,274 28	79 45	66 21	145 66	
6 13	»	»	2,956 06	14 62	16 46	31 08	
166 33	»	150 52	39,229 59	278 72	291 75	570 47	
25 73	»	»	5,456 60	16 50	11 19	27 69	
28 »	»	»	5,825 21	14 50	8 07	22 57	
303 78	»	1,192 10	63,969 46	327 10	810 96	1,138 06	
59 49	5 01	4 20	5,812 57	9 75	45 36	55 11	
182 18	20 76	601 34	35,746 58	166 »	373 56	539 56	
13 13	»	»	3,112 33	8 45	16 75	25 20	
13 28	»	»	4,024 98	»	»	»	
125 48	10 83	24 87	41,301 96	180 05	2 3 82	453 87	
86 13	»	10 83	19,939 60	65 05	185 39	251 44	
4,028 07	9,356 91	9,775 63	706,356 51	3,704 19	17,045 76	20,749 95	
50 98	»	6 93	10,314 06	39 70	23 67	63 37	
40 02	»	1 35	7,581 12	48 30	44 62	92 92	
51 98	»	27 12	21,555 87	85 75	161 37	247 02	
187 35	»	» 40	17,551 51	78 15	161 02	237 17	
» 30	»	1 93	517 18	»	»	»	
7,220 01	16,851 94	13,097 11	1,394,315 74	6,778 78	22,456 66	29,235 44	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE. 2	2 ^e CLASSE. 3	TOTAL. 4	1 ^{re} CLASSE. 5	2 ^e CLASSE. 6	3 ^e CLASSE. 7	TOTAL. 8
OUEST. (Suite.)	Report	46,621 50	28,048 "	76,667 50	157,755 85	271,994 07	840,729 26	1,270,479 19
	Bruges	18,843 70	6,087 70	24,931 40	39,703 05	51,658 50	118,619 33	209,960 88
	Jabbeke	"	"	"	339 40	728 90	7,050 70	8,119 "
	Plasschendael	"	"	"	597 "	1,317 60	9,268 45	11,183 05
	Ostende	52,945 60	17,078 80	70,624 70	49,532 45	52,528 "	79,266 75	181,325 20
	La Pinte	"	"	"	47 70	295 10	1,297 50	1,640 60
	Nozareth	"	"	"	236 10	248 90	1,935 60	2,420 60
	Deynze	49 80	43 30	93 10	2,209 10	8,359 20	33,784 70	44,333 "
	Machelen	"	"	"	9 60	123 30	508 70	641 60
	Olsène	"	"	"	229 40	877 80	3,936 25	5,043 45
	Waereghem	"	"	"	1,353 20	4,525 40	27,851 80	33,733 40
	Haerlebeke	"	"	"	743 60	3,145 "	12,228 45	16,115 05
	Courtrai	"	"	"	18,305 65	36,985 45	97,662 73	152,953 83
	Mouscron	98 "	"	98 "	7,239 05	13,528 80	61,289 31	84,057 06
	Néchin	"	"	"	461 35	1,354 90	14,404 25	16,220 50
	Templeuve	"	"	"	610 15	1,090 60	5,851 38	7,552 13
	Tournai	"	"	"	32,955 05	41,299 30	112,244 49	186,498 84
	Havennes	"	"	"	24 05	121 55	981 41	1,127 01
	Bary-Maulde	"	"	"	766 70	583 30	5,144 26	6,494 26
	Jette	"	"	"	2,249 65	2,292 90	4,720 02	9,262 57
	Schendelbeke	"	"	"	8 50	291 70	1,252 43	1,552 63
	Tronchiennes	"	"	"	376 90	1,051 50	2,765 35	4,193 75
	Leuze	"	"	"	4,278 05	11,436 70	36,920 07	52,634 82
	Ligne	"	"	"	1,814 80	1,035 30	5,719 68	8,569 78
	Ath	"	"	"	6,824 "	12,006 50	50,757 25	69,587 75
	Hofles	"	"	"	515 30	751 "	3,201 62	4,467 92
Chièvres-Attres	"	"	"	799 35	2,225 05	6,174 66	9,199 06	
Brugelette	"	"	"	1,488 35	2,956 45	10,354 42	14,799 22	
Lens	"	"	"	813 45	2,770 "	8,612 31	12,195 76	
Blankenberghe	10 30	"	10 30	71 30	15 30	32 80	119 40	
TOTAUX	120,569 20	51,855 80	172,425 "	332,359 "	529,596 07	1,561,586 23	2,428,621 30	

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
7,230 01	16,851 94	13,097 11	1,384,315 74	6,778 78	22,456 60	29,235 44	
1,463 12	5,664 59	909 80	242,949 79	1,212 07	7,690 85	8,908 92	
21 26	"	5 30	8,145 56	"	"	"	
42 34	"	10 24	11,235 63	17 30	48 82	64 12	
1,435 92	2,195 60	360 84	235,062 26	1,255 55	29,579 16	30,834 71	
1 50	"	"	1,642 10	1 50	6 85	8 35	
2 36	"	"	2,422 96	"	"	"	
161 52	" 35	28 50	44,636 47	190 70	344 08	534 78	
" 54	"	"	612 14	"	"	"	
12 38	"	"	5,055 83	"	"	"	
108 07	41 39	60 60	33,953 36	119 15	175 96	295 11	
45 23	24 99	2 53	16,197 80	71 30	100 52	171 82	
331 98	1,180 90	597 64	155,114 35	1,110 40	2,015 26	4,025 66	
695 69	4 13	490 55	65,335 63	867 49	2,524 90	3,392 39	
38 94	"	60 82	16,320 26	92 80	62 68	155 48	
20 51	"	56 90	7,639 54	40 70	77 75	118 45	
581 33	5,741 72	2,154 11	194,978 "	1,559 61	5,676 81	7,236 42	
3 82	"	"	1,130 83	" 50	3 18	3 68	
15 66	25 25	"	6,535 17	27 32	48 27	75 59	
58 53	1 98	5 40	9,328 47	37 75	93 82	131 57	
2 98	"	"	1,555 61	"	"	"	
9 39	"	"	4,203 14	1 "	1 19	2 19	
199 18	24 42	174 78	53,033 20	287 22	1,199 32	1,486 54	
26 63	"	"	8,596 41	38 91	206 24	247 15	
232 36	1,436 98	1,183 56	72,440 65	295 28	1,075 13	1,370 41	
11 33	"	"	4,479 23	10 83	40 70	51 53	
30 03	"	2 59	9,231 68	31 63	74 80	106 43	
76 43	1 96	4 15	14,881 75	65 23	231 93	297 16	
57 43	"	6 92	12,260 11	44 51	134 88	179 37	
"	"	"	129 70	"	"	"	
12,977 55	33,196 20	19,211 34	2,661,331 39	14,157 53	74,775 74	88,933 27	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
EST.	Boortmeerbeek	"	"	"	405 10	702 10	4,900 70	6,007 90
	Haccht	"	"	"	538 80	1,850 80	9,842 30	12,231 90
	Wespelaer	23,261 90	2,776 20	26,038 10	914 90	3,598 30	8,793 75	13,300 95
	Louvain	"	"	"	42,174 15	54,770 70	140,843 "	237,787 85
	Vertryck	6,736 50	1,822 50	8,559 30	901 40	1,524 70	8,487 15	10,913 25
	Tirlemont	"	"	"	11,394 90	19,808 80	72,016 35	103,220 05
	Esemael	19,333 "	145 "	19,478 "	511 30	762 90	3,431 60	4,706 "
	Landen	"	"	"	6,468 40	9,415 20	36,111 65	51,995 25
	Gingelom	"	"	"	772 10	1,101 80	3,607 40	5,481 30
	Roux	"	"	"	302 10	653 50	2,446 45	3,404 05
	Waremmé	"	"	"	4,572 40	5,839 90	30,175 35	40,687 65
	Feshe	1,426 60	8 10	1,434 70	578 50	2,419 "	15,369 45	18,584 05
	Ans	"	"	"	820 20	1,767 20	18,678 15	21,165 55
	Haut-Pré	70,464 20	7,033 50	86,497 70	3,066 40	9,814 40	56,064 45	69,875 25
	Liège	652 "	"	652 "	84,298 70	86,658 80	198,175 85	369,133 35
	Chénée	"	"	"	2,462 60	4,648 20	20,467 75	27,578 53
	Chaufontaine	"	"	"	3,572 60	5,410 70	8,558 60	17,550 90
	Trooz-Aval	"	"	"	877 40	1,913 "	12,214 20	15,004 60
	Nessonvaux	7,261 20	56 "	7,317 20	640 "	2,304 90	12,629 80	15,583 70
	Pepinster	"	"	"	2,912 50	6,439 30	23,637 95	32,989 75
Ensisval	36,304 70	4,642 50	41,237 20	1,664 83	1,844 20	7,413 05	10,922 10	
Verviers	2,114 10	"	2,114 10	33,981 80	33,815 45	108,402 90	160,200 15	
Dolhain	3,921 60	"	3,921 60	1,300 80	2,177 40	10,941 55	14,419 75	
Herbesthal	"	"	"	3,700 30	5,935 80	22,050 50	31,686 60	
TOTAUX.	180,765 60	16,684 10	197,449 90	198,839 20	265,218 05	636,280 10	1,300,337 35	
MIDI.	Bruxelles (Midi)	94,601 10	32,513 80	127,114 90	130,800 15	120,877 50	325,968 42	577,666 07
	Forest	"	"	"	48 70	210 "	1,412 60	1,671 30
	Ruysbroeck	"	"	"	369 80	2,533 75	9,608 88	12,512 43
	Loth	"	"	"	385 30	917 80	5,321 43	6,624 53
	Hol	"	"	"	6,154 85	11,701 95	67,562 01	85,418 81
	Lembeyq	"	"	"	485 "	594 90	2,306 71	3,386 61
	Tubise	"	"	"	2,583 70	3,782 95	24,194 43	30,561 08
	Braine-le-Comte	320 "	2,135 "	2,455 "	4,000 00	9,191 75	54,375 83	67,571 28
	Écaussines	"	"	"	2,241 45	5,511 15	19,764 30	27,516 90
	Manage	"	"	"	10,982 45	15,142 15	58,524 86	84,649 46
	L'Olive	"	"	"	143 20	273 60	752 19	1,168 99
	Nariemont	"	"	"	1,837 80	2,060 55	3,278 08	7,176 43
	Bezume	"	"	"	297 40	951 40	2,509 41	3,758 21
	A reporter	94,921 10	31,648 80	129,569 90	160,330 70	173,752 45	575,598 95	909,682 10

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
18 92	"	"	8,026 82	"	"	"	
67 73	3 45	22 37	12,325 45	22 40	27 79	50 19	
101 84	2 98	1 70	13,413 47	"	"	"	
J,217 53	4,050 41	3,006 23	272,100 12	1,475 15	5,656 15	7,131 30	
51 17	1 40	12 34	10,978 16	98 85	35 59	174 44	
394 06	1,966 03	1,876 67	110,016 11	678 15	2,076 02	2,756 77	
23 21	"	"	4,729 21	23 65	86 16	109 81	
343 48	5 38	206 09	72,028 20	210 25	608 56	1,108 63	
32 62	" 73	"	5,514 65	27 10	75 29	102 39	
4 98	"	"	3,409 03	10 "	26 58	36 58	
113 68	" 50	8 54	40,708 57	250 50	413 13	672 63	
37 63	"	"	18,622 78	44 50	86 64	131 34	
27 45	2,728 68	"	25,356 58	26 75	95 36	122 11	
232 84	456 41	115 81	70,700 31	241 07	490 18	731 25	
1,477 78	8,427 20	2,667 64	468,403 67	2,022 55	20,445 37	23,367 92	
109 23	"	10 35	28,550 13	186 15	356 33	542 48	
86 58	"	59 20	17,696 68	192 70	475 22	667 92	
48 68	"	8 11	15,061 59	78 50	50 84	129 34	
45 70	"	" 99	15,630 39	84 30	31 99	96 49	
463 96	" 66	294 23	41,066 "	331 55	854 29	1,185 84	
34 51	"	"	10,956 61	104 40	154 52	258 92	
927 52	5 70	987 06	209,357 63	2,228 60	7,356 54	9,585 34	
3 45	"	1 30	16,538 60	105 95	136 25	242 20	
111 47	"	201 50	35,921 17	363 60	538 83	922 63	
5,926 62	17,649 93	9,078 13	1,531,112 13	9,716 27	40,372 85	50,069 12	

2,044 03	2,533 90	51,153 70	761,112 60	10,750 12	27,243 18	39,002 30
3 76	"	1 37	1,676 43	3 30	1 62	5 12
42 80	"	1 32	12,556 55	30 50	2 08	32 58
39 86	"	"	6,664 39	21 "	8 69	29 69
241 17	"	694 72	86,354 70	427 14	471 41	898 55
21 28	"	1 62	3,409 49	30 55	14 11	44 66
83 28	"	358 95	31,003 31	132 27	141 80	277 07
217 49	1 26	422 20	70,667 23	436 32	675 22	1,113 54
62 87	"	363 90	27,963 67	151 30	183 68	334 98
174 99	"	323 67	65,148 12	512 25	962 56	1,474 81
" 90	"	"	1,169 89	5 "	4 97	9 97
11 96	"	"	7,188 39	44 95	110 84	155 79
4 25	"	1 50	3,763 96	23 90	40 08	63 98
3,548 62	2,535 16	53,342 95	1,008,678 73	12,579 60	29,863 44	42,443 04

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
1	2	3	4	5	6	7	8	
MIDI. (Suite.)	Report	94,921 10	31,648 80	129,569 90	160,330 70	173,752 45	575,598 95	909,682 10
	La Louvière	"	"	"	3,179 50	8,721 60	20,641 33	32,582 63
	Braquegnies	"	"	"	1,062 35	4,685 10	10,247 45	16,194 90
	Havré	"	"	"	214 10	2,399 30	6,399 15	9,009 55
	Obourg	"	"	"	294 05	1,091 "	4,497 22	5,882 27
	Nimy	"	"	"	647 30	2,622 90	6,643 50	9,913 70
	Gouy-lez-Piéton	"	"	"	263 35	1,173 "	8,316 76	9,765 13
	Pont-à-Celles	"	"	"	133 50	6,355 96	7,296 66	"
	Luttre	"	"	"	659 80	1,825 63	10,100 27	12,643 92
	Gosselies	"	"	"	5,121 "	7,382 85	37,300 31	49,804 16
	Roux	"	"	"	1,936 70	3,927 70	25,632 82	31,517 22
	Marchienne	"	"	"	6,822 75	6,701 80	36,231 57	51,756 12
	Charleroi	10,073 30	3 80	10,079 10	28,840 10	39,935 23	137,686 01	206,511 36
	Châtelain	2,925 40	"	2,925 40	8,426 90	19,142 90	56,578 19	84,147 99
	Farciennes	"	"	"	931 60	2,579 90	11,190 85	14,702 55
	Tamines	480 70	"	480 70	2,063 20	5,806 70	20,216 62	28,056 52
	Auvclais	"	"	"	404 "	2,021 40	18,251 42	20,683 82
	Moustier	"	"	"	693 60	1,476 20	16,565 73	18,733 53
	Floreffe	"	"	"	1,086 90	3,195 50	18,736 69	23,019 09
	Namur	3,352 90	"	3,352 90	15,189 95	47,267 10	75,061 21	137,511 26
	Soignies	"	"	"	3,278 05	9,672 80	33,421 48	48,370 33
	Jurbise	"	"	"	1,711 20	4,059 30	15,681 39	21,654 89
	Mons	30,082 40	1,181 70	31,264 10	46,067 75	81,454 75	188,682 23	316,404 73
	Jemmapes	"	"	"	3,059 60	8,168 45	36,255 32	47,503 37
	Saint-Ghislain	"	"	"	6,823 05	11,842 23	48,368 04	66,033 34
	Boussu	"	"	"	2,857 25	7,062 60	20,813 26	30,733 13
	Thulin	"	"	"	2,004 30	3,532 15	12,191 58	17,728 23
	Quiévrain	1,136 50	1,491 30	2,627 80	4,103 75	8,079 60	35,111 45	47,294 80
	Marche-lez-Écaussines	"	"	"	90 60	445 50	1,720 04	2,266 14
	TOTAUX de la ligne du Midi	112,972 30	37,327 60	180,299 90	309,321 70	473,037 10	1,495,037 64	2,277,399 64
— — de l'Est	180,765 80	16,681 10	197,449 90	108,639 20	295,218 05	636,280 10	1,300,337 35	
— — de l'Ouest	120,560 20	51,635 80	172,425 "	332,359 "	529,596 07	1,564,566 23	2,426,321 30	
— — du Nord	465,663 44	47,650 "	513,333 44	500,167 "	590,590 80	1,376,898 72	2,467,665 52	
TOTAUX	909,970 74	153,547 50	1,063,518 24	1,340,699 90	1,858,451 02	6,272,782 89	8,471,923 81	
SERVICE	De la Flandre occidentale	"	"	"	10,397 90	15,750 70	15,255 23	41,403 63
	De Pepinster à Spa	40,458 50	93 20	40,551 70	15,351 10	12,147 60	21,943 "	49,441 90
	Du chemin de fer du Centre	"	"	"	2,893 50	4,160 00	10,656 95	17,731 35
	Du Nord-Belge	81,344 40	48,738 05	130,082 45	5,100 80	7,808 94	18,378 44	31,378 18
	De Liège à Turnhout	"	"	"	3,853 20	7,923 70	25,283 20	37,060 10
	De Hainaut et Flandres	256 40	363 20	619 60	670 45	1,467 05	3,303 75	5,521 25
	De l'Entre-Sambre-et-Meuse	"	"	"	4,569 10	5,585 80	10,464 75	20,620 15
	Du Grand Luxembourg	276 "	"	276 "	1,439 10	1,713 50	467 85	3,640 45
	Franco-belge, par Quiévrain	45,276 25	16,786 15	62,062 40	9,066 65	15,017 60	24,828 81	48,943 06
	— — par Mouscron	111,102 30	43,305 15	154,407 45	41,661 10	32,993 15	68,657 82	143,331 07
	— — par Haumont	78,789 60	"	78,789 60	"	"	"	"
	Rhénan-belge	304,508 25	131,321 82	435,830 07	22,540 70	27,672 10	24,536 15	74,768 95
	Prusso-belge	5,401 60	29 "	5,430 60	293 30	601 80	673 35	1,574 45
	Hollando-belge	22,686 30	238 60	22,924 90	3,362 55	6,724 70	4,305 20	14,392 45
	Prusso-neerlandais-belge	12,147 90	"	12,147 90	9,329 80	16,320 "	43,574 80	69,224 60
	Anglo-belge-rhénan	12,737 10	3,542 20	16,279 30	"	"	"	"
	Du South Eastern railway	91,161 80	30,407 05	121,368 85	"	"	"	"
General-Steam-Navigation	13,557 40	"	13,557 40	14,806 30	12,312 20	"	27,148 50	
Gand à Anvers (par St-Nicolas)	"	"	"	"	"	"	"	
Manège à Wavre	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAUX	1,729,674 54	428,371 92	2,158,046 46	1,496,147 95	2,026,749 06	5,545,212 19	9,058,110 10	
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise	11,059 20	1,963 50	13,022 70	31,510 "	44,482 08	139,614 74	215,606 82	
TOTAUX GÉNÉRAUX	1,740,733 74	430,335 42	2,171,069 16	1,517,657 95	2,071,232 04	5,684,826 93	9,273,716 92	

				BAGAGES.			Observations.
ENFANTS.	MILITAIRES.	SOCIÉTAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
3,548 62	2,535 16	53,312 05	1,098,678 73	12,579 60	29,803 44	42,443 04	
81 00	"	549 17	33,212 05	181 97	228 37	410 54	
23 18	1 33	6 75	10,226 36	92 50	51 76	144 20	
13 22	"	" 65	9,023 42	24 25	29 82	54 07	
15 08	"	"	5,897 35	16 75	19 12	35 87	
9 08	"	"	9,923 68	43 00	34 83	78 43	
31 20	"	"	9,816 33	29 40	24 57	53 97	
105 36	"	"	7,314 02	12 "	5 53	17 56	
57 76	"	"	12,703 69	70 "	44 48	114 38	
164 53	"	357 40	50,326 11	239 "	44 75	773 75	
117 01	5 "	207 56	31,846 79	100 15	211 34	311 49	
136 25	8 75	084 05	32,553 17	304 80	329 15	633 95	
496 34	3,291 47	1,934 20	222,342 47	1,511 35	4,464 80	5,976 35	
158 29	2 80	1,050 41	85,254 89	622 30	859 36	1,481 66	
17 26	"	161 23	14,881 06	41 50	88 09	127 59	
40 97	1 65	104 35	28,810 09	166 45	109 60	276 05	
20 84	1 60	"	20,712 26	56 35	32 20	89 55	
31 35	5 10	"	18,771 09	57 15	37 32	94 47	
43 96	8 65	11 63	23,083 33	156 53	90 76	247 31	
213 39	3,827 77	969 72	143,905 04	1,333 30	3,661 78	4,997 08	
163 74	"	84 75	43,618 82	343 37	716 04	1,059 41	
72 60	"	1 60	21,729 18	69 82	74 79	144 01	
920 45	0,593 68	2,040 29	360,823 25	2,735 74	6,014 57	8,750 31	
98 27	826 42	296 66	48,524 71	201 59	281 99	486 58	
97 73	3 40	447 83	66,582 30	590 62	547 66	1,138 28	
94 46	4 70	283 30	31,115 59	177 45	206 45	383 90	
63 84	3 06	69 53	17,864 66	94 52	91 56	186 08	
203 82	1 60	263 08	50,411 10	758 67	2,359 31	3,117 98	
11 88	"	"	2,278 02	6 "	9 18	15 18	
7,064 56	10,922 24	63,606 12	2,548,292 46	22,671 95	51,170 75	73,842 70	
5,906 82	17,049 93	9,678 13	1,531,112 13	9,716 27	40,372 85	50,089 12	
12,977 55	33,196 20	19,211 34	2,664,331 39	14,157 53	74,775 74	88,933 27	
14,420 85	43,232 79	41,952 09	3,080,623 66	15,744 24	125,385 16	141,129 40	
40,468 78	114,001 16	131,447 65	9,824,350 61	62,269 99	291,704 50	353,974 49	
"	2,284 37	2,920 30	46,608 50	441 75	2,270 11	2,711 80	
"	"	195 "	90,183 60	1,083 23	10,100 73	11,183 96	
9 50	"	406 "	18,236 85	134 50	168 50	303 "	
1,231 15	"	"	162,691 78	714 92	18,115 97	18,830 69	
"	60 75	"	37,126 85	449 75	614 30	1,064 11	
40 91	333 94	"	6,513 70	71 "	251 41	325 41	
"	"	"	20,620 15	196 20	1,316 41	1,512 61	
"	"	"	3,916 43	15 60	199 18	214 78	
355 35	"	"	111,360 81	"	4,989 01	4,989 01	
99 30	"	"	297,837 82	"	7,363 07	7,363 07	
316 20	"	"	79,105 89	"	5,315 79	5,315 79	
178 15	271 47	4,412 74	515,461 38	304 50	76,215 62	76,520 12	
3 85	"	"	7,908 90	"	1,225 86	1,225 86	
"	"	"	37,317 35	154 71	6,655 76	6,810 47	
313 89	28,975 06	"	110,661 45	276 26	7,220 93	7,497 19	
"	"	"	16,279 30	"	"	"	
"	"	"	121,568 85	"	14,617 60	14,617 60	
"	"	"	40,705 90	"	"	"	
"	"	66 "	66 "	"	"	"	
"	"	454 "	454 "	"	"	"	
43,017 08	145,926 75	142,991 89	11,548,092 08	66,132 41	448,332 87	514,465 28	
854 34	1,515 77	1,762 93	232,762 56	1,509 93	5,572 01	7,081 94	
43,871 42	147,442 52	144,754 62	11,780,854 64	67,612 34	453,924 88	521,567 22	

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

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				Prix par 100 kilog.		
	NOMBRE DE COLIS. — Taux uniformes.	De 2 à 10 kil. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS au minimum.	De 10 à 500 kilog.		AU-DESSUS DE 100 kilog. — Quintaux.	1 ^{re} CLASSE. — Tonnages.	2 ^e CLASSE. — Tonnages.	3 ^e CLASSE. — Tonnages.
		NOMBRE DE COLIS TAXÉS au minimum.	POIDS TAXÉS — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.					
					NOMBRE D'EXPÉDITIONS.	POIDS. — Quintaux.				
1861. JANVIER . . .	24,429	8,250	118,559	44,614	37,531	29,770	40,409	39,364	51,960	17,300
FÉVRIER . . .	23,744	7,412	113,002	44,448	44,181	30,282	39,479	37,714	57,345	25,265
MARS	27,63	10,227	137,184	17,703	48,488	36,426	44,373	38,963	65,267	29,990
AVRIL	27,790	8,821	138,013	47,287	46,733	32,624	41,007	34,563	59,703	24,331
MAI	30,479	13,364	136,047	47,383	46,247	34,959	41,700	33,400	62,983	29,408
JUIN	29,588	10,682	124,973	47,132	44,810	30,369	37,557	32,744	59,207	27,340
JUILLET	27,792	8,807	141,384	47,785	44,867	34,357	42,624	33,680	66,045	27,414
AOUT	28,130	10,435	140,272	49,067	49,247	35,479	42,724	34,291	58,859	24,487
SEPTEMBRE . .	26,074	10,242	134,991	48,204	49,056	36,068	42,937	35,399	62,610	26,904
OCTOBRE . . .	29,608	11,979	153,954	21,076	55,261	42,880	51,666	45,376	68,405	26,555
NOVEMBRE . .	34,408	15,064	142,016	17,895	46,487	35,718	46,824	40,942	66,366	25,752
DÉCEMBRE . .	33,849	14,721	136,710	46,317	42,022	34,602	44,373	38,674	58,237	20,025
TOTAUX . . .	343,424	130,007	1,614,402	208,878	554,540	404,534	515,364	415,077	736,987	304,465

marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1861.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).							TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
TARIF SPÉCIAL.	TARIFS SPÉCIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1861.		PRIX RÉDUCIT.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES, CROÛTE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
	Paris, Nantes, Cherbourg.	Beauvais, Caen, Briques, fente brute.		NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ.					1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.							
204,491	"	"	44,472	660	3,440	360,397	32,047	26	361	240	228	921	1,750
167,293	"	"	46,456	"	"	334,070	21,281	16	286	251	218	904	1,659
153,245	"	"	45,264	"	"	332,729	51,985	21	322	303	237	1,086	1,948
133,030	"	"	36,793	24	250	288,670	17,284	24	318	308	245	1,310	2,181
152,526	"	"	48,573	46	380	327,270	15,698	26	382	457	275	1,321	2,435
59,496	10,970	82,447	48,702	28	360	320,636	22,830	39	379	333	205	1,033	1,972
58,902	13,870	83,821	56,527	42	420	340,376	24,326	30	318	306	231	858	1,713
55,029	14,316	90,275	53,655	28	310	331,216	17,448	34	358	257	227	943	1,787
70,440	12,424	93,939	46,001	28	290	347,754	42,209	25	302	267	238	1,044	1,854
74,238	9,740	110,844	57,316	28	280	392,784	46,594	28	338	277	234	1,006	1,945
77,507	5,207	106,886	49,030	28	270	371,960	29,586	31	367	224	216	915	1,722
91,985	3,890	87,973	56,256	44	450	357,200	23,339	27	265	259	217	796	1,537
4,297,282	70,420	655,932	588,746	(926)	6,420	4,105,029	317,297	327	3,996	3,482	2,771	12,251	22,500

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

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.						
	DE 2 KIL. ET AU-DESSOUS. Taux uniforme.	DE 2 A 10 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	DE 10 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX REDUIT.
		Expéditions tarifées			Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes						
		Au minimum.	Au poids										
1861. JANVIER	6669 91	3592 67	17913 40	21203 98	6420 15	54437 42	36954 03	117811 00	291034 25	254378 40	79261 67	519680 66	110471 32
FÉVRIER	5951 42	3271 64	12662 70	21888 77	6461 66	33338 67	54315 73	120146 60	267420 84	244731 27	112037 31	412595 22	134784 10
MARS	7519 73	4314 38	16016 48	27650 59	7601 59	65010 65	66516 24	139128 11	299715 62	316861 47	121682 80	365377 23	117087 "
AVRIL	7797 80	3859 13	11865 00	26521 99	7546 95	36706 19	53830 01	122863 75	262612 68	295159 67	110303 31	312248 56	113334 13
MAI	8193 73	3070 69	16216 18	29780 59	7610 17	35422 61	56095 76	121128 57	260191 99	305316 17	114261 66	371650 22	118382 47
JUIN	8101 92	4255 79	14763 71	27121 12	7564 53	54163 64	53538 43	117660 80	245427 55	294273 39	118670 89	101125 93	148330 44
JUILLET	7826 21	3870 40	16029 67	27726 26	7924 70	57695 03	56057 09	122577 72	267721 12	352068 35	105580 38	107501 66	130918 32
AOUT	7005 93	4481 33	15556 84	27941 12	5469 68	65485 10	57474 18	131128 96	261992 10	316495 93	105017 56	99414 02	126923 56
SEPTEMBRE	7501 79	1326 62	14758 06	26586 47	8035 01	67357 31	59561 49	135156 81	272647 73	333324 07	121455 50	164686 90	120998 18
OCTOBRE	8386 23	5068 56	15047 79	24502 68	9332 11	80796 33	69206 17	150334 61	336425 48	344411 34	116806 77	126345 28	163820 22
NOVEMBRE	10259 46	7314 17	10780 13	26389 76	8041 65	66345 23	63064 58	137451 46	318217 49	307818 31	108081 23	152367 64	151506 66
DÉCEMBRE	10171 31	7325 70	10004 24	27461 25	7470 21	62336 59	56921 45	126728 25	302610 85	262767 27	77249 30	152611 66	173345 74
TOTAUX	6578 36	56751 09	170650 26	323979 90	92678 52	741596 13	717358 60	1351643 45	3429633 83	3695724 66	1294249 89	2914114 18	1615508 14
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise	1775 88	617 29	2753 32	4446 49	1306 37	11107 43	12163 09	24670 91	71790 41	76823 02	23770 12	126679 41	4283 20
TOTAUX	8354 24	57368 37	172703 58	328426 39	93978 89	753003 56	729531 69	1578314 36	3501444 34	3774547 68	1318029 01	3040793 59	1619791 34

merchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1861.

(300 kilog. et plus).					TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 102.	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIFS SPÉCIAUX DU 4 ^{er} JANVIER 1861		ABONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES.			ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
Parés, moellons, chaux.	Houilles, coke, briquettes, forte brute.	Droit d'abonnement.	Frais de transport.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
"	"	3850	1536 50	1266539 20	16392 68	92771 62	1507721	1191 60	11268 30	1859 72	2788 27	15975 75	21889 91	47767 68	1618566 22
"	"	"	"	1231574 74	12013 72	88722 51	1471306 20	419 80	7932 35	2212 69	2758 52	15803 46	28816 96	45874 08	1549537 14
"	"	"	"	1230564 21	16258 02	97683 85	151675 16	949 "	9721 69	2967 50	2667 19	18775 50	34121 06	48263 28	1595011 53
"	"	120	75	1096852 55	9205 80	88805 97	1315970 66	1509 30	9238 20	3003 82	2774 92	21382 60	36799 54	42765 47	1426611 37
"	"	230	114	1170349 71	8431 28	91726 08	1421416 23	1485 69	11601 70	5073 70	3290 53	23429 "	42397 91	45588 35	1510758 11
36019 63	230663 62	140	108	1174371 48	11593 04	87598 97	1418351 71	1835 50	11487 "	3179 42	2431 23	17713 70	34811 25	45026 41	1500041 97
41211 67	226487 46	210	125	1232756 90	12106 88	90973 "	1485310 84	1714 70	9810 55	2905 67	2733 32	14823 53	30293 15	43760 50	1561099 09
43173 79	232637 23	110	93	1190887 23	8078 55	91977 51	1450316 37	1775 80	10890 10	2148 36	2789 37	16590 83	22418 08	44016 66	1528527 51
43431 86	233673 55	140	87	1202614 79	6699 81	91195 63	1551683 54	1206 80	9868 50	2219 25	2839 28	19447 75	3145 08	46744 53	1037039 95
31428 23	331405 59	140	84	1472860 91	21697 50	110705 39	1793107	1398 29	11219 30	2293 77	3002 76	21635 "	37570 83	50575 74	1882648 77
19780 33	314767 33	140	81	1372763 01	12894 58	100777 38	1652276 19	2035 59	11744 40	1986 47	2682 19	17677 70	34050 76	44252 20	1732654 65
14202 23	294042 82	70	45	1296944 87	8334 56	97890 62	1557388 55	1027 40	7972 17	2193 37	2481 "	14302 70	26655 21	48181 44	1633552 63
229247 74	1863077 62	5180	2349 50	15049105 68	143966 37	1133937 47	18202632 83	16486 30	122765 37	32106 04	33254 61	2.6077 59	401293 55	552782 24	19176384 94
17636 "	85044 30	"	242 50	408277 98	747 54	10526 75	448669 65	203 20	1559 40	527 66	417 69	1110 10	3614 11	337 37	433024 61
246883 74	1948121 92	5180	2592 "	15457383 62	141713 91	1144161 22	18651502 59	16689 50	124324 77	32633 50	33671 73	217187 69	407818 "	553119 61	19629109 61

DÉSIGNATION DES MOIS.	TÉLÉGRAPHES.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						TOTAL.
		Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Engins extraordinaires et frais imprimés.	
1861. JANVIER	45,144 79	12,477 00	1,032 41	37,632 36	37,856 20	2,455 47	1,557 40	92,771 62
FÉVRIER	44,253 55	11,880 60	1,186 21	56,559 66	54,808 64	3,523 44	1,181 96	88,722 51
MARS	46,891 15	12,854 90	1,574 64	42,965 85	55,968 46	3,376 50	1,143 78	97,683 88
AVRIL	48,157 85	11,473 15	1,619 23	59,999 46	52,379 29	3,184 85	1,177 97	89,805 97
MAI	52,661 94	12,261 45	1,470 82	41,711 14	31,657 82	3,462 22	1,162 65	91,726 08
JUIN	47,851 36	14,822 55	1,471 02	59,687 29	50,221 08	5,128 05	1,269 .	87,598 07
JUILLET	50,841 25	12,573 10	1,655 03	59,820 20	52,104 10	2,937 20	985 37	90,075 .
AOUT	58,041 55	12,548 85	1,720 85	41,581 72	31,950 02	3,110 67	1,065 40	91,977 51
SEPTEMBRE	60,808 26	15,140 20	1,460 65	41,588 63	53,798 26	3,090 58	1,157 51	94,195 65
OCTOBRE	48,557 51	14,840 10	1,598 86	47,817 74	41,594 88	4,038 01	995 66	110,705 30
NOVEMBRE	42,945 87	15,865 40	1,581 58	45,068 85	57,252 40	3,927 67	1,155 68	100,777 38
DÉCEMBRE	44,700 06	15,200 15	1,515 75	40,150 95	56,144 65	3,677 73	3,450 41	97,890 62
TOTAUX	588,552 66	132,938 05	17,456 85	492,315 81	515,495 89	59,704 04	16,028 85	1,155,957 47
A ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise	»	2,190 43	»	»	7,829 64	405 07	105 89	10,526 75
TOTAUX	588,552 66	135,128 50	17,456 85	492,315 81	423,325 55	40,107 11	16,132 42	1,144,464 22

N° XIII

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports
de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			Prix par 400 kilog.			
		NOMBRE DE COLIS. Tous uniformes.	De 2 à 40 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	De 40 à 500 kilog.		1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS DU MINIMUM.	POIDS TAXÉ. Kilogrammes.		De 400 kilog. et moins.					
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS	POIDS. — Quintaux.				Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
NORD.	Bruxelles (Nord) ..	48,498	6,755	468,935	40,726	36,510	47,378	17,398	66	"	"
	— (Central) ..	46,708	18,999	474,569	42,484	55,518	24,565	46,369	"	"	"
	— (Allée-Verte)	546	749	42,273	2,749	26,477	47,628	52,007	32,763	23,147	5,361
	— (Entrepôt) ..	475	439	2,049	205	4,123	4,065	2,038	2,272	5,352	4,057
	Vilvorde	4,493	749	5,349	4,779	2,480	4,369	3,504	984	4,468	277
	Malines	4,483	3,906	22,472	5,857	10,547	6,232	40,656	7,137	8,048	4,444
	Duffel	440	92	420	364	294	196	514	475	357	24
	Contich	499	422	309	332	383	215	244	98	451	"
	Lierre	2,769	4,391	7,699	4,413	2,555	4,358	2,438	888	4,289	6
	Vieux-Dieu	215	64	923	283	509	234	446	492	470	26
Anders	45,392	6,044	441,753	42,389	53,464	42,083	60,324	59,242	413,448	50,298	
TOTAUX	450,288	38,980	536,724	48,248	189,860	442,325	465,725	103,837	152,800	58,787	
OUEST.	Jette	50	34	527	311	395	459	3	4	"	"
	Ternath	255	453	614	473	431	259	532	4,237	743	"
	Lède	342	96	455	248	387	247	348	301	308	"
	Schellebelle	348	44	75	49	82	48	36	48	40	"
	Cappelle	462	444	219	325	443	295	514	432	464	40
	Londerzeel	256	456	432	344	682	413	376	160	268	"
	Malderen	453	64	240	477	609	387	800	82	444	"
	Buggenhout	281	434	843	362	964	606	814	675	260	"
	Termonde	2,096	2,090	5,462	2,048	4,439	3,053	6,236	8,016	3,043	487
	Zele	356	87	4,039	366	4,742	4,446	4,897	985	607	5
	Lokeren	777	479	3,969	760	3,325	4,703	2,008	2,937	4,928	40
	Audeghem	436	88	247	412	331	460	443	530	472	42
	Gyseghem	54	35	431	495	245	426	75	46	34	"
	Alost	3,483	3,065	47,853	4,653	9,654	6,056	9,938	5,284	2,657	430
	Erembodegem	"	"	"	"	"	"	"	"	478	7
	Denderleeuw	449	404	250	499	251	447	477	224	231	"
	Ninove	4,404	4,581	6,512	4,390	2,402	4,462	4,839	4,734	3,428	80
	Santbergen	68	42	294	77	208	400	98	40	630	45
	Ideghem	400	67	281	55	227	431	93	494	375	20
	Schendelbeke	4	4	43	47	46	26	41	45	45	"
Grammont	3,635	4,089	45,469	3,204	7,475	3,601	4,431	4,788	4,977	498	
Acren	444	32	247	406	493	227	484	436	324	"	
Lessines	4,501	89	3,765	4,493	4,202	2,444	3,313	2,053	3,939	6,560	
Papignies	28	2	98	53	427	81	103	406	45	"	
Rebaix	24	23	350	37	431	78	446	427	455	"	
A reporter	45,443	9,636	58,802	47,054	38,991	22,897	34,413	27,091	24,989	7,534	

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).							TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
TARIF SPÉCIAL.	TARIFS SPÉCIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1861		PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES. CHIMP DE 1,000 FRANCS.	EQUIPAGES, PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE, PAR VALEUR.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	Payés, MORILLONS, chauf. TOURNAI.	Nonille, coke, briquettes, fonte brute. TOURNAI.		NOMBRE de VOYAGES.	POIDS TAXÉ. TOURNAI.					1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	
			247	"	"	313	35,092	444	219	4	7	5	235
			"	"	"	"	8,330	"	"	"	"	"	"
348			449	"	"	61,768	"	2	"	186	149	298	603
			"	"	"	9,284	974	"	"	"	"	"	"
			"	"	"	2,429	484	"	"	2	"	4	3
494			968	"	"	47,475	4,336	"	959	295	275	725	2,254
			"	"	"	553	25	"	"	"	"	4	1
			"	"	"	219	44	"	8	46	7	6	67
44			46	"	"	2,210	481	"	"	4	4	21	29
			95	"	"	483	5	"	"	"	"	"	"
437		27	28,018	"	"	251,470	34,240	8	442	464	239	2,570	3,412
987		27	29,493	"	"	313,931	80,251	424	4,628	698	651	3,627	6,604
			"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"
			"	"	"	4,980	86	"	"	3	"	"	3
			"	"	"	609	57	"	10	4	4	3	15
			"	"	"	58	4	"	"	"	"	"	"
			"	"	"	906	28	"	"	4	4	"	2
			"	"	"	428	27	"	"	3	3	19	25
			"	"	"	223	48	"	436	20	"	4	457
			"	"	"	935	80	"	"	2	4	3	6
			140	"	"	44,356	363	"	47	32	37	63	449
			"	"	"	4,597	76	"	4	2	3	4	10
			45	"	"	4,890	81	"	"	23	47	427	497
			"	"	"	4,044	44	"	"	"	"	"	"
			"	"	"	50	3	"	"	"	"	"	"
			"	"	"	8,374	4,007	2	73	15	15	37	440
			"	"	"	485	"	"	"	"	"	"	"
		5	5	"	"	465	69	"	4	6	"	"	10
			"	"	"	4,942	455	"	5	14	10	52	74
			"	"	"	685	33	"	"	"	"	"	"
			"	"	"	589	38	"	"	"	4	4	2
			"	"	"	60	4	"	"	"	"	"	"
			"	"	"	3,963	3,470	"	6	9	41	44	70
			"	"	"	457	43	"	"	"	"	"	"
305	9,040		"	"	"	21,897	524	"	5	4	6	3	48
			"	"	"	151	44	"	"	"	"	"	"
			"	"	"	282	4	"	4	"	"	4	2
305	9,040	5	430	"	"	66,094	6,522	2	264	435	136	645	4,177

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			Prix par 100 kilog.			
		NOMBRE DE COLIS. — TOUTES UNIFORMES.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS VARIÉS OU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		1 ^{re} CLASSE. — Tonneaux.	2 ^e CLASSE. — Tonneaux.	3 ^e CLASSE. — Tonneaux.	
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		NOMBRE DE 100 Kilog. et moins. — NOMBRE D'EXPÉDITIONS	Au-dessus DE 100 Kilog. — Quintaux.				
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Report...	15,443	0,636	58,802	17,051	38,091	22,897	34,415	27,091	21,989	7,534
	Wichelen.....	437	47	26	405	411	74	152	44	"	"
	Wetteron.....	4,603	543	2,306	4,076	2,293	4,296	4,560	1,637	633	5
	Mello.....	396	442	4,019	255	4,092	441	353	232	41	70
	Gand (Station)...	18,415	7,585	89,436	9,310	44,731	26,089	43,620	28,715	8,541	4,824
	— (Entrepôt)..	39	30	264	439	736	499	4,221	4,806	6,043	5,547
	Tronchiennes....	3	"	"	4	3	2	8	46	"	"
	Landeghem.....	89	33	105	409	289	468	502	321	40	"
	Hansbeke.....	51	64	431	90	456	94	226	325	20	"
	Aeltro.....	234	258	2,501	332	4,051	485	4,438	697	379	"
	Bloemendael....	442	457	790	236	644	338	629	669	253	"
	Oostcamp.....	3	4	30	44	42	7	4	"	"	"
	Bruges (Station)..	6,639	4,981	44,449	2,584	7,072	3,538	6,344	2,263	4,484	458
	— (Bassin)..	"	4	"	9	29	20	88	246	6,641	4,043
	Jabbeke.....	23	42	412	445	61	32	51	26	577	"
	Plasschendael...	86	46	322	214	259	437	90	82	4,629	"
	Ostende.....	5,389	4,514	56,778	2,362	47,572	43,876	44,048	6,692	3,365	819
	La Pinte.....	46	26	61	34	36	47	46	54	36	23
	Nazareth.....	38	42	401	22	45	23	20	5	38	40
	Deynze.....	660	334	4,902	818	4,700	2,475	4,633	996	4,284	84
	Machelen.....	2	2	"	8	46	40	46	48	"	"
	Olsene.....	31	28	468	60	401	69	94	75	226	"
	Waereghem.....	233	243	4,065	758	4,249	4,879	4,257	766	4,655	2,870
	Harlebeke.....	473	473	882	394	950	492	556	891	4,744	30
	Courtrai.....	3,464	4,746	43,624	2,243	6,674	3,791	5,627	40,793	5,610	802
	Mouscron.....	4,400	659	7,224	4,662	3,836	2,234	3,950	4,725	4,454	4,315
	Néchin.....	475	57	736	491	258	444	229	510	520	"
	Templeuve.....	407	74	783	77	290	451	78	65	4,564	"
	Tournai.....	6,451	4,638	46,694	2,457	9,992	5,376	7,492	10,456	17,015	6,735
	Havannes.....	48	9	63	8	43	45	8	7	"	"
	Bary-Maulde....	425	407	364	51	430	60	41	258	640	"
	Leuze.....	2,449	4,008	44,685	2,245	8,448	3,956	3,644	3,209	6,172	4,620
	Pôruwelz.....	394	33	4,878	"	"	"	"	"	"	"
	Ligne.....	493	70	550	205	529	269	279	426	575	30
	Ath.....	4,631	654	6,461	2,409	4,425	2,307	2,635	3,855	3,483	260
	Maffles.....	472	22	489	92	225	428	250	850	4,407	614
	Chièvres-Attres..	223	443	4,125	485	956	516	236	566	4,867	40
	Brugelotte.....	361	84	4,381	346	896	491	328	687	605	46
	Lens.....	214	67	4,446	379	584	342	375	384	4,594	"
	Termonde (Entr.)..	2	4	"	"	"	"	4	33	251	"
	TOTAUX.....	66,888	32,077	297,850	48,382	456,172	94,706	430,214	406,861	104,742	34,446

OUEST. (Suite.)

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (800 kilog. et plus).							TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
TARIF SPECIAL.	TARIFS SPECIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1881.		PRIX REDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES. GROUPE DE 1,000 FRANCS.	EQUIPAGES, PAR VOITURE	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPEDITIONS.			TOTAL.
	Paris, MOELLONS, chaux.	Houille, coke, briques, fonte brute.		NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXE. TONNEAUX.					1 ^{re} categorie.	2 ^e categorie.	3 ^e categorie.	
TONNEAUX.	TONNEAUX.	TONNEAUX.	TONNEAUX.	WAGONS.	TONNEAUX.	TONNEAUX.							
305	9,040	5	130	"	"	66,094	6,522	2	261	135	136	645	4,177
"	"	"	"	"	"	44	"	"	"	"	"	"	"
9	"	"	5	"	"	2,289	425	"	31	33	25	21	110
"	"	"	"	"	"	313	123	"	"	"	2	2	4
401	"	"	54	"	"	39,229	5,613	9	221	200	222	593	1,245
940	"	"	5	"	"	44,341	95	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	16	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	361	7	"	4	5	10	8	24
"	"	"	"	"	"	345	44	"	"	3	"	1	4
"	"	"	"	"	"	1,076	263	"	18	42	42	81	183
"	"	"	"	"	"	922	41	1	"	7	4	2	13
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	40	"	"	3,645	2,952	2	425	75	47	354	604
3,440	"	"	"	"	"	11,070	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	603	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	4,711	31	"	2	"	"	2	4
1,095	"	"	895	"	"	42,866	2,970	6	19	45	6	20	60
"	"	"	"	"	"	413	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	53	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	2,364	169	"	47	74	71	33	198
"	"	"	"	"	"	48	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	301	4	"	"	"	"	"	"
14	"	"	"	"	"	6,305	328	"	"	43	5	2	20
"	"	"	"	"	"	2,665	415	"	2	4	8	26	40
"	"	"	"	"	"	17,205	4,192	"	59	87	101	330	577
406	"	"	"	"	"	7,597	4,881	2	18	42	43	20	63
"	"	"	"	"	"	1,030	418	"	"	2	"	"	2
"	"	"	"	"	"	4,629	9	"	"	"	"	"	"
47,244	42,584	6,191	443	"	"	70,068	4,518	4	29	30	42	44	85
"	"	"	"	"	"	7	6	"	"	"	"	"	"
4,906	3,495	"	5	"	"	6,004	21	"	"	1	"	1	2
20	10	"	34	"	"	41,065	544	"	2	9	6	12	29
"	"	"	"	"	"	"	112	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	731	57	"	4	13	10	3	30
347	517	"	7	"	"	8,439	781	1	4	77	21	8	110
1,768	3,340	"	"	"	"	40,979	105	"	"	"	"	"	"
2,853	6,251	"	"	"	"	44,547	99	"	"	5	"	"	5
"	"	"	"	"	"	1,338	478	2	"	5	1	2	8
426	360	"	"	"	"	2,434	127	4	"	"	"	4	4
"	"	"	"	"	"	284	4	"	"	"	"	"	"
29,044	35,297	6,496	1,315	"	"	315,804	26,454	30	813	856	742	2,181	4,892

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			Prix par 100 kilog.			
		NOMBRE DE COLIS. — TAXES UNIFORMES.	De 2 à 40 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXES OU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		1 ^{re} CLASSE. — Tonneaux.	2 ^e CLASSE. — Tonneaux.	3 ^e CLASSE. — Tonneaux.	
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		De 400 kilog. et moins. NOMBRE D'EXPÉDITIONS	POIDS. — Quintaux.				An-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.
		TAXES UNIFORMES.	NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.	NOMBRE DE COLIS TAXES OU MINIMUM.	De 400 kilog. et moins. NOMBRE D'EXPÉDITIONS	POIDS. — Quintaux.	An-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.	1 ^{re} CLASSE. — Tonneaux.	2 ^e CLASSE. — Tonneaux.	3 ^e CLASSE. — Tonneaux.
	Boortmeerbeck...	31	49	90	66	84	68	451	128	"	"
	Haccht.....	441	433	4,252	283	815	480	514	467	2,244	"
	Wespelaer.....	498	432	522	237	301	446	61	42	"	"
	Louvain (Station).	5,659	2,829	31,370	3,488	43,849	9,053	47,697	44,298	28,694	5,706
	— (Bassin).	"	"	"	"	"	"	"	3,605	15,274	765
	Vertryck.....	131	416	676	470	361	202	304	87	4,374	35
	Tirlemont.....	2,850	4,162	22,719	2,040	7,487	4,052	8,298	5,364	13,962	4,880
	Jodoigno.....	439	29	475	"	"	"	"	"	"	"
	Esemael.....	73	79	901	428	640	363	549	889	5,404	"
	Landen.....	599	682	4,232	780	4,355	734	4,024	4,963	5,729	272
	Gingelom.....	430	475	829	269	339	489	349	957	3,005	445
	Rosoux.....	68	74	265	258	310	477	475	258	3,402	28
	Waremme.....	647	492	2,812	988	4,225	976	4,242	4,447	8,643	4,833
	Fexhe.....	89	94	4,004	247	244	448	266	310	2,489	261
	Ans.....	444	65	4,490	326	550	373	423	935	3,492	40
	Haut-Pré.....	447	334	2,981	526	4,060	860	758	305	731	46
	Liège (Station)...	40,700	6,034	63,487	9,390	25,449	46,997	38,637	47,991	45,438	3,685
	— (Meuse)....	"	"	"	"	"	"	"	462	3,229	428
	Chénée.....	527	277	2,928	703	894	709	4,469	2,017	9,833	4,306
	Chaufontaine...	444	77	536	290	232	431	685	74	4,265	206
	Le Trooz.....	76	67	688	204	485	430	420	465	684	276
	Nessonvaux.....	338	30	4,030	337	694	443	735	94	444	47
	Pepinster.....	384	219	924	604	586	527	603	394	374	404
	Ensival.....	651	208	4,517	515	4,913	4,470	4,020	403	37	72
	Verviers.....	7,429	4,829	37,360	5,692	49,700	45,492	49,329	7,420	2,679	4,689
	Dolhain.....	304	458	956	448	4,244	697	533	254	448	2,490
	Herbesthal.....	305	80	3,881	455	404	460	659	541	2,634	10,824
	TOTAUX...	32,455	45,388	487,325	28,441	79,288	54,297	95,868	57,201	130,882	31,478

TARF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (300 kilog. et plus).							TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
TARIF SPÉCIAL. — Tonneaux.	TARIFS SPÉCIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1861.		PRIX RÉDUIT. — Tonneaux.	Abonnement.		TOTAL. — Tonneaux.	FINANCES, GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	Pavés, MOULONS, chaus. — Tonneaux.	Bouille, coke, briquettes, foale brute. — Tonneaux.		NOMBRE de wagons.	POIDS TAXÉ. — Tonneaux.					1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
"	"	"	"	"	"	128	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	2,411	25	"	4	33	19	44	94
"	"	"	"	"	"	42	3	"	"	"	"	"	"
68	"	"	"	"	"	45,766	1,782	1	42	112	146	239	509
"	"	"	"	"	"	19,644	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1,466	62	"	"	"	"	"	"
83	60	"	1	"	"	21,356	829	1	61	183	188	336	970
"	"	"	"	"	"	"	87	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	6,290	40	"	"	1	"	3	4
"	"	"	"	"	"	7,964	647	1	41	42	36	115	204
"	"	"	"	"	"	4,407	93	"	2	5	4	10	21
"	"	"	"	"	"	3,388	51	"	"	7	2	4	13
6	"	"	"	"	"	11,929	648	1	14	53	23	45	135
98	42	"	"	"	"	2,900	402	"	4	9	3	3	16
21,982	"	36,888	"	"	"	63,007	119	"	6	13	6	104	129
16,594	"	26,028	50	"	"	43,724	338	"	"	6	7	40	23
12,564	379	16,952	413	"	"	67,422	6,393	12	171	70	62	62	365
5,240	3,562	7,635	"	"	"	20,256	"	"	"	"	"	"	"
5,374	2,448	6,304	177	"	"	27,456	208	"	4	4	1	10	13
429	1,039	10	10	"	"	3,030	11	"	"	"	"	"	"
429	740	"	"	"	"	2,274	3	"	"	9	"	1	10
383	120	"	"	"	"	1,085	23	"	"	1	"	"	1
211	"	"	"	"	"	1,083	127	"	5	1	"	2	8
"	"	"	"	"	"	212	165	"	"	"	"	"	"
510	"	"	"	"	"	12,298	2,702	"	35	11	6	154	203
7,423	"	121	1,329	"	"	11,762	250	"	"	"	"	"	"
15,919	"	"	3,829	"	"	33,747	30,293	"	13	2	4	27	46
87,310	8,399	93,638	5,809	"	"	414,717	45,001	16	333	551	507	1,363	2,764

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			Prix par 100 kilog.			
		NOMBRE DE COLIS.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS VALÉS DU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.					1 ^{re} CLASSE.
			NOMBRE DE COLIS VALÉS DU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		NOMBRE DE 100 kilog. et moins.	Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.	NOMBRE D'EXPÉDITIONS	POIDS. — Quintaux.	Tonnent.	
		Taux uniformes.			Taux minimum.						Taux minimum.
MIDI.	Bruxelles (Midi)...	17,391	2,037	136,524	5,155	26,479	18,943	31,876	19,431	8,837	1,692
	Forest.....	24	29	589	213	202	103	187	269	207	41
	Ruysbroeck.....	121	85	1,053	316	527	292	670	2,590	138	41
	Loth.....	293	98	1,159	272	324	189	713	406	46	70
	Hal.....	816	320	3,967	1,757	2,363	1,405	2,210	2,355	2,029	450
	Lembecq.....	175	401	4,471	197	204	134	525	1,887	408	"
	Tubise.....	796	425	4,059	1,387	1,774	952	2,064	2,236	2,641	1,271
	Hennuyères.....	"	"	"	"	"	"	"	35	159	1,417
	Braine-le-Comte.	4,083	725	5,815	3,959	4,481	2,850	4,275	2,890	2,281	566
	Écaussines.....	770	241	1,132	438	1,009	547	689	4,257	32,503	5,586
	Manage.....	4,261	440	5,468	1,415	1,358	889	4,394	1,514	3,296	429
	Bascoup.....	8	1	18	33	63	35	22	29	94	435
	L'Étoile.....	41	27	290	130	287	169	368	1,381	1,598	550
	L'Olive.....	9	11	402	88	120	77	217	30	94	40,706
	Mariemont.....	412	306	4,891	398	835	471	677	568	459	432
	La Verrerie.....	10	42	409	28	114	57	207	910	305	"
	Beaume.....	273	169	4,420	431	490	242	451	2,855	2,970	357
	La Croÿère.....	3	4	8	22	67	58	119	4,125	4,651	94
	La Louvière.....	611	229	2,255	1,123	1,092	629	4,741	4,431	7,369	893
	La Paix.....	"	3	3	42	28	16	4	319	86	"
	Bois-du-Luc.....	17	63	447	136	80	50	404	442	3,598	919
	Bracquegnies....	237	62	225	354	291	159	167	225	380	7,360
	Havré.....	49	62	476	238	276	164	325	504	479	40
	Obourg.....	80	63	640	228	360	200	482	548	864	343
	Nimy.....	149	148	819	603	1,488	750	4,485	4,000	654	373
	Gouy-lez-Piéton.	421	86	561	228	662	347	353	271	807	5
	Pont-à-Celles....	111	22	307	149	226	138	220	300	622	39
	Luttre.....	220	89	4,213	358	354	490	259	452	4,026	42
	Gosselies-Courcelles	4,317	509	4,281	2,106	2,789	2,050	3,595	2,486	5,015	2,546
	Roux.....	554	176	4,719	708	1,363	879	918	621	2,172	3,201
	Marchiennes.....	4,322	406	4,628	1,521	2,509	4,576	3,183	7,482	44,347	6,650
	Charleroi.....	5,956	4,924	17,430	5,485	8,629	5,428	6,603	6,518	21,687	7,616
	Châtelainau.....	1,694	999	8,922	3,351	2,424	1,884	2,331	3,637	42,356	5,064
	Couillet.....	467	87	4,142	280	404	305	524	4,622	9,267	4,937
	Farciennes.....	313	34	873	355	478	408	679	288	398	661
	Tamias.....	497	430	294	721	463	348	357	2,363	3,435	1,925
	Anvelais.....	207	81	4,051	488	490	472	209	4,617	2,276	240
	Moustier.....	200	468	2,414	521	432	334	480	1,127	2,878	1,559
	Floreffe.....	309	266	2,435	1,141	974	714	1,042	1,864	2,375	385
	Namur (Station)...	5,992	4,272	16,025	3,668	8,307	4,303	6,239	6,754	13,562	4,237
	— (Meuse).....	"	"	"	"	"	"	"	446	2,241	466
	Soignies.....	922	616	4,393	1,467	3,315	4,980	2,213	4,817	24,052	5,892
	Jurbise.....	94	99	280	327	302	487	440	86	2,180	345
	Mons (Station)...	41,795	1,562	29,338	7,506	13,368	6,808	9,021	5,299	6,478	1,046
	— (Bassin)....	42	54	43	4	2	2	"	39	2,254	645
Jemmappes.....	785	228	3,137	813	2,084	4,116	1,807	4,981	4,989	600	
Saint-Ghislain...	4,332	691	5,527	4,515	2,856	1,723	2,680	2,915	4,834	5,538	
Boussu.....	552	210	3,218	626	1,535	1,233	4,117	1,613	731	704	
Thulin.....	276	77	600	245	383	225	546	1,329	425	87	
Quiévrain.....	839	410	3,723	701	3,941	4,750	2,590	2,042	5,250	1,236	
Marche-lez-Écaus	58	1	134	81	79	36	441	73	282	548	
TOTAUX.....	60,304	45,518	285,698	53,358	102,083	63,517	97,676	103,079	249,975	89,672	

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).							TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
TARIF SPÉCIAL.	TARIFS SPÉCIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1861.		PRIX RÉDUIT.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES. DROITS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE, PAR WAGON.	PETITE VITESSE, PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
	Parés, MOELLONS, chaux.	Houille, coke, bréquettes, sable brut.		NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ.					1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	WAGONS.	Tonneaux.	Tonneaux.							
331	"	"	719	"	"	31,010	24,780	51	92	272	271	831	4,466
"	"	"	"	"	"	487	41	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	2,769	80	"	"	1	"	"	4
"	"	"	"	"	"	522	48	"	"	"	"	"	"
"	"	"	690	"	"	6,424	363	4	9	44	8	22	53
"	"	"	"	"	"	2,293	164	"	2	7	2	6	47
1,007	8,930	40	9,659	"	"	25,734	188	"	4	89	64	462	316
5	3,934	"	"	"	"	5,297	"	"	"	"	"	"	"
5	"	"	52	"	"	5,794	1,427	"	53	48	20	65	186
5,610	7,502	120	4,106	"	"	56,684	491	"	"	5	2	3	40
21	70	15	549	"	"	5,894	4,007	3	177	22	23	452	374
53,222	"	26,648	2,293	"	"	82,721	"	"	"	"	"	"	"
22,969	"	13,086	3,182	"	"	42,766	73	"	"	"	"	"	"
23,907	"	22,815	2,494	"	"	60,046	47	"	"	"	"	"	"
48,518	"	35,783	2,255	"	"	57,745	467	"	"	"	"	"	"
47,891	"	47,408	14,449	"	"	47,363	4	"	"	"	"	"	"
23,920	"	47,276	6,318	"	"	53,696	205	"	"	"	"	"	"
"	"	"	36	"	"	5,906	"	"	"	"	"	"	"
20,473	239	49,923	26,007	"	"	79,387	558	"	"	16	2	2	20
9,024	"	13,096	5	"	"	22,530	"	"	"	"	"	"	"
47,436	"	48,458	40,025	"	"	50,578	4	"	"	"	"	"	"
36,817	51	31,188	43	"	"	76,034	51	"	5	31	3	"	39
"	"	"	752	"	"	4,775	7	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	4,755	8	"	"	4	"	"	4
"	"	"	"	"	"	2,027	53	"	4	"	"	"	4
"	"	"	"	"	"	4,083	64	"	1	4	"	"	2
40	"	"	"	"	"	4,322	49	"	"	4	"	"	4
"	"	"	44	"	"	4,204	90	"	4	4	7	33	42
98,407	"	73,486	14,462	(520)	2,600	198,402	799	"	5	3	2	11	24
68,213	"	32,072	726	"	"	407,305	338	"	"	"	"	"	"
21,128	"	49,537	6,368	(132)	660	406,472	1,151	2	"	3	9	39	54
33,331	"	41,463	23,402	"	"	434,017	2,795	2	5	49	11	48	83
84,324	"	21,803	70,488	"	"	197,669	4,265	4	9	4	"	5	48
40,667	"	6,684	27,452	"	"	60,629	45	"	"	"	"	"	"
54,423	"	28,462	49,000	"	"	402,632	235	"	"	2	1	"	3
31,552	"	46,762	3,540	(266)	2,740	65,287	478	"	"	2	4	5	8
5,407	"	3,006	40	"	"	42,286	53	"	4	8	"	2	44
295	"	90	421	"	"	6,370	24	"	4	5	"	16	25
"	"	"	"	"	"	4,624	55	4	3	4	"	"	7
2,050	465	"	73,908	"	"	400,976	1,920	14	17	30	15	207	269
56	568	"	36	"	"	3,543	"	"	"	"	"	"	"
2,914	4,822	"	445	"	"	39,932	258	4	4	32	40	44	90
5	"	"	9	"	"	2,623	25	"	2	9	12	29	52
4,801	"	746	406	"	"	45,446	4,697	6	107	34	30	103	276
4,043	"	"	41,544	"	"	45,527	"	"	"	"	"	"	"
87,903	"	60,340	33,049	(8)	450	486,052	363	"	"	4	"	4	8
67,561	40	36,486	48,982	"	"	436,326	1,140	4	8	2	"	7	17
470	"	"	"	"	"	3,218	592	"	2	4	1	18	25
43,792	"	498	"	"	"	45,831	225	4	"	4	4	4	6
"	"	"	320	"	"	8,848	4,678	4	22	18	40	23	73
"	36	"	"	"	"	939	5	"	"	4	"	4	5
838,637	26,724	556,071	384,916	(926)	6,420	2,253,194	47,404	75	534	700	503	1,841	3,577

RÉCAPITULATION

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			Prix par 100 kilog.			
		NOMBRE DE COLIS. — Taux UNIFORMES.	De 2 à 10 kil. et plus		NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		1 ^{re} CLASSE. — Tonneaux.	2 ^e CLASSE. — Tonneaux.	3 ^e CLASSE. — Tonneaux.	
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	POIDS TAXÉS. — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.	Au-dessus DE 100 kilog. — Quintaux.				
											NOMBRE D'EXPÉDITS.	POIDS. — Quintaux.
AU DÉPART.											
LIGNES.	Nord	150,288	38,980	536,721	48,248	189,860	112,325	168,725	103,837	152,800	58,787
	Ouest	66,588	32,077	297,850	48,382	156,172	94,706	130,214	106,861	101,712	31,446
	Est	32,455	15,388	487,325	28,141	79,288	51,297	95,868	57,201	130,882	31,478
	Midi	60,304	15,518	285,698	53,358	102,083	63,817	97,676	103,079	219,975	89,672
	TOTAUX	309,335	101,963	1,307,594	178,129	527,403	324,845	489,480	370,978	638,399	211,383
A L'ARRIVÉE.											
SERVICES MIXTES.	Flandre occidentale	2,858	2,214	13,424	3,206	8,921	4,872	9,101	10,461	9,446	4,277
	Nord-belge	5,956	3,335	25,562	9,369	"	27,975	"	20,917	40,218	12,099
	Pepinster à Spa	4,006	647	2,803	4,644	4,732	939	1,871	4,002	562	41
	Est-belge	96	93	446	166	262	449	267	639	483	22
	Lierre à Turnhout	4,460	4,017	7,420	2,408	4,775	2,694	3,325	4,464	2,225	5
	Hainaut et Flandres	600	307	2,476	344	4,242	689	4,170	826	230	40
	Manège à Wavre	657	521	4,662	4,540	4,053	705	4,398	4,421	2,628	273
	Centre	540	257	4,929	4,479	"	4,638	"	4,996	4,936	83
	Luxembourg	399	318	2,320	646	79	378	2,537	2,268	9,743	3,632
	Sambre-et-Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
SERVICES INTERNATIONAUX.	Franco-belge (par Houscron)	4,266	6,301	"	4,487	"	6,481	419	4,980	6,751	6,930
	— (par Quiévrain)	5,695	6,745	"	414	"	9,069	700	5,947	3,764	5,478
	— (par Namont)	475	355	"	444	"	446	"	427	213	4,465
	Rhénan-belge	"	"	"	4,251	"	10,471	"	9,676	3,449	46,582
	Prusso-belge	"	"	"	2,451	"	8,799	"	2,687	607	10,089
	Hollando-belge	629	466	6,598	625	"	4,895	215	639	"	5,380
	Prusso-néerlande-belge	2,464	993	15,644	741	6,073	2,789	4,884	9,649	16,333	326
	Prusso-belge	4,935	4,205	34,860	"	"	"	"	"	"	"
	Anglo-belge (par Ostende)	282	264	49,886	"	"	"	"	"	"	"
	— (par Calais)	9	7	47	"	"	"	"	"	"	"
Transit	5,065	3,299	168,761	"	"	"	"	"	"	"	
	TOTAUX GÉNÉRAUX	343,424	430,007	4,614,402	208,878	551,540	404,534	515,364	445,077	736,987	304,465

GÉNÉRALE.

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (600 kilog. et plus).							TARIF n° 4	TARIF n° 5	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
TARIF SPECIAL — Tonneaux	TARIFS SPÉCIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1901.		PRIX RÉDUIT. — Tonneaux	Abonnement.		TOTAL — Tonneaux	FINANCES, GROIS DE 1,000 FRANCS	ÉQUIPAGES, PAR VOITURE	GRANDE VITESSE, PAR WAGON	PETITE VITESSE, PAR EXPLOITATION			TOTAL.
	Parés, BOULONS, chaux. — Tonneaux	Houille, coke, briques, fonte brute. — Tonneaux		NOMBRE de Wagons.	POIDS TAXÉ — Tonneaux					1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	
987	"	27	29,493	"	"	343,931	80,251	124	1,638	698	651	3,627	6 604
29,914	35,297	6,196	1,315	"	"	315,801	26,451	30	813	856	742	2,184	4,592
87,310	8,399	93,638	5,809	"	"	415,717	45,001	16	333	561	507	4,363	2,764
838,637	26,724	556,074	384,916	(926)	6,120	2,255,494	47,404	75	534	700	503	1,811	3,577
956,878	70,420	655,932	424,533	(926)	6,120	3,331,613	199,107	245	3,305	2,815	2,105	9,012	17 537
56	"	"	"	"	"	21,210	2,329	"	43	154	86	225	505
177,089	"	"	429,303	"	"	379,626	18,108	22	69	7	15	173	264
28,018	"	"	46,739	"	"	46,362	477	3	60	23	70	62	215
33,263	"	"	"	"	"	34,907	64	"	"	"	"	"	"
"	"	"	1,070	"	"	4,764	261	4	"	46	54	260	360
"	"	"	"	"	"	1,066	63	"	"	2	"	3	5
2,451	"	"	40	"	"	6,483	246	"	"	2	1	2	5
68,249	"	"	370	"	"	72,634	256	4	"	1	1	45	17
20,472	"	"	539	"	"	36,354	116	"	4	2	2	15	23
6,448	"	"	44,691	"	"	48,439	"	"	"	"	"	"	"
776	"	"	47	"	"	49,454	45,371	9	7	"	"	"	7
2,337	"	"	4,359	"	"	18,585	57,773	17	20	"	"	4	21
"	"	"	"	"	"	4,795	550	"	4	"	"	1	2
4,045	"	"	6,050	"	"	66,802	922	44	217	54	"	"	271
"	"	"	"	"	"	42,783	"	4	37	271	"	4	312
"	"	"	65	"	"	6,084	462	44	20	24	10	400	154
"	"	"	"	"	"	26,308	827	3	243	81	127	2,378	2,799
"	"	"	"	"	"	"	8,615	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	93	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	44,657	"	"	"	"	"	"
1,297,282	70,420	655,932	588,716	(926)	6,120	4,405,029	347,297	327	3,996	3,482	2,771	12 251	22,500

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS..			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.					
		DE 2 A 40 KILOG. ET PLUS.		TOTAL..	DE 10 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL..	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.	
		Expéditions latées			Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.							
		Taux uniforme. DE 2 KIL. ET AU-DESSUS.	Au minimum.	Au plus.										
NORD.	Bruxelles (Nord)	14 52 31	3201 23	14125 25	31655 95	4491 21	327 54 97	21551 49	62569 67	310 51	"	"	"	30934 39
	— (Bureau central)	115 2 02	6992 13	13934 59	32125 45	5200 72	46316 31	25155 50	79672 83	2 02	"	"	"	"
	— (Allée-Verte)	126 91	238 85	5691 "	1725 76	1185 83	19 31 61	74855 53	105872 99	249151 20	120259 90	23353 61	1750 52	259 43
	— (Entrepuil)	61 34	89 78	379 29	489 31	105 61	1906 36	2 40 03	4702 "	17324 20	29525 51	5550 84	"	"
	Vilvorde	316 65	235 67	338 08	893 40	704 42	2442 23	2635 15	5531 80	6187 88	4293 15	9 26 15	"	"
	Matines	1267 79	1204 46	1302 06	3777 91	2337 05	8458 48	10543 09	21378 62	46810 95	35719 14	4781 51	1132 90	2952 13
	Duffel	40 11	23 73	35 71	89 57	144 20	187 51	380 19	711 90	774 02	2080 69	27 30	"	"
	Contich	52 11	33 64	15 75	101 57	132 80	313 97	184 23	610 10	375 89	567 96	"	"	"
	Lierre	733 79	432 88	549 26	1703 93	565 91	2295 19	3263 66	6131 75	5754 73	6744 94	26 24	62 03	65 60
	Vicax-Dieu	59 11	22 42	71 50	153 03	112 80	443 18	199 25	735 23	693 91	269 56	33 97	"	60 "
	Ansers	13445 53	3197 38	11396 43	31039 34	5972 96	91066 53	94339 71	108379 23	637322 15	768463 26	316415 50	2013 20	96391 50
	TOTAL	41946 69	15655 93	45268 69	103691 42	2 953 56	218735 44	243670 18	483559 12	964611 48	957951 10	374125 05	5888 68	131313 05
OUEST.	Jette	13 37	9 75	30 32	53 44	124 40	275 67	3 32	403 28	2 60	"	"	"	
	Ternath	75 89	39 70	32 51	118 10	188 50	261 33	418 46	871 39	3605 17	2145 12	"	"	
	Lede	96 84	24 66	8 41	129 96	59 30	288 40	317 03	704 69	1372 99	1077 45	"	"	
	Schellebelle	81 25	3 45	4 65	89 33	19 60	48 52	31 20	99 32	84 70	149 54	"	"	
	Cappelle	51 25	28 50	11 27	91 02	130 "	305 46	495 25	911 74	2204 31	1907 03	13 "	"	
	Londerzeel	28 "	40 45	19 60	148 05	135 40	445 71	336 22	165 33	601 94	1129 93	"	"	
	Malderen	46 41	17 "	13 78	77 19	72 40	469 88	790 58	1329 86	801 73	620 48	"	"	
	Guggenhout	85 90	33 18	38 93	158 01	143 60	677 73	942 54	1743 87	3869 80	1016 45	"	"	
	Termonde (station)	621 23	227 43	275 15	1123 85	119 60	4818 44	7921 65	13359 69	66849 45	13237 12	1102 54	"	109 64
	— (entrepuil)	" 50	" 25	" "	" 75	" "	" "	4 56	4 56	97 60	1511 03	"	"	
	Zele	68 61	25 45	70 81	144 92	145 55	1855 11	2760 73	4794 79	8795 50	4791 58	6 50	"	"
	Loieren	218 40	144 40	272 21	635 01	311 40	2 53 93	2684 60	6150 13	27225 73	9444 02	56 20	"	71 44
	Audeghem	34 86	22 50	11 40	68 76	44 50	193 67	116 41	354 28	3876 72	1810 30	18 60	"	"
	Gysegghem	13 50	9 "	8 39	30 59	77 80	148 83	76 42	303 05	89 43	149 95	"	"	
	Alost	251 47	838 "	1186 97	2976 43	1916 95	8913 21	11654 84	22485 "	36178 46	12665 55	2725 60	"	"
	Erembodegem	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	21 60	596 75	11 84	"	"
	Denderleeuw	40 40	28 18	17 81	86 81	79 90	137 09	145 95	392 94	1319 17	710 97	19 25	"	"
	Ninove	385 79	492 16	281 11	1072 06	565 60	2097 52	1815 03	4468 15	5172 43	15576 51	643 38	"	"
	Santbergen	16 66	11 73	19 14	47 53	31 20	148 03	115 31	294 54	323 67	3381 42	24 "	"	"
	Iddeghem	29 35	19 15	16 89	67 39	22 "	173 85	88 25	284 10	1142 04	1510 37	95 "	"	"
Schendelleke	1 19	" 75	" 87	2 80	6 76	35 41	11 60	51 71	87 64	263 24	"	"	"	
Grammont	1088 15	322 08	969 64	2380 67	1256 35	6099 61	6141 63	13491 61	13493 65	8343 92	790 37	"	"	
Aeren	39 03	8 61	14 95	53 61	40 90	340 42	189 09	570 26	824 40	1461 98	"	"	"	
Lessines	376 45	49 37	242 91	659 74	568 68	3835 20	4616 42	6050 30	16966 97	11129 22	19506 24	1079 66	"	
Papignies	9 11	" 84	5 24	17 73	20 40	26 78	78 13	185 31	6 6 09	84 72	"	"	"	
Rebaix	7 03	6 58	20 69	34 22	13 41	108 74	141 21	266 52	944 59	515 02	"	"	"	
Wirhelen	34 25	4 61	6 64	45 59	41 20	70 45	105 69	216 77	146 01	"	"	"	"	
Wetteren	420 81	155 54	140 52	706 99	431 08	1644 05	1922 06	3667 19	11998 51	2666 91	6 50	25 32	23 50	
Nelle	107 18	39 61	67 74	214 53	102 19	667 13	431 69	1231 14	1649 27	34 50	167 50	"	"	
A reporter	5015 14	2494 02	3793 65	11302 81	7413 11	37004 62	41609 82	58927 75	216448 05	98123 06	23276 52	1104 03	204 56	

merchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, pendant l'année 1861.

(800 kilog. et plus).					TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 214	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISÉS.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.
TARIFS SPÉCIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1861		ARONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES.			EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition.			TOTAL.		
Parcs, meulons, claux.	Houille, coke, briquettes, fonte brute.	Droit d'abonnement.	Frais de transport.							1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
"	"	"	"	31264 90	15123 42	37106 20	178198 14	5380	6787 20	21 20	51 51	111 00	6971 71	2799 50	193047 65
"	"	"	"	2 02	3581 87	38940 10	152337 77	"	"	"	"	"	"	19 60	152337 37
"	"	"	"	391674 66	"	71191 02	572972 44	125 40	"	1757 50	1511 30	50 28 30	8116 "	3363 40	564708 23
"	"	"	"	55730 53	444 17	5017 40	66463 43	"	"	"	"	"	"	14637 14	81130 57
"	"	"	"	11387 17	61 77	3908 80	21782 94	"	"	6 70	"	14 60	21 30	282 31	20086 58
"	"	"	"	91420 86	457 37	20101 52	137442 04	"	31032 60	2151 60	3022 06	13134 50	49401 66	2137 51	18091 25
"	"	"	"	2862 01	8 32	606 50	4298 30	"	"	"	"	15 20	18 20	68 35	4461 85
"	"	"	"	943 65	4 60	413 55	2083 67	"	1 85	31 "	57 "	90 00	619 60	79 50	2793 07
"	"	"	"	12661 57	70 15	4212 50	31783 52	"	"	21 80	45 60	237 "	307 40	102 42	25195 81
"	"	"	"	1067 39	1 80	483 55	2451 03	"	"	"	"	"	"	370 09	2621 12
"	150 30	"	"	1842000 91	17541 21	150990 41	224905 1 30	491 60	12513 30	1574 40	3353 "	47367 60	69531 30	6942 60	2237322 79
"	150 30	"	"	2144031 69	37502 70	353390 05	341107 1 93	6598 "	55511 10	5470 10	8103 27	65135 70	133423 17	31973 14	3585919 29
"	"	"	"	2 60	"	178 43	617 88	"	"	"	"	"	"	5 55	643 44
"	"	"	"	5813 20	29 42	1332 01	6214 21	"	"	15 "	"	"	15 "	156 04	6383 29
"	"	"	"	2120 44	16 80	772 85	4010 83	"	215 60	7 60	11 "	41 "	206 20	153 85	4301 88
"	"	"	"	231 61	" 45	156 15	579 91	"	"	"	"	"	"	"	579 91
"	"	"	"	4121 34	8 50	862 51	6018 11	"	"	6 50	10 10	"	16 90	57 50	6092 81
"	"	"	"	1725 67	8 50	611 08	3494 83	"	"	17 "	16 60	140 60	171 46	9 28	3678 51
"	"	"	"	1425 61	14 70	638 72	3456 08	"	2982 60	62 60	"	18 "	3053 2	10 93	6360 21
"	"	"	"	4962 28	27 "	1507 24	6398 40	"	"	14 60	9 20	45 20	60 "	57 50	8525 20
"	"	"	"	84298 75	129 31	15293 13	114404 73	"	400 "	214 10	350 30	924 40	1918 80	931 89	117255 42
"	"	"	"	1678 53	" 25	41 65	1685 51	"	"	"	"	"	"	"	1685 51
"	"	"	"	13501 58	23 96	3078 87	21586 72	"	95 20	14 60	38 10	12 40	183 3	131 75	21381 77
"	"	"	"	36797 30	28 23	6192 01	49802 77	"	"	216 50	616 80	5534 20	6347 50	382 79	59573 06
"	"	"	"	5705 62	4 90	922 62	7036 14	"	"	"	"	"	"	2 50	7036 68
"	"	"	"	239 41	1 20	161 08	725 63	"	"	"	"	"	"	"	725 63
"	"	"	"	51569 50	387 82	15271 81	93990 65	48 40	1684 "	92 70	134 10	650 "	2340 "	1165 56	96475 41
"	"	"	"	630 18	"	5 23	633 41	"	"	"	"	"	"	14 50	649 03
"	29 "	"	"	2078 39	18 80	522 46	3029 46	"	60 80	36 60	"	"	97 10	89 27	3286 13
"	"	"	"	21391 32	139 73	4515 30	31329 50	"	97 50	99 45	80 10	450 10	766 1	330 21	35616 22
"	"	"	"	3029 09	12 94	226 61	4510 71	"	"	"	"	"	"	" 85	4511 63
"	"	"	"	2747 41	13 61	389 73	3502 24	"	"	"	16 50	17 "	33 40	47 95	3583 59
"	"	"	"	350 68	" 65	45 20	432 24	"	"	"	"	"	"	"	432 24
"	"	"	"	22627 91	1272 98	9350 13	49266 33	"	95 "	60 "	94 43	573 "	822 47	697 69	50786 45
"	"	"	"	2285 38	11 39	406 25	3330 01	"	"	"	"	"	"	40 85	3370 86
26470 07	"	"	"	75433 06	173 72	6284 15	91420 97	"	110 20	25 30	63 16	13 "	271 94	220 09	91913 03
"	"	"	"	770 81	5 "	217 40	1193 75	"	"	"	"	"	"	211 16	1904 91
"	"	"	"	1470 61	1 47	242 64	2025 05	"	32 20	"	"	21 81	51 "	30 25	2109 30
"	"	"	"	116 01	"	193 92	602 20	"	"	"	"	"	"	"	602 20
"	"	"	"	14660 77	171 66	3713 00	22019 90	"	718 "	249 90	387 60	356 80	1722 36	212 75	24851 95
"	"	"	"	1811 37	41 60	979 32	4977 86	"	"	"	15 50	67 70	81 20	59 05	4450 11
26470 07	29 "	"	"	367658 06	2349 94	74196 68	514031 24	48 40	6541 10	1132 75	1882 71	8978 70	18494 26	5016 43	568217 33

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.					
		DE 2 KIL. ET AU-DESSOUS. Taux uniforme	DE 2 A 10 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	DE 10 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.
			Expéditions taxées			Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.						
			Au minimum.	Au poids.										
	Report.	5015 14	2101 02	2793 65	11302 51	7413 11	37004 82	41709 82	88927 73	216415 05	98123 96	25276 52	1104 98	294 58
	Gand. (Station).	5183 53	2581 26	6517 80	14385 62	4191 83	40625 35	61789 97	115607 13	212054 91	43970 25	10151 74	234 75	271 69
	— (Entrepot).	11 03	20 50	19 55	51 98	78 15	869 38	1095 91	2663 41	13083 38	26511 52	25429 79	1824	26 50
	Landeghem	27 »	10 »	6 75	43 75	43 40	262 61	626 10	932 61	2027 07	133 90	»	»	»
	Hansbeka	11 98	22 25	9 15	45 33	36 »	121 80	266 61	447 41	1778 53	101 69	»	»	»
	Aeltre	62 21	90 12	212 42	364 75	133 21	682 14	1618 87	2634 21	4089 81	2051 75	»	»	»
	Bloemendael.	40 79	52 08	62 58	145 45	94 50	597 09	630 15	1321 74	3411 63	1425 39	»	»	»
	Oostcamp.	» 65	» 25	1 90	2 83	4 40	8 27	1 21	17 88	»	»	»	»	»
	Bruges (station)	1641 31	013 10	1215 95	3770 39	1075 »	7467 43	9196 25	17738 70	23009 56	7254 90	1017 35	»	406 »
	— (bassin).	»	» 50	»	» 50	3 60	27 07	103 36	134 23	1076 59	14597 36	863 70	2512	»
	Jabbeke	5 62	3 87	8 86	18 35	58 »	47 44	42 25	147 69	69 76	1207 84	»	»	»
	Plasschendael	22 »	14 50	33 76	70 26	84 72	260 24	105 70	451 66	533 21	3516 68	»	»	»
	Ostende	1575 34	2025 55	11015 08	14615 07	1307 39	43946 68	22073 43	67327 70	79519 97	17136 25	10693 40	1861 50	1892 »
	La Pinto	4 63	8 25	4 42	17 60	13 60	24 76	36 89	75 25	234 50	102 32	38 20	»	»
	Nazarath	8 61	3 80	6 90	19 31	8 40	42 07	25 64	76 11	35 55	168 06	13 »	»	»
	Deynze	168 69	108 61	145 42	422 72	384 05	3113 15	1829 17	5336 37	6651 50	6308 33	298 19	»	»
	Machela	» 50	» 30	»	1 »	3 20	9 44	10 32	22 96	60 13	»	»	»	»
	Olsene	7 73	7 50	9 11	24 36	27 60	75 49	73 99	177 08	264 88	699 76	»	»	»
	Wareghem	61 11	87 01	78 27	226 39	375 80	1871 25	1281 44	3328 49	4183 66	5304 73	7154 83	20 30	»
	Haerlebeke	44 84	58 35	66 57	169 76	158 20	790 82	690 99	1649 01	5385 20	5953 95	58 14	»	»
	Courtrai	911 09	743 60	1130 25	2793 94	1105 75	7336 07	8465 06	16906 68	23341 32	24416 46	2199 38	»	»
	Mouseron.	327 90	199 31	593 47	1120 68	699 41	4300 30	5175 63	10375 34	11290 07	15745 64	5526 91	115 94	»
	Néchin.	39 35	19 50	69 99	128 87	74 14	208 81	404 12	687 07	3516 13	1844 12	»	»	»
	Templeuve	38 31	20 77	64 24	123 32	28 60	228 08	67 92	324 60	476 70	5246 65	»	»	»
	Tournai	1011 30	535 77	1296 99	2844 06	916 68	8646 67	8350 51	17943 86	75826 62	62125 81	16357 10	41056 92	339 99
	Havannes	3 46	3 57	5 63	12 66	4 12	14 58	3 37	22 07	8 75	»	»	»	»
	Bary-Maulde.	23 22	34 37	21 18	78 77	11 40	88 58	39 45	139 13	1755 98	2398 46	»	5823 35	15 »
	Leuze	407 16	284 85	1048 52	1740 53	635 67	6718 22	4474 34	11828 23	22707 60	25144 74	3312 68	»	144 37
	Péruwelz	120 10	16 66	140 01	276 77	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ligne	38 43	11 33	31 89	81 65	50 40	310 97	202 51	563 83	690 73	1845 60	72 »	»	»
	Ath.	396 97	169 72	376 48	943 17	614 08	2759 98	2291 53	5665 59	21424 13	8625 35	687 91	525 27	22 68
	Maffles.	40 08	4 74	11 05	55 57	21 40	123 20	248 27	392 67	5600 63	17178 58	1125 89	5361 03	»
	Chievres-Attres.	44 76	22 17	81 71	148 64	49 04	491 65	219 06	753 75	3898 87	7791 28	31 50	9401 73	»
	Bruglette.	75 96	17 88	101 36	195 20	87 41	512 25	245 99	845 65	3325 20	1850 85	98 98	»	»
	Lens	47 41	13 27	77 43	138 11	99 51	356 88	251 05	707 44	1297 91	5286 69	»	414 »	»
	Trouchiennes	» 75	»	»	» 75	1 60	3 83	8 82	14 27	126 25	»	»	»	»
	Totaux.	17422 22	10602 63	28357 37	56382 12	19893 36	179409 61	177077 40	376389 37	706658 15	411560 82	110447 21	70255 77	3325 01

OUEST. (Suite.)

(500 kilog. et plus).				TARIF n° 1	FFRIS ACCESSOIRES, SUIVANT DÉTAIL A LA PAGE 213	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISÉS	TARIF n° 5	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	
TARIFS SPÉCIAUX DE 1 ^{er} JANVIER 1961		ABONNEMENT		FINANCES.			EQUIPAGES.	GRAND VITESSE. Par wagon	PETIT VITESSE. Par expédition			TOTAL.			
Paves, moellons, chaux	Houille, coke, briquettes, fonte brute	Droit d'abonnement	1 ^{er} rate de transport						1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie				
3610 91	20	"	"	3676 8 08	2349 94	7195 66	544634 21	48 40	6511 10	1132 75	1682 71	8978 70	16498 26	5046 43	565227 33
"	"	"	"	266673 57	2385 51	69050 12	458132 07	403 50	7658 "	2029 65	3150 27	11731 50	24582 22	3006 91	196629 "
"	"	"	"	68073 19	47 50	5012 66	71573 77	"	"	"	"	"	"	477 60	70351 37
"	"	"	"	2160 97	2 40	631 31	3791 04	"	12 "	33 60	90 90	117 "	250 00	"	1050 54
"	"	"	"	1880 15	6 58	449 23	3828 71	"	"	11 40	"	13 40	27 80	25 20	2691 70
"	"	"	"	6141 56	103 28	1731 91	10975 69	"	678 "	241 80	367 20	975 "	225 5	115 72	13356 51
"	"	"	"	4947 24	15 14	1894 91	7714 53	61 20	"	29 80	26 80	36 00	93 20	30 55	7931 48
"	"	"	"	"	"	6 80	24 51	"	"	"	"	"	"	"	23 51
"	"	"	"	26710 81	1116 78	9650 51	61236 19	126 40	3380 50	609 "	657 50	7817 70	14464 70	2357 27	78184 56
"	"	"	"	19050 65	" 40	417 92	10823 70	"	"	"	"	"	"	"	19642 70
"	"	"	"	1277 60	"	101 81	1345 45	"	"	"	"	"	"	"	1545 45
"	"	"	"	4019 89	16 80	315 82	6937 43	"	81 "	"	"	62 "	146 "	53 40	5136 84
"	"	"	"	11113 12	1246 62	21323 11	215046 55	664 20	1216 40	152 70	78 70	376 60	1834 45	788 07	218933 27
"	"	"	"	370 02	" 35	105 65	576 87	"	"	"	"	"	"	" 20	577 07
"	"	"	"	217 53	"	51 80	364 70	"	"	"	"	"	"	"	364 73
"	"	"	"	12638 07	61 80	3058 01	21537 87	"	630 "	701 40	938 70	714 40	2087 50	53 "	21593 37
"	"	"	"	60 15	"	34 30	118 41	"	"	"	"	"	"	"	118 41
"	"	"	"	964 64	" 25	171 44	1337 77	"	"	"	"	"	"	"	1337 77
"	"	"	"	16663 52	130 65	2750 95	23300 "	"	"	113 70	82 30	"	196 "	205 78	23701 76
"	"	"	"	11397 29	40 65	1492 12	14738 83	"	55 "	25 "	138 60	795 80	1020 40	61 57	13820 70
"	"	"	"	100157 16	579 07	16631 85	139068 93	"	1418 20	747 07	1015 53	4308 40	8090 20	2192 80	149300 98
"	"	"	"	32385 56	737 48	5728 89	60500 86	162 40	570 "	68 80	133 20	493 20	1175 20	1134 90	53023 39
"	"	"	"	5360 25	36 54	875 38	7088 11	"	"	18 40	"	"	18 40	187 11	7293 62
"	"	"	"	5723 35	3 70	252 23	6457 20	"	"	"	"	"	"	38 17	6495 37
31371 97	14250 91	"	"	241332 32	223 32	19636 20	282249 76	104 "	789 20	102 52	110 56	154 10	1255 43	2649 52	286548 71
"	"	"	"	8 75	1 97	26 27	71 72	"	"	"	"	"	"	" 05	71 77
1033 62	"	"	"	19976 63	5 70	459 69	20560 22	"	"	1 90	"	13 60	15 50	3 58	20679 30
24 79	"	"	"	51334 27	166 23	7178 23	72247 49	"	3, 25	32 90	52 09	113 20	235 49	395 48	72868 16
"	"	"	"	"	81 19	223 00	551 46	"	"	"	"	"	"	"	584 46
"	"	"	"	2078 33	11 72	460 79	3726 37	"	17, 10	61 45	85 80	39 80	341 25	69 40	4137 02
1696 93	"	"	"	33182 27	236 38	7686 06	47713 47	12 10	108 "	439 25	130 38	79 75	777 30	372 29	48975 21
13295 24	"	"	"	42561 42	27 61	1339 56	44377 32	"	"	"	"	"	"	10 10	44393 42
19325 86	"	"	"	40132 24	25 91	1164 41	42500 90	"	"	40 50	"	"	40 05	123 09	42714 59
"	"	"	"	5275 03	51 77	1117 46	7485 11	75 20	"	33 35	13 37	27 20	73 92	60 25	7691 48
961 36	"	"	"	7959 90	32 50	806 75	9044 76	36 10	"	"	"	17 20	17 20	41 09	9739 15
"	"	"	"	126 25	"	21 65	162 92	"	"	"	"	"	"	18 20	181 12
103136 91	14270 91	"	"	1512682 79	10249 70	258952 04	2212646 02	1788 80	25366 80	6760 04	8919 71	37358 03	76431 60	20213 66	2313083 08

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.					
		DE 2 KIL. ET AU-DESSOUS. Taxe uniforme.	DE 2 A 10 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	DE 40 A 500 KIL. ET PLUS.			TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	5 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.
			Expéditions taxées			Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.						
			Au minimum.	Au poids.										
	Dortmerbeek	7 75	5 "	2 70	15 45	26 40	72 09	145 13	243 62	551 50	"	"	"	"
	Harcht.	41 61	34 75	61 27	140 83	113 90	501 50	556 75	1262 21	688 76	6391 83	"	"	"
	Wespelaar	51 43	35 50	27 30	114 23	94 60	210 98	57 29	363 07	50 39	"	"	"	"
	Louvain (station)	1677 53	672 29	1788 11	4337 93	1480 90	13279 43	22454 47	37214 80	79362 49	144872 63	16396 54	422 90	"
	— (bassin)	"	"	"	"	"	"	"	"	24372 73	64427 22	3106 08	"	"
	Vertryek	32 22	31 "	43 11	106 33	66 10	286 95	305 90	661 95	328 13	7466 80	54 50	"	"
	Tirlemont	525 "	345 "	1421 50	2294 50	624 50	6041 "	9583 64	16449 14	37342 48	79113 89	4623 04	142 24	3 85
	Jodigne	68 02	15 43	18 93	102 38	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Esemael	20 45	20 01	55 80	96 29	47 60	513 41	678 93	1240 14	6009 13	27643 26	"	"	"
	Landen	161 99	190 25	277 61	630 05	342 20	1162 77	1228 65	2733 82	13875 94	30039 77	646 85	"	"
	Gingelom	30 90	44 74	44 56	120 20	102 30	231 46	364 92	701 70	7905 36	11331 39	222 79	"	"
	Rosoux	16 40	18 73	15 48	50 61	90 40	186 07	143 23	429 60	1254 45	10242 06	36 40	"	"
	Wareme	153 67	156 15	162 49	504 31	401 59	1156 16	1152 11	2709 77	11237 27	36901 71	3156 86	12 40	"
	Feche	20 64	34 12	61 23	116 19	95 20	204 89	218 69	516 78	1907 43	6982 87	695 70	287 79	"
	Ans	29 82	29 22	76 96	136 02	139 90	587 58	505 46	1233 94	7208 03	9064 90	56 50	68675 70	"
	Haut-Pré	120 21	117 56	174 88	412 65	226 40	1059 89	841 02	2138 21	1838 13	2061 06	71 70	58025 74	"
	Liège (station)	2316 25	2502 65	5846 85	11295 95	4539 59	27491 96	48353 13	80404 59	153628 92	87934 26	17523 04	44574 94	2968 16
	— (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	4547 42	9770 13	378 32	13382 93	"
	Chénée	142 47	111 67	298 65	462 79	324 "	1045 98	1949 07	3319 03	15907 89	90027 86	10171 79	12329 84	1481 10
	Chaufontaine	44 55	28 "	42 29	114 84	118 60	359 55	1292 07	1730 22	438 72	5151 02	307 40	1101 95	35 "
	Le Trooz	21 60	24 10	56 04	101 94	81 60	165 07	355 77	635 64	740 99	1745 36	369 76	560 61	"
	Nessonvaux	89 07	17 74	177 42	284 22	149 "	1157 66	1616 60	2925 46	476 82	1276 15	72 51	706 30	"
	Pepinster	102 41	83 98	93 91	289 30	263 35	674 56	1033 04	2171 35	3445 16	1152 85	397 93	353 87	"
	Spa	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensival	169 56	84 60	170 99	425 29	242 90	3030 20	2359 23	5872 33	681 89	104 "	95 10	"	"
	Verviers	2131 15	1042 61	4593 51	7767 27	2655 30	34414 24	37601 27	74700 81	61613 15	13743 36	3535 83	1043 97	"
	Dolhain	81 17	55 53	81 90	218 60	218 80	1539 51	970 98	2729 24	1249 03	2131 88	4694 04	20255 63	7856 48
	Herbesthal	89 62	27 86	415 56	524 04	64 20	617 35	1101 56	1983 21	4593 71	11294 17	33393 67	46166 55	19832 16
	Hasselt	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	TOTAL	8805 03	5928 91	15919 27	30653 21	12772 85	96471 64	134926 16	244170 65	442015 83	683170 45	100106 35	268050 30	32276 75

(500 kilog. et plus).				TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUivant DÉTAIL A TA PAGE 216	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES	TARIF n° 5	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL	
TARIFS SPÉCIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1864		ABONNEMENT		FINANCES			EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE. Par expédition			TOTAL			
Pavés, moellons, craux	Rouille, coke, briquettes fonde brute	Droit d'abonnement	Frais de transport						1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie				
				531 50		331 45	1165 02								1145 02
				9090 50	7 71	519 3	11310 70		15	352 20	291 70	991 20	1633 10	20 05	12904 81
				50 39	1 20	212 65	771 55								771 58
				241194 56	625 55	27572 91	310105 74	33 20	101	1052 11	2097	16 60	8908 70	1129 34	310577 02
				111806 03		4331 71	116145 79								116147 79
				78 0 41	22 20	515 54	8155 71							26 15	9181 86
97 16				121522 66	271 56	10294 77	153792 64	36 30	2133	1608 52	2533 50	11273 70	17548 72	554 21	171931 76
						73 12	75 90								271 40
				3552 34	12 07	1610 58	37341 57			10 10		5 20	68 60		37610 17
				44592 56	222 23	3784 72	519 53 83	21 20	315	103 80	557 10	2310	3018 90	733 27	56309 76
				1915 54	25 75	1461 46	21771 25		44 20	40 60	47 20	116 60	278 60	70 07	22129 52
				11532 91	11 22	599 31	12650 68			12 80	18	70 80	131 60	10 40	12765 68
				51308 24	210 33	3191 7	57021 02	72 20	414	356 70	256 80	714 40	1771 90	263 01	60031 13
95 42				9969 21	31 14	672 72	11806 07		28	49 10	19 50	59 60	156 90	60 50	11527 47
	109402 95			184168 06	39 42	3368 26	199245 72		318 30	166 80	58 04	2179 50	2822 84	2031 05	204120 21
230	92122 93			154319 56	190 71	2164 56	159255 63			46 60	103 10	24 10	400 10	112 10	130767 89
809 21	58232 98			365671 50	3340 35	56357 52	517070 21	407	4364	66 90	647 30	1112 50	6909 65	12911 76	517228 62
15797 40	1024 07			61700 36		690 17	61790 51								61390 53
4442 25	13037 30			145298 03	105 82	13056 95	165212 67		82 70	4 80	32 40	212 80	332 70	338 19	165913 56
2445 02	32			9511 11	3 95	585 06	11845 18			28 50		10 80	70 60	88 02	12071 40
1502 65				1909 25	1 30	484 01	6132 17			15			1	65 87	6213 04
				2531 81	7 55	731 04	6483 38		112 20	4 40			116 61	325 63	6925 61
				5351 81	46 46	1199 11	9243 03		84 20	5 60		18 20	104	224 90	9375 99
				860 99	70 03	1253 61	8302 25							132 13	8424 38
				79938 30	1805 40	23381 64	187593 42		1206	148 50	111 40	1139	2803 20	6339 16	196440 78
715 08	314 61			37217 65	110 70	1234 21	61500 40							53 63	61551 03
855 07				116235 35	6081 60	2016 37	124840 66		177 20	15 60	51 30	513 60	707 50	1348 82	126946 98
26990 28	293926 82			1646566 84	11923 43	161434 13	2297148 26	572 80	9302 70	5028 87	6833 74	26061 10	47127 21	26900 02	2371813 29

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.				
		DE 2 KIL. ET AU-DESSOUS. Taux uniforme.	DE 2 A 10 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	Minimum par expédition.	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.	TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.
			Expéditions taxées											
			Au minimum.	Au poids.										
MIDI.	Bruxelles (Midi)	4983 46	1417 22	9270 10	15672 78	2277 68	29570 81	42051 27	73 93 78	133324 16	43395 18	7870 26	1699 32	1015 34
	Forest	5 79	7 61	27 40	40 80	57 20	152 91	159 39	440 50	1514 61	786 14	35 10	"	"
	Ruyshroek	32 29	22 81	70 53	125 63	126 39	417 58	900 32	1444 20	11581 51	429 14	58 90	"	"
	Loth	92 75	27 22	72 18	192 15	68 99	297 68	778 09	1144 67	2284 53	192 06	106 "	"	"
	Hal	220 69	147 63	209 09	577 43	708 70	1865 39	2331 69	4908 78	12345 02	12330 43	317 74	"	1192 94
	Lembeek	53 92	28 43	57 04	141 39	78 80	165 31	637 83	852 14	12546 68	1739 84	"	"	"
	Tubise	210 70	114 88	202 23	527 81	558 33	1135 43	1695 70	2389 46	10992 11	10928 52	5516 20	3495 79	41259 97
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	251 37	534 76	3501 87	33 50	"
	Braine-le-Comte	292 96	202 89	308 21	803 97	1507 66	3054 23	3699 68	8731 59	15099 86	9149 65	1464 79	16 53	307 44
	Écaussines	218 48	63 46	48 24	330 18	174 79	710 57	695 72	1492 06	7277 49	153293 73	24432 33	12365 28	7599 07
	Manège	367 22	129 61	312 68	809 55	583 33	1062 32	1368 81	3014 54	10718 51	10360 14	2056 57	125 53	3052 81
	Nascoup	2 "	" 23	1 32	3 57	12 "	47 91	21 47	84 38	202 40	339 70	615 02	105433 31	5273 90
	L'Étoile	10 87	7 86	17 81	36 54	52 10	232 39	420 84	705 33	11215 17	10544 04	985 81	55451 89	14969 58
	L'Olive	2 50	3 50	7 31	13 31	34 76	85 07	180 71	390 56	160 45	167 79	15212 40	64857 79	9401 20
	Marlemont	121 89	79 90	334 33	535 12	460 "	673 62	801 34	1634 95	3847 76	1071 51	256 62	39111 25	7970 15
	La Verrerie	2 50	2 93	8 60	14 03	11 20	70 88	197 47	279 55	7145 91	1937 70	"	30015 50	20441 55
	Beaume	71 94	48 23	63 34	200 51	173 59	343 23	555 83	1072 36	21843 46	10330 55	616 37	48031 53	15631 06
	La Cr. yère	" 86	" 75	" 52	2 13	7 20	71 17	115 85	194 22	7427 90	23141 61	413 85	"	201 93
	La Louvière	163 55	61 81	125 04	374 30	474 01	745 03	1538 14	2757 18	27329 50	37872 85	1699 75	55293 37	67927 71
	La Paix	"	" 75	" 45	1 20	5 10	20 50	1 89	27 40	3191 15	352 92	"	26869 38	12 75
	Bois-du-Luc	4 48	16 18	9 76	30 42	54 50	57 92	157 43	269 85	820 46	14491 01	1632 30	47207 18	26601 80
	Bracquegnies	58 72	15 37	14 36	88 45	142 10	204 54	147 23	493 87	1011 48	2163 51	11013 12	86795 41	29 99
	Havrè	11 02	17 86	26 40	56 18	93 20	216 70	214 52	606 48	4081 75	1787 12	88 89	"	675 59
	Obourg	21 82	16 35	38 96	77 15	90 50	237 68	261 15	641 73	3194 66	2771 25	624 10	"	"
	Nimy	37 93	43 47	55 09	136 49	246 60	1010 56	1319 31	2336 52	8 36 14	2742 20	666 57	"	"
	Gouy-lez-Piéton	30 91	25 63	39 26	95 84	91 80	473 42	409 79	975 01	1814 49	4995 91	23 75	"	"
	Pont à-Celles	28 98	6 55	24 21	59 74	61 35	144 21	184 90	397 46	985 92	3023 86	1084 15	14 "	"
	Luttre	58 63	24 37	78 29	161 23	116 36	282 48	254 93	683 77	974 45	4092 68	78 68	"	59 "
	Gosselies-Courcelles	406 86	157 83	290 59	815 30	876 80	2563 61	4161 83	8204 27	16190 34	27675 66	6127 44	24423 44	38593 23
	Roux	162 23	51 36	120 41	344 "	295 51	1356 61	1032 30	2764 43	5029 63	14910 83	4682 03	160329 15	5699 17
	Marchienne	369 33	42 85	303 23	715 43	619 61	2528 32	3960 76	7198 71	61637 55	203374 53	29553 22	58252 26	16920 11
	Charleroi	1663 92	586 69	1221 13	3476 65	2189 52	8037 25	6138 36	16576 13	35951 99	80473 78	23708 74	98806 13	25039 47
	Chatelineau	470 05	230 62	476 11	1226 78	1378 78	2399 57	1794 84	5573 19	20076 39	50081 63	10925 50	102606 73	180767 41
	Couillet	45 74	25 72	63 22	134 68	120 25	418 48	595 68	1134 11	10519 67	39478 43	10416 30	22469 73	61157 22
	Farciennes	93 50	10 82	56 62	169 64	188 39	514 19	620 69	1323 09	1145 64	1510 40	993 78	100245 26	69290 75
	Tamines	139 31	52 14	18 73	210 18	291 20	347 22	265 63	909 05	17220 65	13188 17	36349 47	59707 19	12478 50
	Auvclais	54 63	23 54	51 23	131 40	201 08	188 27	149 67	532 02	13294 57	7682 91	503 10	7053 40	62 "
	Moustier	57 75	62 12	139 10	258 97	216 63	314 24	375 19	937 11	6211 77	16905 35	3872 12	522 50	970 90
	Floreffe	89 63	78 02	144 78	301 43	502 43	1016 94	1745 10	3264 49	17162 84	8951 82	668 74	"	"
	Namur (station)	1520 77	610 12	1329 85	3460 74	1586 67	7706 39	7963 11	17156 20	48597 51	61389 29	17615 73	2292 14	158457 04
	— (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	1115 10	12131 40	1585 04	361 24	78 05
	Soignies	243 94	168 77	205 "	622 71	593 48	2249 30	2145 36	4996 14	10073 91	117469 81	22733 55	9375 17	2608 48
	Jurbise	23 81	24 85	12 09	60 73	118 80	177 95	100 32	397 07	313 46	9628 84	572 61	27 73	33 75
	Nons (station)	3259 64	724 20	2163 08	6445 92	3138 59	10913 50	8739 28	22791 37	34136 50	30724 39	2852 72	6816 01	1039 78
	— (basin)	5 93	13 68	" 60	20 21	1 60	1 20	"	2 80	106 58	6857 78	950 61	2483 10	21033 41
Jemmapes	220 07	69 54	210 10	509 61	322 51	1724 69	2216 77	4293 97	15716 57	19284 55	4554 84	237240 49	62415 67	
Saint-Ghislain	355 32	216 25	362 51	937 38	651 50	2943 66	3435 40	7030 56	27974 99	25003 24	20137 47	131238 55	78037 92	
Boussu	189 01	62 89	171 76	399 69	271 10	1731 19	1360 39	3362 68	12300 17	3280 55	1141 30	429 55	"	
Thulin	72 40	23 33	41 36	137 09	101 55	354 89	378 90	835 34	15329 07	2672 41	125 62	11124 09	53 90	
Quiévrain	202 97	170 49	342 04	715 50	287 69	3413 16	4011 28	7714 24	18814 13	15081 01	6099 76	1 27	665 12	
Marche-lez-Écaussines	14 43	" 75	7 91	23 09	32 40	43 06	108 85	187 31	274 06	908 58	1220 27	"	"	
TOTAL	16772 99	5091 66	19165 42	41930 07	22015 13	94738 65	115022 07	229775 85	716319 61	1138645 60	259939 20	1812030 65	990393 "	

(800 kilog. et plus).				TARIF n° 4.	FINANCES.	FRAIS ACCESSOIRES, SUIVANT DETAIL A LA PAGE 217	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES	TARIF n° 5	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	
TARIFS SPÉCIAUX DU 1er JANVIER 1864		ABONNEMENT		TOTAL.				EQUIPAGES.	GRAND VITESSE. par wagon	PETITE VITESSE Par expédition.					TOTAL.
Près, moellons, chaux	Houille, coke, briquettes, fonte brute	Droit d'abonnement	Frais de transport.							1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie			
"	"	"	"	189115 26	12103 77	55891 61	346080 20	2075 40	3120 75	2497 72	3437 26	16440 16	25695 63	5091 62	379481 25
"	"	"	"	2335 88	15 90	658 11	1101 39	"	"	"	"	"	"	"	4451 39
"	"	"	"	12360 58	24 57	2222 32	15581 31	"	"	6 20	"	"	6 20	186 20	16073 70
"	"	"	"	2492 61	5 32	675 71	4710 51	"	"	"	"	"	"	21 20	1731 66
"	"	"	"	27176 13	109 46	5161 01	37932 82	15 21	372 "	83 25	77 40	311 80	844 45	297 01	33669 48
"	"	"	"	7456 72	47 4	2909 57	18507 53	"	24 "	64 75	15 "	38 10	142 15	37 89	16747 45
30307 59	22 "	"	"	101693 61	55 41	5662 68	111325 87	"	26 "	571 80	651 60	2139 50	3359 20	476 15	115191 22
13162 89	"	"	"	17484 39	"	26 45	17510 75	"	"	"	"	"	"	"	17510 75
"	"	"	"	26922 27	361 30	6894 50	42343 65	"	1069 "	358 65	213 39	629 90	2270 74	223 94	40536 31
27303 34	2559 63	"	"	23518 65	91 25	3822 21	242567 57	"	"	32 40	19 10	35 20	69 70	616 21	25273 48
224 32	27 01	"	"	26498 49	355 51	4369 35	30667 44	71 10	2682 "	142 40	225 59	2015 90	5105 89	1243 23	41450 71
"	59038 46	"	"	174572 79	"	1429 01	176039 75	"	"	"	"	"	"	"	176039 75
"	36396 70	"	"	129586 19	27 29	3115 55	133470 51	"	"	"	"	"	"	"	133470 51
"	77525 71	"	"	167827 34	5 55	1157 24	16591 30	"	"	"	"	"	"	876 40	170480 70
"	76923 74	"	"	121141 03	162 61	1890 55	133365 41	"	"	"	"	"	"	158 13	131523 53
"	37390 21	"	"	96861 67	" 30	1158 25	98114 06	"	"	"	"	"	"	"	98114 06
"	40487 69	"	"	137510 94	73 80	3751 08	142516 81	"	"	"	"	"	"	1397 45	150163 34
"	"	"	"	37215 32	"	921 56	36336 29	"	"	"	"	"	"	"	36336 29
374 40	47006 57	"	"	237913 15	201 65	3408 38	246254 65	"	"	90 20	14 70	20 60	125 20	5835 26	256218 34
"	42919 83	"	"	73349 01	"	870 67	74228 30	"	"	"	"	"	"	"	74228 30
"	66235 18	"	"	156900 91	1 12	1313 16	158535 51	"	"	"	"	"	"	"	158535 51
251 53	81529 64	"	"	12327 61	18 77	1725 41	165134 14	"	60 "	147 60	27 40	"	211 "	285 61	1550 95
"	"	"	"	6633 75	2 50	735 16	8054 02	"	"	"	"	"	"	71 60	8155 62
"	"	"	"	6790 01	2 75	937 37	8416 01	"	"	5 80	"	"	5 80	20 70	8141 31
"	"	"	"	12214 85	16 06	2053 44	17117 39	"	45 20	"	"	"	42 20	141 38	17300 97
"	"	"	"	6834 18	22 72	914 39	6812 14	"	32 20	5 60	"	"	37 80	152 "	931 91
"	"	"	"	5108 93	6 76	593 81	6072 61	"	"	6 20	"	"	6 20	6680 12	"
"	"	"	"	2024 61	33 50	697 9	6781 "	"	12 "	4 60	70 20	433 20	580 26	82 20	7413 10
3224 33	190335 85	2500 "	750 "	532409 41	253 01	11411 55	557114 65	"	114 20	25 50	18 "	173 80	335 40	4471 61	557551 66
"	99413 85	"	"	200051 68	133 31	4810 63	298104 10	"	"	"	"	"	"	2175 50	300279 65
"	53929 80	770 "	318 "	427775 47	397 71	14473 40	459470 72	75 40	"	32 40	121 60	823 10	980 40	7301 14	458827 66
"	141755 49	"	"	496637 51	893 97	22855 88	423410 14	78 40	121 "	165 50	131 06	915 50	1376 06	29192 55	483077 11
"	56771 14	"	"	421228 71	482 49	9477 35	437956 59	51 20	174 20	30 "	"	65 20	269 40	9908 31	448217 43
"	13752 66	"	"	158094 41	5 67	2546 94	161915 81	"	"	"	"	"	"	360 48	162276 29
"	62555 89	"	"	262371 26	75 "	2568 31	267498 30	"	"	18 "	"	"	18 "	3420 49	271976 79
"	34645 27	1330 "	813 "	143022 25	74 33	2807 33	147623 11	"	"	9 80	14 60	92 50	116 80	1651 63	148991 77
"	5533 65	"	"	34126 63	18 89	2193 74	37009 65	"	32 "	53 40	"	"	55 40	348 90	37443 96
"	"	"	"	28382 64	8 05	2165 82	31751 60	"	70 20	29 60	"	296 "	395 80	1818 15	33965 35
"	"	"	"	26683 40	20 17	3024 15	33295 64	24 20	30 60	21 80	"	"	32 40	1028 70	34409 94
2451 46	"	"	"	207101 11	612 70	16769 31	33 600 06	32, 30	538 65	462 27	268 67	3507 95	4777 54	986 19	340688 09
3959 34	"	"	"	18925 21	"	185 78	19110 99	"	"	"	"	"	"	"	19110 99
17528 72	"	"	"	180329 64	83 95	5604 87	491629 34	27 20	94 "	214 80	96 75	653 10	1058 65	2826 49	195541 68
"	"	"	"	10570 46	7 11	404 25	11445 62	"	40 10	85 40	172 80	442 30	741 60	100 25	12287 47
"	2612 65	"	"	78432 05	1959 68	20591 48	127920 50	233 70	1976 70	259 47	307 79	1212 90	3757 68	5036 04	138050 90
"	"	"	"	32331 45	"	167 89	32542 32	"	"	"	"	"	"	2059 80	34632 12
"	200247 57	260 "	433 50	531278 49	132 92	8510 86	544725 85	"	"	35 87	"	39 39	75 17	5922 69	550723 71
16 "	105049 89	"	"	389364 93	470 65	8507 78	406310 40	12 20	183 90	13 20	"	118 40	320 50	2179 73	405822 83
"	"	"	"	17357 57	210 15	3517 91	24868 99	"	68 "	50 10	17 30	414 "	549 40	535 28	25933 67
"	435 55	"	"	29721 54	61 68	2039 45	32815 10	9 20	"	21 35	14 80	24 20	60 35	906 83	33791 48
413 78	"	"	"	47668 11	582 16	6413 07	63033 07	12 20	718 20	129 40	128 70	550 60	1525 90	3071 24	67703 41
109 80	"	"	"	2592 71	7 20	201 05	3007 46	"	"	20 10	"	11 "	31 60	" 85	3051 81
99120 52	1536712 12	5160 "	2319 50	6504930 58	20293 57	257843 28	7150776 0	2942 70	11629 70	5740 53	6025 41	21701 95	13097 39	168933 72	7117770 06

RÉCAPITULATION

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES.				
		DE 2 KIL. ET AU-DESSUS. Taxe uniforme.	DE 2 A 10 KILOG. ET PLUS.		TOTAL.	Minimum par expédition	De 100 kilogrammes et moins.	Au-dessus de 100 kilogrammes.	TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TARIF SPÉCIAL.	PRIX RÉDUIT.
			Expéditions taxées											
			Au minimum.	Au poids.										
AU DÉPART.														
LIGNES.	Nord	41946 09	15685 93	45968 80	103601 42	20953 50	218735 44	243870 18	483559 12	164611 48	967934 10	374125 08	5888 68	131313 09
	Ouest	17122 22	10602 53	28357 37	56382 12	19893 36	179409 61	177077 40	376380 37	796808 13	414369 80	110447 21	70253 77	3325 01
	Est	8:05 03	5928 91	15019 27	30653 21	12772 65	96471 64	134926 16	244170 85	442045 83	687170 45	100106 35	258050 36	32276 75
	Midi	16772 99	5301 66	19165 42	41930 07	22015 13	94735 65	113022 07	229775 85	716319 69	1138865 60	259939 20	1812050 65	990393 "
	Totaux	84946 03	38209 03	109140 86	232568 82	75634 84	589355 34	683893 81	1333685 99	2019645 15	3204539 95	844617 84	2186245 40	1157307 81
A L'ARRIVÉE.														
Services mixtes.	Flandre occidentale	714 86	818 49	868 82	2402 19	1312 10	6509 70	11432 06	21253 86	48819 16	32870 01	10101 02	210 53	"
	Nord-belge	1534 63	1246 14	1575 78	4356 55	3444 92	47538 09	61 25	51044 26	140019 51	198164 79	40585 29	447568 82	331073 34
	Pepinster à Spa	272 21	256 68	317 45	846 54	662 82	1971 40	2798 35	5432 57	8404 76	1599 42	224 74	47807 78	83112 01
	Est-belge	24 "	25 50	25 16	74 06	66 40	105 67	319 37	581 44	4073 93	1262 27	28 42	10431 50	"
	Lierre à Turaout	370 18	270 33	434 93	1075 44	963 20	3086 92	4227 52	8877 64	6868 44	6001 06	9 50	"	6414 "
	Hainaut et Flandres	194 25	84 67	149 39	388 31	212 40	1203 13	1624 80	3040 33	6286 71	689 06	13 "	"	"
	Manège à Wavre	156 71	134 52	68 28	359 51	574 40	684 52	1042 08	2301 "	4397 74	7031 13	548 42	2917 58	17 "
	Centre	153 01	99 80	132 52	385 33	712 26	1884 08	"	2500 34	12669 09	8524 26	184 10	149636 67	406 93
	Luxembourg	125 21	124 "	148 18	397 39	344 89	264 23	2432 63	3041 75	13034 83	46778 33	11053 67	46005 36	1157 78
	Sambre-et-Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2015 46	3616 02
	Franco-belge (par Mouscron)	2068 67	5644 55	"	7713 42	1024 78	6534 62	9285 18	16914 58	39514 54	46110 02	36469 31	3563 33	160 42
	— (par Quiévrain)	2771 95	5968 98	"	8740 17	308 65	9878 16	9232 95	19439 96	42337 20	28001 23	34963 09	11121 64	7824 60
	— (par Haumont)	59 69	195 11	"	254 80	60 26	185 26	102 16	367 70	3503 54	1402 31	7479 79	"	"
	Rhénan-belge	"	"	"	"	4262 03	27745 23	"	32007 26	92619 38	30856 63	212364 66	6270 05	24012 06
Prussien belge	"	"	"	"	2588 03	33119 60	"	35707 63	14463 92	3412 50	51649 42	"	"	
Hollando-belge	157 22	49 23	452 47	658 92	250 20	2783 02	352 80	3386 02	5840 03	"	34287 73	"	406 14	
Prusso-néerlandais-belge	401 16	339 68	1045 33	1786 17	166 14	4057 14	5541 84	9763 12	67156 "	76274 79	376 40	"	"	
Prusso-belge	478 12	713 61	12756 73	13948 46	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Anglo-belge (par Ostende)	70 50	158 50	2537 31	2766 31	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
— (par Calais)	2 25	4 "	4 75	11 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Transit	2118 75	2408 06	40722 30	45247 11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Mons à Haumont	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Totaux	96578 56	56751 08	170650 26	323979 00	92678 52	741696 13	717368 80	1551643 45	3420653 93	3695724 66	1294240 60	2914114 18	1615508 14
à ajouter pour la Société de Tournai à Jurbise														
		1775 88	617 29	2053 32	4446 49	1300 37	11407 43	12168 09	24870 01	71790 41	78823 02	23779 12	126679 41	4263 20
	TOTAUX	98354 44	57368 37	172703 58	328426 39	103978 89	753003 58	729531 89	1576514 36	3501444 34	3774547 68	1318020 01	3046793 59	1619791 34

GÉNÉRALE.

(500 kilog. et plus.)					TARIF n° 4.	FRAIS ACCESSOIRES, SUivant DÉTAIL A LA PAGE 216	TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES ET MARCHANDISES	TARIF n° 5	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL
TARIFS SPÉCIAUX DU 1 ^{er} JANVIER 1901		ABONNEMENT		TOTAL	FINANCES.			EQUIPAGES.	GRANDE VITESSE Par wagon	PETITE VITESSE Par expédition			TOTAL.		
Pavés, moellons, cailloux	Houille, coke, briquettes, fonte brute	Droit d'abonnement	Frais de transport							1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie			
	159 30			2444041 60	37502 70	344280 05	3411974 95	6598	55511 10	5870 10	8103 27	63938 70	135123 17	31953 14	3385049 29
103135 94	14279 91			1512652 70	10248 70	250952 01	2212546 01	1788 80	25366 80	6700 04	8919 71	37358 05	78474 60	20213 68	2313057 08
26 90 28	293926 82			1846566 84	11323 43	164434 13	2297118 25	572 80	9302 70	5028 87	6833 74	26661 50	47127 21	26900 02	2371848 29
99159 52	1536712 12	5180	2319 59	6590330 25	20236 57	267841 28	7150776 05	2912 70	11629 70	5740 53	6025 41	31701 30	50097 59	108933 72	7317770 06
229247 74	1845078 15	5180	2319 50	12332211 60	79371 47	1032569 50	1502545 31	11002 39	101810 30	23359 3	29012 12	161060 70	116182 57	188020 54	15558650 72
				92100 32	852 85	11509 02	128115 24		2802	956 40	711 10	3151 50	7629	31580 42	167727 60
				1166711 75	5796 05	11932 41	1239541 05	944	1911	42	145 45	2103 10	1500 58	99613 41	1346899 04
				141158 71	147 30	2832 30	150407 45	267	1354	239	267	578 20	2158 20	4988 24	157820 69
				15886 12	21 05	585 71	17069 04							50741 27	67810 31
				21293	61 21	4703 32	36032 64	30		294 60	588 60	4036 80	4920	4541 63	45524 27
				7168 77	26 50	149 52	12178 13			20 40		46 81	67 20	32446 73	44632 36
				14911 87	58 95	1821 68	19452 96			8 40	18 90	27 60	54 90		19507 86
	17999 47			189420 52	72 96	2262 11	191737 49	27		7 20	10 83	216	231	9515 71	201514 23
				118029 97	30 99	2150 91	123651 01		106	20 65	36 00	276 13	140 15	3372 37	157819 5
				5631 18			5631 18							38401 59	44033 07
				126118 42	7514 22	1552 31	169862 97	552	230				280		178601 97
				121247 76	26654 84	9239 37	188412 90	919	677 37			25 20	702 57	251 66	21202 13
				12385 64	160 45	633 71	14022 33		30			20 40	50 40		14072 73
				366132 77	457 25	13449 13	612046 41	1230	7112 80	932 40			8043 20		421321 61
				69425 84		7744 97	112878 44	98	1090 40	533 1		62 40	6796 80		119368 24
				46533 10	142	1241 67	48962 51	383	532	210 83	153	2827 20	1733	10000	61058 51
				113807 19	236 55	9151 24	164746 27	139	5149 50	610 45	1463 76	41565 30	48509 01	259 56	21399 84
					11581 12	6040 05	32169 6								32169 63
						1090 71	3857 06								3857 06
					42 25	27 75	61								61
					10648 37	72 75	55068 21								55068 21
														23337 05	23337 05
229247 74	1863077 62	5180	2319 50	15019103 65	147966 37	1133997 47	1612232 81	10465 39	122765 37	12106 01	332 4 64	216077 50	411203 55	552762 24	1017608 91
17636	85044 30		242 50	468277 96	747 54	10526 75	448 69 65	203 21	1359 40	527 86	417 09	1110 10	3314 45	337 37	43904 67
240853 74	1948121 92	5180	2592	15157353 62	144713 91	1111164 22	19651502 50	16669 50	124324 77	32633 90	33671 73	217187 60	407818	533119 61	19629109 61

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TÉLÉGRAPHES.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						TOTAL.
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Engins extraordina- ires et frais imprévus.	
NORD.	Bruxelles (Nord)	81,480 71	2,403 65	1,351 35	31,707 03	48 65	1,387 17	208 35	37,106 20
	— (Bureau central)	"	1,754 50	"	35,121 90	" 55	2,681 12	282 33	39,849 60
	— (Allée-Verte)	"	7,701 29	2,326 "	28,571 01	29,447 21	2,179 08	974 52	71,199 02
	— (Entrepôt)	"	792 45	"	1,277 60	2,163 90	676 45	187 "	5,097 40
	Vilvorde	197 59	257 25	252 54	2,456 13	813 21	106 54	12 63	3,908 60
	Malines	2,146 35	2,308 50	667 47	9,758 52	6,626 09	687 63	153 09	20,401 52
	Duffel	"	57 40	"	359 62	176 45	12 57	" 46	605 50
	Contich	43 50	25 40	"	304 35	88 21	15 27	" 32	433 55
	Lierre	965 68	275 20	56 26	2,901 45	770 13	200 07	3 54	4,212 59
	Vieux-Dieu	31 59	23 40	"	322 10	131 76	1 13	2 19	483 58
	Anvers	61,200 97	29,532 29	1,334 25	49,049 63	78,945 06	7,914 01	2,215 34	159,990 49
TOTAUX	166,096 21	36,131 15	5,958 11	161,839 34	119,220 22	16,051 26	4,039 97	343,250 05	
OUEST.	Jette	"	" 60	"	176 45	1 10	"	" 30	178 45
	Ternath	217 "	143 15	"	520 65	681 57	5 53	1 11	1,352 01
	Lede	"	60 40	"	367 99	266 83	57 15	" 49	772 85
	Schellebelle	"	6 80	"	131 60	17 26	"	" 55	156 15
	Capelle	"	65 60	"	376 75	413 18	4 26	2 55	862 54
	Londerzeel	"	50 40	"	455 10	128 77	7 38	2 43	644 08
	Malderen	"	38 20	"	467 38	124 34	5 81	2 99	638 72
	Buggenhout	"	166 40	"	673 90	616 53	18 79	1 62	1,507 24
	Termonde (station)	2,106 65	1,585 25	17 63	4,514 53	7,657 39	187 80	1,330 53	15,293 13
	— (entrepôt)	"	7 20	"	1 35	32 70	"	" 20	41 45
	Zele	51 40	396 60	"	1,505 66	1,192 19	72 16	2 15	3,078 87
	Lokeren	2,089 08	552 35	206 55	2,219 06	2,933 19	120 94	169 92	6,192 01
	Audeghem	"	81 80	"	254 65	527 17	" 52	58 48	922 62
	Gyseghem	"	6 60	"	135 65	17 10	"	1 53	161 08
	Alost	2,457 60	1,559 65	41 70	8,546 98	4,679 37	251 93	192 18	15,271 81
	Erembodegem	"	5 "	"	"	"	" 23	"	5 25
	Dendelieuw	69 75	56 "	"	232 91	227 94	1 25	4 33	522 46
	Ninove	131 20	584 55	30 45	2,420 77	1,438 61	25 42	15 50	4,515 30
	Santbergen	"	38 60	"	131 85	53 17	2 56	" 46	226 64
	Iddeghem	"	42 20	"	149 20	192 62	5 71	"	389 73
	Schendelbeke	"	5 60	"	23 50	14 07	1 10	1 93	46 20
Grammont	660 30	1,217 95	243 40	6,115 "	1,635 56	159 59	8 63	9,380 13	
Aeren	"	43 "	"	241 60	116 10	5 50	" 05	406 25	
Lessines	177 25	743 95	30 11	3,402 23	1,939 21	148 90	19 75	6,284 15	
Papignies	"	14 80	"	92 30	96 39	12 91	1 "	217 40	
Rebaix	"	24 "	"	97 15	103 39	18 20	" 09	242 83	
Wichelen	"	16 20	"	132 95	43 77	"	1 "	193 92	
Wetteren	207 05	296 20	"	1,875 59	1,435 40	87 42	18 48	3,713 09	
Melle	"	76 80	"	663 91	225 96	12 10	" 55	979 32	
A reporter	8,218 18	7,796 45	569 84	35,926 69	26,860 73	1,213 17	1,828 89	74,195 68	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TÉLÉGRAPHES.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						
			Bulletins.	Prise à domicile.	Itemise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Engins extraordina- res et frais imprévus.	TOTAL.
			Report	8,218 18	7,786 45	569 84	35,926 69	26,620 73	1,213 17	1,828 80	74,195 68
Gand (Station)	16,509 90	7,789 80	1,023 15	33,618 23	24,031 05	1,767 94	831 05	69,689 22	
— (Entrepôt)	"	691 50	3 50	592 "	2,405 03	197 23	60 41	4,012 05	
Landeghem	"	82 20	"	259 90	305 11	1 50	2 50	671 31	
Hansbake	"	47 20	"	143 "	236 70	1 85	" 50	479 25	
Aeltre	44 90	202 50	"	835 05	672 65	18 80	1 71	1,731 91	
Bloemendael	77 05	143 70	"	591 40	649 99	9 85	" 04	1,394 99	
Oostcamp	"	"	"	6 80	"	"	"	6 80	
Bruges (Station)	4,573 67	706 "	460 59	6,612 66	1,691 77	150 23	39 27	9,890 51	
— (Darsin)	"	293 "	"	25 85	108 63	18 29	2 15	447 92	
Jabbeké	"	25 40	"	60 10	16 11	"	" 20	101 81	
Plasshendael	"	85 "	"	185 99	72 76	3 25	" 82	348 82	
Ostende	6,327 17	3,321 75	294 29	9,454 56	6,608 35	1,418 58	315 61	21,323 14	
La Pinte	"	12 20	"	42 85	51 80	1 75	" 05	108 65	
Nazareth	"	3 40	"	38 60	9 50	"	"	51 50	
Doynze	160 05	736 80	4 45	1,304 18	956 14	51 06	6 28	3,058 91	
Machelen	"	5 20	"	9 80	19 30	"	"	34 30	
Olsène	"	23 80	"	58 15	59 18	" 05	" 25	171 44	
Waereghem	76 13	725 80	"	827 98	1,144 91	43 19	9 07	2,750 95	
Haerlebeke	"	182 60	"	530 07	737 28	29 39	1 88	1,452 12	
Courtrai	4,955 85	2,584 45	106 80	6,003 30	9,427 64	346 57	163 06	18,631 88	
Mousson	610 00	840 90	21 85	2,633 13	1,306 25	698 64	27 23	5,728 80	
Néchin	84 88	82 80	"	281 10	480 59	29 74	1 15	875 38	
Templeuve	"	69 80	"	156 70	48 78	6 72	" 23	282 23	
Tournai	3,668 86	3,435 45	151 36	7,605 42	7,943 84	356 05	144 08	19,636 20	
Havannes	"	1 70	"	21 80	2 77	"	"	26 27	
Bary-Mauide	"	127 40	"	129 87	188 53	12 56	1 33	459 69	
Leuze	702 28	489 20	"	4,368 37	2,162 05	99 57	59 04	7,178 23	
Péruwelz	"	17 20	"	200 25	"	6 05	"	223 50	
Ligne	"	23 30	"	339 20	90 93	5 97	1 39	460 79	
Ath	735 95	615 45	386 05	3,603 59	2,435 21	635 25	9 51	7,686 06	
Maffles	"	226 60	"	464 55	613 72	33 23	1 45	1,339 55	
Chièvres-Attres	"	229 80	"	510 25	395 66	26 20	1 61	1,164 51	
Brugelotte	109 75	54 20	"	599 18	455 84	7 36	" 88	1,117 45	
Lens	"	73 80	"	324 "	206 49	1 95	" 51	595 75	
Tronchiennes	"	1 20	"	4 15	16 30	"	"	21 65	
TOTAUX	46,830 42	31,747 05	2,930 88	118,832 37	92,722 89	7,186 07	3,532 16	256,932 04	

OUEST. (Suite.)

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TÉLÉGRAPHES.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						TOTAL.
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Engins extraordina- ires et frais imprévus.	
EST.	Boortmeerbeek	"	59 80	"	153 55	129 20	"	" 50	334 45
	Haecht	"	135 "	"	496 20	166 90	20 85	" 42	619 38
	Wespelaar	"	6 20	"	225 15	10 32	"	1 02	242 69
	Louvain (Station)	6,518 20	3,301 55	337 41	11,533 78	10,386 05	1,115 55	290 57	26,572 91
	— (Bassin)	"	767 20	3 "	38 60	3,408 76	116 58	5 62	4,339 78
	Vertryck	"	73 40	"	317 05	55 54	69 90	" 01	515 60
	Tirlemont	846 20	1,449 75	183 83	5,356 19	5,010 73	715 57	538 70	13,254 77
	Jodoigne	"	16 "	"	71 25	"	7 75	" 90	95 90
	Esenael	"	271 60	"	474 21	567 52	25 47	2 18	1,640 98
	Landen	828 67	442 10	"	1,326 90	1,865 94	135 23	14 53	3,784 73
	Gingelom	"	157 20	"	378 90	893 80	29 55	2 01	1,461 46
	Rosoux	"	130 20	"	195 45	249 45	23 13	1 05	599 34
	Waremmé	261 75	653 95	"	1 258 75	1,147 67	112 27	18 73	3,191 37
	Fexhe	"	176 90	"	276 56	207 91	10 01	1 31	672 75
	Ans	138 "	1,675 99	"	319 35	954 16	179 "	9 65	3,328 26
	Haut-Pré	258 "	1,025 70	"	788 90	288 41	40 15	21 40	2,184 56
	Liège (Station)	23,509 67	6,176 50	3,675 62	22,584 13	21,351 53	1,882 62	687 42	56,357 62
	— (Meuse)	"	411 20	"	19 "	206 20	53 25	" 49	690 17
	Chénée	413 23	1,251 90	" 50	976 15	10,498 05	126 75	201 63	13,056 98
	Chaufontaine	157 70	109 70	"	389 "	61 26	24 06	3 04	586 05
	Trooz-Aval	"	63 "	"	210 45	184 92	3 93	1 71	481 01
	Nessonvaux	38 "	66 80	"	552 90	98 87	6 96	8 51	734 04
	Pepinster	296 60	223 80	"	579 32	318 22	58 48	10 29	1,190 11
Spa	2,925 72	"	"	"	"	"	"	"	
Ensival	"	86 90	"	1,040 26	75 07	25 39	25 90	1,253 61	
Verviers	5,302 60	3,896 80	191 30	12,635 95	5,476 13	756 28	425 18	23,381 64	
Dolhain	112 "	289 35	"	691 29	207 61	8 40	27 56	1,224 21	
Herbestal	117 25	592 90	"	532 47	783 47	101 44	6 09	2,016 37	
Hasselt	584 60	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAL	42,308 19	23,730 30	4,391 66	63,451 71	64,903 72	5,649 67	2,307 07	164,434 13	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TÉLÉGRAPHES.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Engins extraordina- res et frais imprévus.	TOTAL.
MIDI.	Bruxelles (Midi)	7,343 27	7,029 35	1,700 85	26,512 75	18,735 27	1,642 20	181 19	55,891 61
	Forest	"	68 40	"	325 40	243 84	18 65	1 02	638 31
	Ruybroeck	"	259 20	"	471 05	1,491 23	5 83	3 78	2,222 32
	Loth	"	57 40	"	437 10	345 39	1 65	4 17	875 71
	Hal	619 15	556 70	" 75	2,202 11	2,273 83	124 36	3 26	5,161 01
	Lembrep	"	295 "	"	852 10	1,829 "	20 85	1 12	2,905 87
	Tubise	194 45	858 30	"	2,056 20	2,506 80	67 98	146 30	5,602 58
	Hennuyères	"	26 20	"	"	"	" 25	"	23 45
	Braine-le-Comte	577 30	738 45	81 97	3,755 97	2,069 66	139 56	24 89	6,804 59
	Écaussines	953 75	1,913 10	"	794 90	953 47	129 55	20 19	3,892 21
	Manoge	334 69	567 30	"	2,307 38	1,272 60	161 53	20 54	4,343 35
	Bascoup	"	1,332 19	"	36 33	27 92	31 71	" 95	1,429 01
	L'Étoile	"	833 20	"	243 97	2,007 21	27 94	2 86	3,115 18
	L'Olive	245 73	1,110 40	"	85 20	32 47	123 54	5 65	1,357 24
	Mariemont	"	626 20	7 29	503 03	434 "	15 81	3 22	1,809 46
	La Verrerie	"	674 40	"	75 32	385 24	21 92	1 38	1,158 26
	Denume	214 25	1,073 60	"	471 98	1,892 29	115 37	7 84	3,561 03
	La Crocyère	"	294 30	"	47 15	575 05	6 07	1 05	924 56
	La Louvière	478 75	1,507 30	"	1,455 91	1,905 43	96 82	12 89	5,408 38
	La Paix	"	487 50	"	19 "	320 40	32 26	" 51	850 67
	Bois-du-Luc	41 90	193 50	"	131 45	136 47	62 58	4 18	1,333 18
	Bracqugnies	160 05	1,261 20	"	269 "	224 63	38 52	1 06	1,725 41
	Havré	"	61 60	"	219 80	485 55	17 78	" 35	765 18
	Obourg	"	126 40	"	221 81	542 37	12 55	" 44	903 87
	Nimy	42 70	187 60	"	882 74	679 17	128 50	8 13	2,083 44
	Gony-lez-Piéton	"	104 40	"	335 97	463 69	6 62	1 31	914 39
	Pont-à-Celles	"	75 50	"	197 60	225 48	1 "	4 23	503 81
	Luttre	"	71 20	"	347 57	273 52	3 41	2 27	697 07
	Gosselies	459 20	3,193 65	722 98	3,329 74	4,061 17	120 90	13 74	11,441 58
	Houx	196 25	1,977 03	"	974 45	1,807 41	44 29	7 43	4,810 63
	Marchienne	641 30	3,269 "	"	2,372 69	7,558 89	1,045 75	47 07	14,473 40
	Charleroi	5,719 79	3,873 10	101 15	8,587 10	5,886 05	1,791 70	2,615 93	22,855 83
	Châtelain	831 20	3,360 60	79 85	3,366 60	2,261 21	299 17	124 92	9,477 35
	Couillet	"	1,040 50	"	354 95	1,120 15	22 10	9 24	2,546 94
	Farciennes	188 60	1,574 95	"	519 77	283 95	168 80	50 81	2,568 31
	Tamines	138 50	1,284 40	"	502 50	733 62	99 46	196 35	2,807 33
	Auvalais	55 "	393 80	"	276 60	1,512 97	14 10	2 27	2,193 74
	Moustier	72 75	319 60	"	433 78	1,094 34	48 55	269 55	2,165 82
	Floreffe	269 75	399 70	"	1,270 72	1,292 41	53 25	8 07	3,024 15
	Namur (Station)	5,667 30	2,370 55	191 60	7,902 25	5,333 27	1,233 37	117 23	16,269 31
	— (Meuse)	"	71 40	"	"	111 55	2 83	"	185 78
	Soignies	285 20	1,435 75	266 45	2,204 50	1,493 50	161 49	23 09	5,604 87
	Jurbise	197 "	209 20	"	130 75	70 40	1 78	1 12	404 25
	Mons (Station)	4,766 55	2,017 80	665 35	12,251 68	4,348 42	1,183 06	95 17	20,591 45
	— (Bassin)	"	120 80	"	21 45	31 36	12 63	1 49	187 83
Jemmapes	1,243 26	3,988 70	240 85	2,323 27	1,616 56	289 01	57 27	8,516 86	
Saint Ghislain	1,468 33	2,955 20	"	2,477 57	2,791 24	238 75	17 02	8,507 78	
Boussu	"	459 40	"	1,827 07	1,495 66	31 09	4 69	3,517 91	
Thulin	"	317 70	"	414 70	1,291 53	14 27	4 25	2,079 45	
Quiévrain	302 90	634 80	"	2,346 30	2,561 72	842 30	21 55	6,413 07	
Marche-lez-Écaussines	"	33 60	"	105 65	57 80	2 55	" 45	200 05	
TOTAL		33,213 78	55,868 55	4,146 20	98,623 80	91,313 16	10,733 74	4,152 83	267,843 28

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TELEGRAPHES.	DÉTAIL DES FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS AU TABLEAU PRÉCÉDENT.						TOTAL.
			Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargem ^t .	Provision.	Engins extraordina res et frais imprévus.	
AU DÉPART.									
LIGNES.	Nord.	166,006 21	30,131 15	5,988 11	161,839 34	119,220 22	16,061 28	4,039 97	343,280 05
	Ouest	46,630 42	31,747 65	2,130 88	118,832 37	92,722 89	7,166 07	3,332 18	256,952 04
	Est.	42,308 19	23,730 35	4,391 65	63,431 71	64,903 72	5,649 67	2,307 07	104,434 13
	Nidi	33,213 78	58,868 55	4,146 20	58,633 80	91,318 16	10,733 74	4,152 83	287,843 28
TOTALS		288,358 60	150,477 65	17,456 85	442,747 22	368,164 99	38,630 74	14,032 05	1,032,509 50
A L'ARRIVÉE.									
Services mixtes.	Flandre occidentale	"	"	"	7,681 59	3,627 43	"	"	11,509 02
	Nord-belge	"	"	"	4,954 68	6,977 73	"	"	11,032 41
	Pepinster à Spa	"	"	"	2,407 51	424 79	"	"	2,832 30
	Est-belge	"	"	"	259 55	326 22	"	"	585 77
	Lierre à Tarnhout	"	"	"	3,168 45	716 87	"	"	4,705 32
	Hainaut et Flandres	"	"	"	1,039 70	454 82	"	"	1,494 52
	Manage à Wavre	"	"	"	1,229 20	592 43	"	"	1,821 63
	Centre	"	"	"	1,286 60	975 74	"	"	2,262 34
	Luxembourg	"	"	"	1,123 65	1,027 26	"	"	2,150 91
	Sambre-et-Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"
Services internationaux.	Franco-belge (par Mouscron)	"	"	"	2,278 40	7,303 93	"	"	9,582 33
	— (par Quétrmin)	"	"	"	3,262 60	6,038 77	"	"	9,299 37
	— (par Haumont)	"	"	"	87 70	746 04	"	"	833 74
	Belgéo-belge	"	927 25	"	2,495 65	8,695 28	"	1,130 95	13,449 13
	Prussien-belge	"	1,533 15	"	2,555 20	2,790 79	"	865 83	7,744 97
	Hollando-belge	"	"	"	1,501 57	2,740 10	"	"	4,241 67
	Prusso-néerlandais-belge	"	"	"	5,456 54	3,694 70	"	"	9,151 24
Petits paquets.	Prusso-belge	"	"	"	6,639 50	"	55	"	6,640 05
	Anglo-belge (par Ostende)	"	"	"	1,090 75	"	"	"	1,090 75
	— (par Calais)	"	"	"	27 75	"	"	"	27 75
Transit	"	"	"	"	"	72 75	"	72 75	
Télégraphes	300,133 31	"	"	"	"	"	"	"	
Produits extraordinaires	40 75	"	"	"	"	"	"	"	
TOTALS		588,532 66	152,938 05	17,456 85	492,313 81	415,495 89	39,704 04	15,028 83	1,133,937 47
Ajouter la part de la Société de Tournai à Jurbise.		"	2,190 45	"	"	7,829 64	403 07	103 59	10,528 75
TOTALS		588,532 66	155,128 50	17,456 85	492,313 81	423,325 53	40,107 11	16,132 42	1,144,466 22

N° XV.

Situation, PAR MOIS, du matériel locomotives, pendant l'année 1861.

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES														TENDERS.		
	DE 450 MILLIMÈTRES.	DE 440 MILLIMÈTRES.	DE 430 MILLIMÈTRES.	DE 420 MILLIMÈTRES.	DE 410 MILLIMÈTRES.	DE 400 MILLIMÈTRES.	DE 393 MILLIMÈTRES.	DE 384 MILLIMÈTRES.	DE 386 MILLIMÈTRES.	DE 348 MILLIMÈTRES.	DE 343 MILLIMÈTRES.	DE 330 MILLIMÈTRES.	DE 318 MILLIMÈTRES.	INDÉTERMINÉS.		TOTAL.	
AU 1 ^{er} JANVIER 1861.	17	9	9	10	62	•	3	86	36	1	8	9	2	•	•	232	245
» FÉVRIER »	20	9	9	10	62	•	3	86	34	1	8	9	2	•	•	235	244
» MARS »	21	9	9	10	62	•	3	86	33	1	7	9	2	•	•	234	245
» AVRIL »	23	9	9	10	63	•	3	85	36	•	7	9	1	•	•	233	244
» MAI »	23	9	9	10	65	•	3	85	36	•	7	9 ^p	1	•	•	235	244
» JUIN »	23	9	9	10	65	•	3	85	36	•	7	9	1	•	•	235	244
» JUILLET »	24	9	9	10	65	•	3	85	36	•	7	9	1	•	•	236	245
» AOUT »	24	9	9	10	65	•	3	86	35	•	7	9	1	•	•	236	244
» SEPTEMBRE »	23	9	9	10	64	•	2	87	35	•	7	9	1	•	•	234	246
» OCTOBRE »	23	8	10	10	66	•	2	90	32	•	8	8	1	•	•	260	243
» NOVEMBRE »	25	8	10	10	66	•	2	90	32	•	8	7	1	•	•	259	244
» DÉCEMBRE »	23	8	10	11	65	•	2	91	31	•	8	7	1	•	•	259	245
» JANVIER 1862.	27	8	10	11	63	•	2	90	30	•	8	9	1	•	•	261	246

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1861.

En bon état	14	8	5	9	47	•	3	74	27	1	6	7	2	•	•	205	229
En réparation.....	5	1	4	1	15	•	•	12	9	•	2	2	•	•	•	49	16
En construction ou montage	8	•	•	•	4	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	12	8

Situation du matériel au 1^{er} janvier 1862.

En bon état	25	6	8	9	47	•	2	75	23	•	5	8	1	•	•	209	226
En réparation.....	4	2	2	2	18	•	•	15	5	•	3	1	•	•	•	32	20
En construction ou montage	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	5	•	•	5	7

Comparaison de la situation au 1^{er} janvier 1861 et au 1^{er} janvier 1862.

(NON COMPRIS LE MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.)

Au 1 ^{er} janvier 1861.....	17	9	9	10	62	•	3	86	36	1	8	9	2	•	•	232	245
Au 1 ^{er} janvier 1862.....	27	8	10	11	63	•	2	90	30	•	8	9	1	•	•	261	246
Différences au 1 ^{er} janvier 1862. {	en plus .	10	•	1	1	5	•	•	4	•	•	•	•	•	•	9	1
	en moins.	•	1	•	•	•	•	1	•	6	1	•	•	1	•	•	•
	A	B	C	D	E	•	F	G	H	I	J	K	L	•	•	•	M

OBSERVATIONS.

A) En plus 10 locomotives de 0 ^m ,450	—	$\left\{ \begin{array}{l} 6 \text{ montées à l'arsenal [n°s 60-70-73-171-252-262].} \\ 2 \text{ fouraies par Couillet [n°s 18-33].} \\ 2 \text{ — Saint-Léonard [n°s 143-144].} \end{array} \right.$
B) En moins 1	—	0 ^m ,440 [n° 229 de 0 ^m ,430 ci-dessous].
C) En plus 1	—	0 ^m ,430 [n° 229 ci-dessus].
D) En plus 1	—	0 ^m ,420 [n° 152 de 0 ^m ,410 transformée].
E) En plus 5	—	$\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ fournies par Cockerill [n°s 78-79].} \\ 2 \text{ — Haine Saint-Pierre [n°s 49-15].} \\ 1 \text{ transformée [n° 178 de 0m,381].} \end{array} \right.$
En moins 2	—	0 ^m ,410 [n° 152 transformée en 0 ^m ,420 et n° 144 démolie].
Différence 3	—	0 ^m ,410.
F) En moins 1	—	0 ^m ,393 [n° 34 transformée en locomotive de 0 ^m ,381].
G) En plus 6	—	0 ^m ,381 [n°s 87-103-108-116-135 de 0 ^m ,356 et n° 31 de 0 ^m ,393 transformées].
En moins 2	—	$\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ transformée en 0m,410 [n° 178].} \\ 1 \text{ transformée en 0m,330 [n° 160].} \end{array} \right.$
Différence 4	—	0 ^m ,381 en plus.
H) En moins 8	—	$\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ démolies [n°s 79-143].} \\ 5 \text{ transformées en 0m,381 [n°s 87-103-108-116-135].} \\ 1 \text{ transformée en 330 [n° 26].} \end{array} \right.$
En plus 2	—	0 ^m ,356 [n°s 137 de 0 ^m ,343 et 100 de 0 ^m ,318 transformées].
Différence 6	—	0 ^m ,356 en moins.
I) En moins 1	—	0 ^m ,348 [n° 178 démolie].
J) En moins 1	—	0 ^m ,343 [n° 137 transformée en 0 ^m ,356].
En plus 1	—	0 ^m ,343 [n° 120 de 0 ^m ,330 transformée en 0 ^m ,343].
Différence »	—	
K) En moins 2	—	0 ^m ,330 [n° 120 transformée en 0 ^m ,343 et n° 82 démolie.]
En plus 2	—	0 ^m ,330 [n°s 160 de 0 ^m ,381 et 26 de 0 ^m ,356 transformées en 0 ^m ,330].
Différence »	—	
L) En moins 1	—	0 ^m ,318 [n° 100 transformée en 0 ^m ,356].
M) En plus 18 tenders montés à l'arsenal	—	[n°s 7-22-24-26-29-35-36-41-70-18-33-78-87-101-105-133-159-182].
En moins 17 tenders démolis	—	[n°s 7-18-22-26-29-40-43-65-82-87-94-101-114-78-125-155-159].
Différence 1 tender en plus.	—	

ÉPOQUES.	SERVICE DES VOYAGEURS.							SERVICES DIVERS.									
	DILIGENCES.	CHARS-A-RANGS.	WAGONS COUVERTS.	WAGONS DÉCOUVERTS.	VOITURES MIXTES, y compris les voitures américaines.	WAGONS POUR BAGAGES et articles de messagerie.	TOTALX.	BUREAUX AMBULANTS POUR LE SERVICE DE LA POSTE.	VOITURES CELLULAIRES.	WAGONS						CANIONS-TAPISSIÈRES.	TOTALX.
										DE SECOURS POUR LES BARRIÈRES.	A FREINS POUR LES PENTES INCLINÉES.	POUR LE TRANSPORT DU COKE.	Pour l'entretien de la route		POUR LE SERVICE DES ATELIERS.		
									GRANDS.	PETITS.							
AU 1 ^{er} JANVIER 1861.....	233	250	585	64	41	220	1,202	44	7	20	22	179	54	163	57	»	515
» FÉVRIER »	254	251	576	61	41	220	1,192	44	7	20	22	179	54	163	57	24	539
» MARS »	254	251	576	61	41	220	1,192	43	7	20	22	179	54	164	37	24	541
» AVRIL »	254	251	576	61	41	228	1,191	43	7	20	21	179	54	168	37	24	541
» MAI »	254	251	576	61	41	246	1,209	46	7	20	21	179	54	163	37	24	542
» JUIN »	255	250	576	61	41	248	1,209	43	7	20	21	178	54	167	37	24	542
» JUILLET »	244	250	576	61	41	242	1,194	43	7	20	21	178	34	167	37	24	542
» AOÛT »	244	250	573	56	41	240	1,166	45	7	20	21	178	54	167	37	24	540
» SEPTEMBRE »	241	252	572	24	41	240	1,150	42	7	20	21	178	54	167	33	24	535
» OCTOBRE »	258	253	567	»	41	259	1,118	42	6	20	21	178	54	169	35	24	536
» NOVEMBRE »	256	253	567	»	41	259	1,118	42	6	20	21	178	54	169	35	24	536
» DÉCEMBRE »	255	256	568	»	41	223	1,105	42	6	20	21	178	54	170	37	24	541
» JANVIER 1862.....	255	221	567	»	41	218	1,080	42	6	20	21	178	54	173	47	24	534

Situation du matériel

En bon état.....	209	200	553	64	36	213	1,073	59	6	20	20	178	33	163	37	»	508
En réparation.....	46	50	50	»	5	16	127	5	1	»	2	1	1	»	»	»	10
En construction.....	2	»	»	»	»	20	22	2	»	»	»	»	»	»	»	»	2

Situation du matériel

En bon état.....	210	194	557	»	39	188	968	56	6	20	19	174	55	172	47	20	536
En réparation.....	25	27	50	»	2	30	112	6	»	»	2	4	1	1	»	4	18
En construction.....	15	»	28	»	»	»	45	»	2	»	»	»	»	»	»	»	2

Comparaison de la situation au 1^{er} janvier 1861 et au

Au 1 ^{er} janvier 1861.....	233	250	585	64	41	220	1,202	44	7	20	22	179	54	163	57	»	515	
Au 1 ^{er} janvier 1862.....	255	221	567	»	41	218	1,080	42	6	20	21	178	54	173	47	24	534	
Différences au 1 ^{er} jan- vier 1862.	en plus..		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	10	24	59
	en moins.		22	9	16	64	»	112	2	1	»	1	1	»	»	»	»	»
	A	B	C	D		E		F	G		H	I		J	K	L		

voitures, pendant l'année 1861.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.														Observations.	
WAGONS															
POUR EQUIPAGES	POUR CHAUX. (BOIS)	POUR CHIFLAUX ET BETAIL	POUR LE BETAIL	FLAMÉS		PLATS		PLATS	COUVERTS	POUR LE CHARBON	POUR LE CHARBON	POUR LE CHARBON	TOTAUX		
36	44	546	255	1,055	200	14	815	504	45	1	55	2,455	870	6,454	<p>SERVICE DES VOYAGEURS.</p> <p>A) En moins 24 diligences $\left\{ \begin{array}{l} 4 \text{ démolies} \\ 10 \text{ transformées en chars à bennes} \\ 10 \text{ affectées au service du train royal} \end{array} \right.$</p> <p>En plus 2 diligences mises en service, neuves</p> <p>Différence 22 — en moins</p> <p>B) En moins 19 chars à bennes $\left\{ \begin{array}{l} 17 \text{ démolies} \\ 2 \text{ transformées en wagons couverts} \end{array} \right.$</p> <p>En plus 10 chars à bennes provenant de diligences transformées</p> <p>Différence 9 chars à bennes en moins</p> <p>C) En moins 15 wagons couverts démolies</p> <p>En plus 2 wagons provenant de chars à bennes transformés</p> <p>Différence 16 wagons couverts en moins</p> <p>D) En moins 64 wagons découverts démolies</p> <p>E) En moins 31 wagons à bennes $\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ démolies} \\ 23 \text{ transformées en wagons fermés} \end{array} \right.$</p> <p>En plus 6 affectées au service du train royal</p> <p>En plus 20 wagons à bagages mis en service, neuves</p> <p>Différence 11 wagons à bagages en moins</p> <p>SERVICES DIVERS.</p> <p>F) En moins 4 bureaux de poste démolies</p> <p>En plus 2 bureaux de poste mis en service, neuves</p> <p>Différence 2 bureaux de poste en moins</p> <p>G) En moins 1 voiture cellulaire démolie</p> <p>H) En moins 1 wagon à frein pour plans inclinés démolie</p> <p>I) En moins 1 wagon à coke démolie</p> <p>J) En plus 10 wagons pour service de la route (petits) mis en service, neuves</p> <p>K) En plus 12 wagons pour ateliers $\left\{ \begin{array}{l} 5 \text{ provenant de wagons fermés} \\ 9 \text{ provenant de wagons à charbon} \end{array} \right.$</p> <p>En moins 1 wagon pour ateliers démolie</p> <p>Différence 10 wagons pour ateliers en plus</p> <p>L) En plus 21 camions à roues introduits pour régularisation</p> <p>TRANSPORT DES MARCHANDISES.</p> <p>M) En plus 9 wagons à équipages mis en service, neuves</p> <p>En moins 4 wagons à équipages affectés au service du train royal</p> <p>Différence 5 wagons à équipages en plus</p> <p>N) En plus 4 boîtes mis en service, neuves</p> <p>En moins 2 boîtes affectées au service du train royal</p> <p>Différence 2 boîtes en plus</p> <p>O) En plus 22 wagons pour chevaux et bétail mis en service, neuves</p> <p>P) En moins 16 wagons à bétail démolies</p> <p>Q) En plus 23 wagons fermés provenant de wagons à bennes</p> <p>En moins 13 wagons fermés $\left\{ \begin{array}{l} 8 \text{ démolies} \\ 5 \text{ transformées en wagons pour service des ateliers} \end{array} \right.$</p> <p>Différence 10 wagons fermés en plus</p> <p>R) En plus 12 wagons fermés de 10 tonnes mis en service, neuves</p> <p>S) En moins 15 wagons plats de 5 à 7,000 kilogrammes démolies</p> <p>T) En moins 63 wagons à charbon $\left\{ \begin{array}{l} 74 \text{ démolies} \\ 9 \text{ transformées en wagons pour ateliers} \end{array} \right.$</p> <p>En plus 6 wagons à charbon provenant de la ligne de Valenciennes à Valenciennes</p> <p>Différence 77 wagons à charbon en moins</p> <p>U) En plus 435 wagons à charbon de 10 tonnes mis en service, neuves</p> <p>V) En plus 6 wagons à charbon de 15 tonnes mis en service, neuves</p>
36	44	546	255	1,055	200	14	815	504	45	1	55	2,455	870	6,454	
36	44	546	252	1,052	200	11	814	504	45	1	55	2,455	871	6,455	
41	44	546	252	1,052	200	11	814	504	45	1	55	2,455	910	6,491	
41	44	546	250	1,052	200	11	811	504	45	1	55	2,427	955	6,504	
41	44	568	250	1,052	200	11	811	504	45	1	55	2,427	949	6,462	
41	44	568	222	1,050	202	11	811	504	45	1	55	2,411	1,017	6,586	
37	42	568	222	1,050	202	11	811	504	45	1	55	2,406	1,065	6,622	
37	42	568	221	1,050	202	11	809	504	45	1	55	2,595	1,120	6,662	
37	42	568	220	1,050	204	11	807	504	45	1	55	2,568	1,190	6,726	
37	42	568	219	1,051	212	11	807	504	45	1	55	2,566	1,242	6,782	
37	42	568	219	1,050	212	11	807	504	45	1	55	2,577	1,260	6,792	
41	42	568	219	1,050	212	11	805	504	45	1	55	2,570	1,286	6,822	
41	46	568	217	1,065	212	11	801	504	45	1	55	2,556	1,504	6,828	
au 1^{er} janvier 1861.															
36	40	537	228	1,056	200	10	809	505	42	1	51	2,445	856	6,504	
"	4	9	5	17	"	1	6	1	5	"	2	15	14	80	
5	"	16	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	700	521	
au 1^{er} janvier 1862.															
58	45	549	214	1,015	205	10	762	505	45	1	52	2,511	1,296	6,646	
5	3	19	3	50	7	1	59	1	2	"	1	45	8	182	
"	16	"	"	"	7	"	"	"	"	"	"	"	"	25	
1^{er} janvier 1862 (NON COMPRIS LE MATÉRIEL EN CONSTRUCTION).															
36	44	546	255	1,055	200	11	815	504	45	1	55	2,455	870	6,444	
41	46	568	217	1,065	212	11	801	504	45	1	55	2,556	1,504	6,828	
5	2	22	"	10	12	"	"	"	"	"	"	"	454	584	
"	"	"	16	"	"	"	14	"	"	"	"	77	"	"	
M	N	O	P	Q	R	S						T	L	Y	

N° XVII. — Tableau du parcours kilométrique des convois et

DÉSIGNATION DES VOITURES.		CONVOIS DE VOYAGEURS												
		EXPRESS.					ORDINAIRES.					SPÉCIAUX.		
		NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.	MIDI.	Ensemble.	NORD.	EST.	OUEST.
Matériel à voyageurs.	Diligences et voitures mixtes	349,495	685,257	222,851	1,494	1,259,118	476,720	775,280	1,706,379	1,175,813	4,134,192	8,244	12,430	22,237
	Chars-à-bancs	25,910	105,072	44,895	41,822	217,729	602,380	661,696	1,230,196	778,749	3,205,311	7,996	6,723	21,410
	Wagons	200	1,002	246	891	2,339	1,023,854	1,396,510	3,040,172	2,588,837	8,049,351	35,490	54,937	91,185
	Voitures bureau de poste	37,916	130,305	48,708	51,100	268,029	78,015	130,399	278,034	264,268	750,757	"	"	"
	Id. cellulaires	"	"	"	1,971	1,961	14,729	26,102	36,291	24,463	101,581	"	"	"
	Id. étrangères	1,301	335,635	"	473,124	810,083	360	241,580	143,255	112,811	498,006	572	2,532	5,896
	TOTAUX	414,836	1,257,321	376,700	570,382	2,599,259	2,196,073	3,233,497	6,451,640	4,914,935	18,929,200	53,008	76,642	140,728
Matériel à marchandises.	Wagons fermés, à bagages et à marchandises	108,296	657,890	225,090	226,986	1,278,302	575,576	907,908	2,322,269	1,429,893	5,235,618	8,168	13,639	20,244
	Wagons à charbon, à équipages, etc. chargés de diverses marchandises	"	"	"	"	"	3,192	4,705	18,615	76,474	103,016	68	399	310
	Wagons chargés de charbon	"	"	"	"	"	"	"	3,411	4,403	7,814	"	"	"
	Id. id. d'équipages	80	499	"	"	570	4,112	7,522	4,781	3,107	10,525	200	325	145
	Id. id. de bestiaux	"	"	"	"	"	17,960	11,493	83,939	7,476	120,888	"	48	"
	Id. id. de chevaux	104	321	"	37	462	9,520	34,813	16,201	12,624	73,158	1,496	4,289	3,518
	Id. id. de coke pour service	"	"	"	"	"	40	12	121	"	173	"	"	"
	Id. id. pour service	"	"	"	"	"	40	569	1,575	225	2,409	140	88	"
	Id. étrangers	7,908	206,137	5,533	279,872	499,432	33,272	157,375	63,703	338,851	593,207	188	3,330	861
	TOTAUX	176,388	864,947	230,625	505,895	1,778,853	643,712	1,121,337	2,514,671	1,873,038	6,155,838	10,260	22,118	25,078
Matériel vide.	Voitures de l'État	368	33,315	246	395	34,324	62,072	24,850	46,254	1,521	134,607	27,128	24,253	21,333
	Id. étrangères	"	250	"	74	324	408	257	1,189	2,652	4,497	204	"	"
	Wagons de l'État	"	4,995	"	"	4,995	4,472	1,502	23,742	11,819	41,535	1,776	2,248	2,276
	Id. étrangers	"	25	"	316	341	24	56	3,580	12,639	16,320	"	"	"
	Freins-traineaux	"	26,742	"	"	26,742	"	48,816	"	"	48,816	"	786	"
	TOTAUX	368	65,327	246	785	66,726	66,976	75,511	74,756	28,631	245,874	29,108	27,285	23,600
	TOTAUX GÉNÉRAUX	591,012	2,187,595	557,571	1,078,062	4,411,840	2,806,766	4,433,405	9,014,067	6,816,674	23,230,912	92,376	128,045	180,415
	Parcours des convois	108,040	215,160	89,790	171,915	584,905	239,980	367,994	978,833	710,290	2,297,097	5,400	8,354	12,239
	Id. des locomotives	108,040	206,400	89,790	171,915	576,145	242,588	353,995	985,122	710,773	2,292,478	5,528	8,088	12,306

du matériel des transports, pendant l'année 1861.

			CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES														
			ORDINAIRES.						SPÉCIAUX.								
CONVOIS DE VOYAGEURS ORDINAIRES ET SPÉCIAUX.			NORD	EST.	OUEST.	MIDI	Ensemble	NORD	EST	OUEST.	MIDI.	Ensemble	CONVOIS DE MARCHANDISES ET MIXTES ORDINAIRES ET SPÉCIAUX.	TOTAUX PAR CATÉGORIE.			
MIDI.	Ensemble.																
4,408	47,319	5,480,620	34,420	8,731	192,688	25,238	»	239,071	136	135	50	21	41	713	239,789	5,720,418	
6,488	42,317	3,555,387	37,795	40,513	110,573	64,216	»	253,097	861	104	254	14	61	1,657	234,784	3,810,141	
21,737	204,275	8,236,067	95,960	67,903	440,486	85,429	1,776	721,646	5,267	6,798	64,060	8,016	509	61,238	665,832	9,061,949	
»	»	1,018,786	»	»	67	»	»	67	»	»	»	»	»	67	1,018,853	»	
»	»	103,512	1,385	»	12	»	»	1,377	»	»	»	»	»	1,377	104,919	»	
4,056	13,056	1,321,147	20,038	22,050	»	1,422	»	15,010	»	45	24	3	»	72	15,052	1,366,229	
36,691	307,089	19,735,528	190,478	167,869	713,823	176,905	1,776	1,280,271	6,582	7,010	61,397	8,060	605	61,710	1,366,981	21,102,509	
7,035	49,136	6,563,146	1,638,718	4,057,160	3,900,651	3,833,937	138,902	13,569,198	15,859	2,544	139,101	88,920	98,455	351,669	13,014,307	30,577,452	
37	814	103,830	1,979,267	1,300,051	4,016,031	6,375,006	149,960	17,620,315	18,161	3,736	288,273	88,465	118,516	47,161	18,057,476	18,161,304	
»	»	7,814	207,410	1,479,140	2,442,586	5,333,597	59,498	9,582,230	1,766	18	217,225	212,179	6,325	137,865	10,020,095	10,027,961	
118	818	20,022	3,118	1,693	10,730	1,167	»	19,968	180	1,707	161	20	6	2,079	21,947	42,906	
»	48	120,031	38,508	115,271	144,203	113,510	1,380	462,870	2,352	60	33,146	120	54	36,032	498,902	610,638	
1,459	10,762	84,382	18,209	21,967	34,876	20,506	»	95,638	3,661	3,969	902	5,026	151	11,715	109,371	193,731	
»	»	173	2,485	412	4,180	110,488	88	126,653	45	259	368	350	862	1,927	128,580	128,753	
»	228	2,637	62,302	190,567	323,894	235,203	1,124	812,690	22,916	26,160	500,011	304,554	2,276	916,215	1,758,905	1,761,542	
4,305	8,684	1,101,313	875,267	2,569,674	901,380	2,688,810	44,020	7,079,181	81,712	4,891	25,459	107,097	53,552	271,714	1,350,805	3,452,231	
13,031	70,490	8,005,183	4,035,182	12,766,334	12,378,261	18,924,374	395,052	19,398,983	146,711	13,717	1,153,611	507,331	250,104	2,461,517	51,860,500	59,565,651	
6,317	79,031	248,052	11,318	103,419	156,254	65,290	»	338,290	13,656	524	10,419	731	156	25,806	351,093	612,143	
»	204	5,025	»	3,160	637	3,925	»	7,722	»	»	»	38	5	46	7,768	12,793	
509	6,897	53,427	586,765	1,633,578	3,456,296	5,607,722	110,696	11,595,057	14,264	48,576	765,345	377,332	71,923	1,280,740	12,875,797	12,921,221	
»	»	16,670	85,969	1,867,763	523,210	2,354,236	30,028	4,661,206	10,580	1,506	16,062	75,265	30,296	133,739	4,797,945	4,811,614	
»	786	76,314	»	175,338	»	»	»	175,338	»	111	»	»	»	144	175,482	251,821	
6,916	86,918	399,518	687,052	3,785,298	4,130,397	8,031,182	140,724	16,760,613	18,500	51,140	791,826	433,326	105,663	1,440,175	18,221,088	18,650,603	
58,641	454,477	21,140,229	5,812,712	16,719,281	17,258,461	27,131,861	537,352	67,430,567	191,793	101,897	2,039,57	1,268,743	396,792	1,948,702	71,448,569	99,588,793	
3,535	29,528	2,911,530	219,735	582,160	772,073	1,031,371	22,068	2,628,327	10,434	5,571	101,752	68,075	20,035	206,793	2,835,120	3,746,651	
3,572	20,584	2,898,207	227,363	625,559	800,893	1,043,760	22,201	2,625,751	10,502	5,545	103,631	69,025	20,035	208,947	2,937,694	3,735,904	

N° XVIII. — *Etat récapitulatif, PAR NATURE, des marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État et les sociétés mixtes et internationales, en 1861.*

N. B. Les quantités sont exprimées en tonnes de 1,000 kilogrammes.

[N° 129.]

(225)

NATURE DES MARCHANDISES.	BRUXELLES (NORD).		BRUXELLES (ALLÉE-VIC)		BRUXELLES (ENTREPÔT)		VILVORDE.		MALINES ET BOONMEERBEK		DUFFEL.		CONTICH.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	»	109,8	3,454,2	5,415,4	»	35,7	25,7	36,6	539,0	1,670,7	»	33,5	14,3	79,1
Bières	»	0,4	1,836,6	835,6	»	323,9	»	57,9	78,8	101,8	»	1,5	2,9	33,5
Boissons distillées	»	3,3	497,5	758,8	»	6,1	83,2	0,5	30,6	1,2	»	»	»	»
Céréales	»	12,9	6,948,7	13,846,2	4,725,4	670,1	110,7	671,2	1,777,2	2,167,5	7,5	3,8	36,0	43,2
Chaux	»	»	615,1	247,4	»	»	»	601,5	5,0	263,4	»	10,0	»	»
Clous	»	»	225,0	412,0	82,9	8,7	»	5,0	»	81,0	»	»	»	»
Coke	»	»	370,0	232,0	»	»	»	»	»	120,5	»	»	»	»
Cuir et peaux	»	3,8	277,5	1,300,5	69,8	339,1	»	59,2	18,6	70,8	0,5	»	»	»
Denrées coloniales	»	0,2	490,8	1,022,0	9,6	26,8	»	43,0	2,8	24,5	»	4,0	»	»
Engrais	»	»	236,4	965,7	»	13,0	308,1	170,0	45,0	523,3	»	255,0	»	»
Fers ouvrés	»	0,7	3,596,7	4,340,1	13,7	174,1	7,8	51,0	967,0	3,981,0	»	1,6	»	8,0
Fils de lin, de laines et autres	»	17,4	701,7	1,062,3	271,6	224,8	»	10,7	771,3	157,5	»	1,7	2,1	»
Fonte brute et mitraille	»	»	360,7	1,484,4	5,0	»	6,6	10,0	1,799,5	83,5	»	»	»	»
Houille	»	309,0	335,0	12,400,6	»	5,0	1,5	7,580,3	166,0	12,603,6	»	301,0	»	678,0
Huile	»	»	1,830,1	2,021,9	8,4	75,8	»	7,4	11,9	418,2	»	2,7	»	»
Manufactures et tissus	»	0,7	1,453,8	2,632,6	1,9	253,0	12,1	0,2	15,4	141,4	50,5	19,5	»	0,5
Mécaniques	»	1,5	940,2	580,9	48,6	43,3	20,1	9,0	74,0	856,3	»	»	2,3	7,7
Minerais	»	»	0,3	39,5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pavés, moellons et pierres brutes	»	5,0	1,189,6	8,799,3	258,0	3,075,5	58,2	406,5	»	619,7	»	13,0	»	15,4
Pierres taillées	»	15,5	3,262,1	9,093,8	»	7,2	»	122,9	89,1	441,1	»	20,8	»	79,8
Terres et sables	»	»	936,5	99,7	681,5	33,6	47,5	»	3,7	151,7	»	»	»	»
Verres à vitre	»	15,0	790,6	3,044,5	5,0	238,3	»	»	8,8	45,3	»	0,6	»	3,8
Vins	»	»	206,2	252,6	471,6	1,873,7	»	4,0	31,8	120,5	»	»	»	3,5
Zinc en saumons et en plaques	»	»	82,9	723,7	»	»	»	»	0,5	35,4	»	»	»	»
Totaux des expéditions	»	»	30,704,2	»	6,639,4	»	605,3	»	6,356,6	»	58,5	»	127,6	»
Totaux des réceptions	»	495,2	»	71,702,3	»	7,525,4	»	9,877,9	»	24,810,2	»	701,5	»	953,3
Total des expéditions et réceptions.	495,2		102,496,5		14,164,8		10,483,2		31,166,8		760,0		1,080,6	

NATURE DES MARCHANDISES.	LIERRE.		VIEUX-DIEU.		ANVERS.		JETTE.		TERNATH.		LEDE ET SCHELLEBELLE.		CAPPELLE-AU-BOIS.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	72.3	59.5	13.0	491.0	12,167.1	3,870.1	"	"	19.5	309.5	115.1	21.6	23.2	22.6
Bières	23.3	20.0	"	52.1	13.9	93.5	1.0	"	"	88.6	"	2.3	1.5	8.5
Boissons distillées	23.2	26.1	"	140.0	2,427.0	1,658.1	"	"	9.5	4.4	47.0	8.4	"	0.1
Céréales	834.0	266.8	16.8	202.4	60,838.6	3,892.5	"	"	636.2	330.5	86.9	109.0	473.2	87.6
Chaux	"	110.0	"	1,136.4	354.4	862.4	"	"	"	3,006.4	"	212.0	"	"
Clous	"	53.5	"	15.3	19.7	8,888.6	"	5.0	"	0.5	"	"	"	"
Coke	"	300.8	"	"	5.0	390.3	"	"	"	43.0	"	3.0	"	"
Cuirs et peaux	8.1	3.4	"	"	13,374.5	72.6	"	"	"	"	"	"	"	"
Denrées coloniales	"	7.1	"	3.0	13,794.1	3,247.6	"	"	"	4.3	"	8.4	"	0.6
Engrais	"	512.4	"	5.3	10,271.0	736.9	"	"	"	51.4	"	50.0	"	32.5
Fers ouvrés	"	140.3	"	148.0	932.1	14,197.2	"	"	"	3.2	"	1.6	14.0	2.0
Fils de lin, de laines et autres	2.6	53.5	"	"	818.8	1,413.6	"	"	"	18.9	"	0.5	233.1	"
Fonte brute et mitraille	22.4	5.0	"	"	857.9	529.8	"	"	"	"	"	"	"	"
Houille	"	1,157.0	"	2,578.2	277.0	17,071.3	"	"	"	4,151.3	"	2,559.7	10.0	165.0
Huile	"	11.0	"	0.5	3,065.2	471.7	"	"	"	4.2	"	"	"	"
Manufactures et tissus	13.7	27.3	"	"	886.0	1,428.2	"	"	"	"	"	"	"	"
Mécaniques	"	18.4	85.5	151.3	1,600.6	6,835.0	"	"	"	"	8.2	4.0	"	"
Minerais	"	"	"	"	14,271.3	8,520.8	"	10.0	"	"	"	"	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes	"	111.5	"	176.8	2,611.7	774.4	"	16.0	"	523.5	"	10.0	"	15.0
Pierres taillées	"	692.3	"	883.9	174.9	6,030.7	"	204.2	"	59.8	"	"	"	30.1
Terres et sables	"	31.0	"	154.0	2,953.7	287.5	"	5.9	"	"	"	"	"	"
Verres à vitre	"	9.0	"	"	328.0	19,348.0	"	"	"	"	"	0.5	"	"
Vins	12.5	37.6	"	1.5	1,834.6	1,364.7	"	"	"	2.1	"	1.5	"	1.1
Zinc en saumons et en plaques	"	2.1	"	"	93.0	6,431.7	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	1,038.1	"	115.3	"	143,992.1	"	1.0	"	665.2	"	257.2	"	759.0	"
Totaux des réceptions	"	3,648.6	"	6,219.7	"	109,351.4	"	241.1	"	8,601.6	"	3,054.5	"	363.1
Total des expéditions et réceptions.	4,686.7		6,335.0		253,343.5		242.1		9,266.8		3,311.7		1,122.1	

(227)

[N° 129.]

NATURE DES MARCHANDISES.	LONDERZEEL.		MALDEREN.		BUGGENHOUT.		TERMONDE (STATION).		TERMONDE (ENTREPÔT).		ZÈLE.		LOKEREN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction.	60.9	37.9	145.1	34.7	124.0	9.5	"	70.5	"	"	"	"	104.1	12.8
Bières	"	"	11.8	1.3	13.8	"	"	14.6	"	"	"	"	2.9	3.2
Boissons distillées	"	11.1	"	1.5	"	2.1	"	27.7	"	"	"	1.1	"	1.5
Céréales.	64.2	203.9	16.5	26.5	137.5	217.3	683.5	625.0	257.4	"	"	39.5	656.4	208.1
Chaux	"	77.3	"	"	"	5.0	"	105.0	"	"	"	5.5	"	130.5
Clous.	"	"	"	"	"	6.1	"	32.8	"	"	"	15.0	"	41.8
Coke	"	"	"	"	"	10.0	"	40.0	"	"	"	5.0	"	55.0
Cuir et peaux	"	1.4	"	1.3	"	"	"	1.2	"	"	"	"	7.8	3.5
Denrées coloniales	"	29.3	0.5	1.5	"	13.5	"	37.0	"	"	"	"	9.6	9.4
Engrais.	"	53.9	"	15.6	"	32.2	"	5.5	"	"	171.0	"	448.1	1.1
Fers ouvrés	"	15.7	"	2.8	"	0.5	"	262.4	"	"	"	13.1	38.5	91.4
Fils de lin, de laines et autres	"	"	"	0.7	"	15.0	"	312.5	"	"	88.5	51.7	30.2	16.0
Fonte brute et mitraille	"	"	"	"	"	"	"	51.0	"	"	"	"	20.5	10.0
Houille	"	2,005.2	"	846.0	"	1,363.3	3.0	3,305.5	"	"	5.0	3,871.5	"	11,707.0
Huile.	4.6	"	26.6	"	73.2	"	3,832.2	408.4	"	"	41.8	2.3	1,314.1	9.9
Manufactures et tissus.	"	"	"	2.5	"	2.6	317.7	27.4	"	"	314.7	"	180.3	167.9
Mécaniques.	"	"	"	"	"	2.4	"	39.2	"	"	"	"	1.7	1.5
Minerais.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes	"	100.1	"	83.0	"	"	"	125.8	"	"	"	80.6	"	"
Pierres taillées	"	12.7	1.8	19.0	"	"	"	829.3	"	"	"	5.5	"	638.8
Terres et sables	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitre	"	1.0	"	"	"	1.1	"	27.8	"	"	"	"	"	2.5
Vins	"	1.2	"	"	"	0.1	"	20.0	"	1.1	"	0.5	1.0	5.5
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	23.7	"	"	"	"	"	0.9
Totaux des expéditions	129.7	"	202.3	"	348.5	"	4,838.4	"	257.4	"	641.0	"	3,075.8	"
Totaux des réceptions	"	2,650.3	"	1,036.4	"	1,683.6	"	6,393.1	"	1.1	"	4,091.3	"	13,414.3
Total des expéditions et réceptions.	2,680.0		1,238.7		2,032.1		11,231.5		258.5		4,732.3		16,490.1	

NATURE DES MARCHANDISES.	AUDEGHEM.		GYSEGHEM.		ALOST.		ÈREMBODEGHEM.		DENDERLEEUEW.		NINOVE.		SANTBERGEN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	"	7.0	33.5	1.5	462.7	173.3	172.6	"	36.7	19.9	443.3	0.5	428.0	4.0
Bières	"	"	"	"	142.9	120.9	"	"	0.4	4.0	0.5	226.8	"	28.0
Boissons distillées	"	"	"	14.1	71.7	26.7	"	1.0	"	1.2	8.9	28.1	"	8.0
Céréales	"	33.5	10.9	1.5	1,121.3	1,533.5	"	19.5	152.7	86.3	1,913.7	931.3	140.9	21.2
Chaux	"	64.0	"	65.0	"	874.9	"	619.5	5.3	231.5	"	2,090.1	"	169.9
Clous	"	0.5	"	"	"	15.5	"	"	"	"	"	10.6	"	"
Coke	"	"	"	5.0	5.0	61.0	"	19.0	"	"	"	5.0	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	1.3	5.8	18.0	"	"	1.2	"	"	1.6	"	"
Denrées coloniales	"	"	"	1.6	36.6	74.2	"	"	"	"	4.1	78.1	"	7.1
Engrais	"	1.3	"	"	"	113.0	"	"	0.1	50.7	"	60.7	"	"
Fers ouvrés	"	1.2	"	"	37.9	193.5	"	"	0.5	2.0	5.5	190.9	"	"
Fils de lin, de laines et autres	"	"	"	"	686.1	1,278.1	"	"	0.6	"	133.8	269.4	"	"
Fonte brute et mitraille	"	"	"	"	40.7	"	"	"	10.5	"	"	1.4	"	"
Houille	"	550.8	"	111.0	32.0	15,719.0	"	3,041.5	"	733.0	15.0	16,222.2	"	2,386.5
Huile	120.5	0.8	"	"	350.2	13.5	"	"	69.1	4.7	517.3	54.9	7.9	"
Manufactures et tissus	"	"	"	0.5	8.6	91.4	"	1.4	"	0.3	1.0	2.5	"	"
Mécaniques	"	"	"	"	11.7	81.7	"	"	1.1	15.8	"	14.3	"	6.1
Minerais	"	"	"	"	"	1.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes	"	116.8	"	"	"	293.1	7.4	383.8	"	106.0	"	675.0	1.0	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	608.3	"	4.8	"	10.7	1.7	301.9	"	14.5
Terres et sables	"	"	"	"	"	10.1	"	"	"	"	"	"	"	"
Verres à vitre	"	"	"	"	4.4	40.4	"	"	0.1	"	"	"	"	0.7
Vins	"	0.5	"	1.3	3.4	82.0	"	0.4	"	1.0	"	10.4	"	4.0
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	36.2	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	120.5	"	44.4	"	3,021.0	"	160.0	"	268.3	"	2,946.8	"	577.8	"
Totaux des réceptions	"	776.6	"	202.8	"	21,491.4	"	6,081.9	"	1,207.3	"	20,181.7	"	2,648.2
Total des expéditions et réceptions.	897.1		247.2		24,512.4		6,261.9		1,475.6		23,128.5		3,226.0	

NATURE DES MARCHANDISES.	IDEGHEM.		GRAMMONT ET SCHEDELBEKE.		ACREM.		LESSINES.		PAPIGNIES.		REBAIX.		WETTEREN-WICHELEN.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	20,4	1,3	399,2	83,4	276,8	2,7	144,6	276,5	"	"	"	"	255,3	55,9
Bières	"	0,8	2,6	245,4	"	2,4	"	241,1	"	"	"	2,8	30,3	15,7
Boissons distillées	"	2,6	15,9	58,3	"	5,5	50,0	89,9	"	1,4	50,0	0,9	"	7,9
Céréales	64,3	265,7	1,457,0	1,740,8	"	89,7	1,441,4	1,154,8	"	161,6	14,2	2,7	142,9	231,7
Chaux	"	209,7	"	1,529,0	"	130,7	5,0	593,7	"	56,7	"	"	"	45,0
Clous	"	"	"	21,0	"	10,0	"	3,6	"	"	"	"	"	3,2
Coke	"	"	"	80,0	"	25,0	"	65,0	"	"	"	"	"	10,0
Cuir et peaux	"	"	"	0,7	"	"	6,9	20,1	"	"	"	"	6,6	1,9
Denrées coloniales	"	0,5	0,5	98,0	"	1,7	"	105,9	"	0,5	"	3,5	10,3	10,9
Engrais	"	6,0	6,0	31,5	"	2,2	"	58,4	"	"	"	8,1	44,9	62,9
Fers ouvrés	"	"	"	228,0	"	1,1	"	122,3	"	"	"	"	9,6	128,0
Fils de lin, de laines et autres.	"	"	"	89,8	"	"	"	3,7	"	2,2	"	"	614,3	35,0
Fonte brute et mitraille	"	"	23,6	"	"	31,0	6,0	11,0	"	"	"	"	5,0	"
Houille	5,0	1,828,0	"	23,693,0	"	1,356,0	17,0	20,603,8	"	1,391,1	"	683,0	"	985,0
Huile	156,9	"	158,3	64,7	"	5,5	"	31,5	"	"	"	0,5	293,4	0,5
Manufactures et tissus	"	"	39,3	32,7	"	"	30,5	24,8	"	"	"	"	22,9	8,0
Mécaniques	"	3,0	"	9,0	"	"	"	21,5	"	0,9	"	"	1,2	7,0
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes.	10,0	25,5	"	701,4	"	"	16,401,9	35,9	"	"	"	"	"	5,0
Pierres taillées	"	0,8	0,6	124,3	"	136,1	"	144,9	"	"	"	"	"	1,381,2
Terres et sables	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,0
Verres à vitre.	"	"	"	25,8	"	"	"	3,4	"	"	"	"	"	4,1
Vins	"	"	4,5	32,3	"	0,6	"	12,1	"	"	"	"	"	9,7
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	0,5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des { expéditions	256,6	"	2,113,5	"	276,8	"	18,103,3	"	"	"	64,2	"	1,340,7	"
{ réceptions	"	2,343,9	"	28,889,6	"	1,800,2	"	23,623,9	"	1,620,4	"	701,5	"	3,039,8
Total des expéditions et réceptions.	2,600,5		31,003,1		2,077,0		41,727,2		1,620,4		765,7		4,380,5	

NATURE DES MARCHANDISES.	MELLE.		GAND (STATION).		GAND (BASSIN).		TRONCHIENNES.		LANDEGHEM.		HANSBEKE.		AELTRE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de constructon.	1.0	1.5	280.1	563.8	3,165.8	10.0	»	»	»	»	4.9	25.9	54.4	6.8
Bières	5.3	6.2	46.5	143.6	9.8	»	»	»	»	1.1	»	»	1.8	22.9
Boissons distillés	»	0.4	180.1	86.0	88.1	47.1	»	»	»	4.5	»	1.5	9.1	4.8
Céréales	»	0.5	2,014.3	3,987.3	1,936.0	1,261.3	»	»	»	7.0	7.5	0.1	103.9	8.0
Choux	»	15.0	118.4	945.6	»	98.4	»	5.0	»	10.0	»	»	»	»
Clous	»	»	70.5	149.9	»	15.0	»	»	»	»	»	»	»	0.5
Coke	»	»	251.4	1,092.5	645.0	220.5	»	»	»	10.9	»	25.0	»	5.0
Cuir et peaux	0.4	0.6	223.3	77.1	»	»	»	»	»	»	»	»	21.3	»
Denrées coloniales	»	»	2,037.5	1,408.5	106.7	91.5	»	»	»	0.6	»	»	»	1.7
Engrais	2.9	48.5	1,536.5	342.4	2,168.4	81.1	»	»	»	19.5	»	6.3	»	95.8
Fers ouvrés	»	2.5	3.2	3,090.5	157.7	44.5	»	»	»	»	»	0.5	»	»
Fil de lin, de laines et autres	66.8	24.3	6,374.3	1,708.7	99.3	17.4	»	»	»	0.4	56.0	7.8	14.3	42.5
Fonte brute et mitraille	»	12.4	277.5	1,761.2	»	69.0	»	»	»	»	»	»	»	»
Houille.	50.0	435.5	1,291.2	38,943.5	»	1,672.5	»	5.0	»	10.0	»	0.5	»	5.0
Huile	»	1.8	769.3	366.9	2.4	32.0	»	»	»	0.5	»	»	»	»
Manufactures et tissus	95.7	0.4	2,737.0	2,031.6	902.8	244.0	»	»	»	»	79.5	»	19.4	»
Mécaniques	»	3.5	460.0	1,026.5	197.0	43.4	»	»	»	11.0	4.0	»	4.0	8.2
Minerais	»	»	»	55.9	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pavés, moellons et pierres brutes	13.0	52.6	96.5	787.2	»	460.6	»	»	»	7.0	»	»	»	35.0
Pierres taillées	»	»	26.6	3,873.5	»	103.3	»	»	»	17.9	»	16.8	»	236.2
Terres et sables	5.0	»	81.4	1,935.1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Verres à vitre.	»	»	0.4	407.2	»	»	»	»	»	1.0	»	»	»	»
Vins	0.5	6.0	204.0	100.5	46.1	»	»	»	»	0.6	»	0.5	»	8.1
Zinc en saumons et en plaques	»	»	18.6	635.6	»	400.1	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux des expéditions	240.6	»	20,027.6	»	9,586.6	»	»	»	»	»	151.9	»	288.4	»
réceptions	»	611.7	»	65,620.5	»	4,911.7	»	10.0	»	105.0	»	90.0	»	460.5
Total des expéditions et réceptions.	852.3		85,648.1		14,498.3		10.0		105.0		242.8		768.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	BLOEMENDAEL.		BRUGES (station) OOSTCAMP ET JARBEKK.		BRUGES (bassin).		PLASSCHENDAEL.		OSTENDE.		LA PINTE.		DEYNZE.	
	Expéditions	Réceptions	Expéditions.	Réceptions	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	74.8	"	95.3	49.2	129.9	120.6	"	25.1	120.4	118.7	9.6	"	69.3	89.1
Bières	"	10.7	1.0	24.8	"	"	"	5.8	7.3	40.9	"	"	2.0	3.7
Boissons distillées	17.3	4.1	38.7	43.6	"	7.4	3.9	0.3	"	58.3	9.1	"	35.5	33.1
Céréales.	"	16.7	195.1	680.3	3,614.3	54.2	1,661.4	85.6	900.1	581.9	5.7	20.0	633.3	730.9
Chaux	201.4	45.0	"	204.0	"	10.0	"	41.0	"	117.9	"	"	10.0	514.0
Clous.	"	"	0.9	51.0	"	"	"	1.0	"	38.0	"	"	"	1.0
Coke	"	"	"	151.5	"	"	"	"	"	15.0	"	"	"	100.0
Cuir et peaux	"	"	9.4	21.4	"	"	12.1	0.9	72.8	11.6	"	"	1.9	0.8
Dentrées coloniales	9.5	2.4	"	51.9	"	"	"	25.1	35.5	39.9	"	"	"	11.0
Engrais	"	168.7	7.5	97.3	721.8	"	"	26.0	989.9	55.0	"	25.0	34.1	240.9
Fers ouvrés	2.5	8.5	74.6	614.0	"	1.3	"	5.7	1.5	125.8	"	1.0	1.4	141.9
Fils de lin, de laines et autres	"	3.7	98.5	60.5	"	10.3	"	"	139.8	31.1	16.4	"	62.1	71.9
Fonte brute et mitraille	12.1	"	48.2	110.9	"	"	"	"	5.0	33.6	"	"	"	"
Houille	"	20.0	0.5	867.0	3,309.0	37.0	"	"	1,157.0	75.0	28.0	248.2	10.0	421.0
Huile.	"	1.8	61.5	24.0	"	"	5.4	14.5	89.6	61.6	"	0.7	101.0	11.0
Manufactures et tissus	0.7	"	18.3	69.4	"	0.5	"	3.0	62.9	49.5	"	"	7.2	24.2
Mécaniques.	0.4	3.2	45.2	96.7	24.0	0.9	"	"	112.2	75.3	"	"	1.0	1.3
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5.0
Pavés, moellons et pierres brutes	"	"	11.3	329.4	794.0	6.3	"	20.6	"	1,131.9	"	220.0	"	80.7
Pierres taillées	"	"	22.2	704.1	4.1	"	"	13.5	"	661.2	"	50.2	"	218.9
Terres et sables	"	"	"	39.7	"	"	"	10.0	10.5	"	"	"	"	"
Verrès à vitre.	"	"	2.2	43.6	"	"	"	"	"	1.1	"	0.6	"	"
Vins	"	1.1	15.1	46.7	9.8	1.0	"	1.2	84.3	42.0	"	10.3	"	3.8
Zinc en saumons et en plaques.	"	0.8	0.8	73.6	"	17.5	"	0.8	"	40.0	"	"	"	1.0
Totaux des { expéditions	318.7	"	746.3	"	8,606.9	"	1,682.8	"	3,788.8	"	68.8	"	1,171.0	"
{ réceptions.	"	226.7	"	4,455.2	"	267.0	"	280.1	"	3,105.3	"	576.0	"	2,708.2
Total des expéditions et réceptions.	545.4		5,201.5		8,873.9		1,962.9		6,894.1		644.8		3,879.2	

NATURE DES MARCHANDISES.	WAEREGHEM, MACHELEN ET OLSENÉ.		HAERLEBEKE.		COURTRAI.		MOUSCRON.		NÉCHIN.		TEMPLEUVE.		TOURNAI.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	142.0	24.9	91.4	1.0	172.9	509.5	15.0	456.2	"	10.0	"	10.0	99.2	305.4
Bières	"	10.2	"	1.7	34.5	18.9	"	34.2	"	"	"	31.5	4.8	136.1
Boissons distillées	1.5	36.5	"	32.3	1.9	46.2	7.4	67.1	"	9.0	"	"	268.7	329.4
Céréales	940.2	487.2	1,357.0	591.8	2,162.5	2,901.0	2,450.3	2,783.7	452.2	629.4	1,298.8	830.9	3,012.1	6,125.6
Chaux	"	422.9	4.0	820.0	"	915.2	"	8,030.6	"	42.5	"	"	20,123.6	29.9
Clous	"	10.2	"	0.5	"	76.8	"	37.2	"	1.5	"	"	4.6	126.5
Coke	"	25.0	"	10.0	"	185.1	74.6	25.5	"	5.0	"	"	118.8	220.0
Cuir et peaux	"	0.5	"	"	13.0	33.3	5.3	"	7.7	"	"	"	62.4	202.5
Dentées coloniales	2.3	209.7	"	57.1	27.5	414.3	"	191.9	"	7.8	"	1.8	132.2	1,651.6
Engrais	"	483.6	"	256.9	2,031.6	1,717.9	"	970.4	"	264.8	"	91.1	"	332.6
Fers ouvrés	8.6	44.5	"	24.6	193.9	718.4	14.8	88.0	"	26.9	"	12.7	9.1	440.7
Fils de lin, de laines et autres	16.5	108.1	"	48.2	187.4	1,369.3	137.7	1,443.0	"	14.0	"	"	990.0	637.9
Fonte brute et mitraille	"	"	"	"	200.7	89.0	51.3	32.9	"	"	"	"	173.8	166.3
Houille	15.0	946.0	"	1,532.5	"	9,634.9	60.7	9,402.5	"	2,141.0	"	87.5	19,175.1	4,200.4
Huile	87.8	53.4	461.8	0.5	2,598.0	62.0	136.9	124.4	"	0.3	"	"	1,028.1	1,391.2
Manufactures et tissus	47.5	7.1	"	6.1	2,823.1	216.9	335.5	109.0	18.9	8.0	"	2.4	618.7	168.7
Mécaniques	12.4	11.3	"	5.0	7.0	10.2	55.7	90.9	"	8.3	"	"	117.0	286.7
Minerais	"	"	"	20.6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes	"	712.1	"	634.1	"	691.8	1,247.9	7,140.1	"	367.5	"	166.9	2,645.0	2,876.5
Pierres taillées	"	25.5	4.0	164.3	"	566.6	"	2,197.8	"	5.9	"	"	3,015.0	749.8
Terres et sables	2,543.5	"	10.5	"	"	87.5	"	1,091.5	"	"	"	"	82.4	74.8
Verres à vitre	"	"	"	"	"	115.2	"	7.5	"	8.3	"	"	5.0	121.3
Vins	"	2.9	52.7	42.7	76.6	274.5	29.0	4.6	"	4.2	"	"	64.7	346.0
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	170.3	"	"	"	"	"	"	"	48.5
Totaux des expéditions	3,817.3	"	1,981.4	"	10,490.6	"	4,665.1	"	478.8	"	1,266.8	"	57,836.3	"
Totaux des réceptions	"	3,621.6	"	3,749.9	"	20,848.8	"	34,935.0	"	3,580.4	"	1,234.8	"	20,976.2
Total des expéditions et réceptions.	7,438.9		5,731.3		31,339.4		39,600.1		4,059.2		2,501.6		78,812.5	

NATURE DES MARCHANDISES.	ROSOUX.		WAREMME.		FEXHE.		ANS.		HAUT-PRÉ.		LIÈGE (STATION).		LIÈGE (MEUSE).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.
Bois de construction	160.8	71.9	427.9	281.1	15.0	364.4	1,165.1	1,110.9	"	591.0	1,326.1	2,313.5	670.0	44.9
Bières	2.1	111.7	"	116.4	"	"	"	31.2	19.4	24.8	156.7	560.0	"	0.4
Boissons distillées	"	9.7	"	74.2	8.1	45.5	"	135.1	"	0.5	131.7	1,290.9	10.8	"
Céréales.	1,291.0	14.7	4,902.5	1,441.4	1,974.2	371.6	2,046.2	2,447.6	479.7	2,530.0	6,057.6	20,690.0	739.5	5.1
Chaux	"	104.6	"	51.8	185.2	"	"	494.2	"	"	736.9	10.0	"	"
Clous.	"	"	"	2.8	"	"	"	0.8	"	"	878.9	20.5	"	"
Coke	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10.7	"	"	"
Cuir et peaux	0.4	"	"	2.0	"	"	"	"	"	"	76.8	259.4	"	"
Denrées coloniales	"	3.0	"	26.2	"	9.8	"	22.1	"	3.3	167.1	1,647.0	"	"
Engrais	1.6	"	"	10.8	13.0	"	"	0.5	"	"	231.1	1.1	"	"
Fers ouvrés	"	40.8	"	27.4	"	3.7	62.6	251.2	2.8	"	1,677.3	321.5	116.4	"
Fil de lin, de laines et autres	"	"	"	"	"	"	"	3.2	"	"	703.8	224.0	"	"
Fonte brute et mitraille	"	16.5	"	"	"	"	10.0	"	"	"	120.0	434.3	50.0	"
Houille	"	3,299.0	"	4,770.0	257.0	171.5	58,315.1	408.4	42,027.2	84.0	26,619.8	1,034.5	12,205.1	21.0
Huile	"	8.5	"	153.7	"	44.6	"	163.8	14.6	167.1	69.2	3,230.3	"	16.6
Manufactures et tissus	"	"	"	5.6	"	3.0	"	1.9	"	152.7	59.2	569.6	"	0.5
Mécaniques.	"	0.1	"	1.8	"	5.5	351.7	21.0	"	20.6	2,695.1	98.3	"	"
Minerais.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	136.8	2,531.0	"	41.5
Pavés, moellons et pierres brutes	13.0	471.3	1,655.1	400.5	41.0	28.2	"	1,298.7	"	179.0	537.4	2,972.4	4,829.6	"
Pierres taillées	4.1	42.2	"	35.9	"	10.6	"	28.5	"	"	266.1	161.2	423.5	"
Terres et sables	"	223.0	"	11.1	"	3.0	"	5.0	"	"	1,969.4	249.4	130.0	"
Verrres à vitre.	"	"	"	1.0	"	"	"	"	"	"	10.2	43.6	"	"
Vins	"	1.9	"	11.6	"	0.5	"	3.8	"	9.1	153.2	733.7	"	"
Zinc en saumon et en plaques	"	"	"	2.3	"	"	"	"	"	"	369.3	662.4	"	"
Totaux des expéditions	1,473.0	"	6,985.5	"	2,503.5	"	61,950.7	"	43,143.7	"	45,161.4	"	10,234.0	"
Totaux des réceptions	"	4,418.8	"	7,428.8	"	1,063.9	"	6,427.9	"	3,762.1	"	40,167.6	"	136.0
Total des expéditions et réceptions.	5,891.9		14,414.3		3,567.4		68,378.6		46,905.8		85,348.0		19,370.9	

NATURE DES MARCHANDISES.	DOLHAIN.		HERBESTHAL.		BRUXELLES (sum).		FOREST.		RUYSBROECK.		LOTH.		MAL.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	559.0	259.8	"	292.0	029.8	3,742.3	"	5.0	40.4	70.5	20.9	24.0	100.1	95.5
Bières	"	0.8	3.5	"	1,083.1	178.2	"	"	51.2	0.5	"	3.0	15.2	370.8
Boissons distillées	"	70.8	"	15.1	322.6	439.9	"	"	1,445.5	31.5	"	"	1,062.2	47.4
Céréales	"	1,780.5	239.8	3,100.3	5,145.3	4,068.1	"	561.4	"	732.5	0.6	75.2	2,927.9	2,073.2
Chaux	"	9.3	"	184.5	69.7	7,135.0	"	291.5	"	895.2	"	1,050.2	"	2,053.8
Claux	"	0.0	"	1.0	101.1	1,151.0	"	8.6	"	"	"	"	"	33.3
Coke	"	223.0	"	378.0	10.0	1,101.3	"	30.5	"	5.0	"	"	"	121.0
Cuir et peaux	"	3.3	"	172.0	201.5	94.6	"	"	"	"	"	"	"	11.1
Denrées coloniales	"	20.2	"	12.5	2,200.7	378.3	"	1.0	57.0	13.0	"	0.5	"	32.0
Égrais	"	1.0	"	15.2	94.6	"	"	7.2	"	5.0	"	5.0	697.2	21.0
Fers ouvrés	"	32.2	"	109.3	50.8	8,200.9	"	"	8.0	31.2	"	31.1	"	133.4
Fils de lin, de laines et autres	22.2	2.4	"	12.0	78.8	417.6	"	2.2	513.8	408.3	255.9	68.4	408.4	18.7
Fente brute et mitraille	3,118.7	3.8	10.3	"	974.6	1880.4	"	"	"	"	31.7	"	"	16.8
Houille	"	4,108.7	30.0	18,077.5	457.3	61,059.2	"	3,038.5	43.0	7,011.3	10.0	2,340.0	"	15,272.7
Huile	"	60.5	"	249.1	2,611.4	201.5	"	28.9	"	8.0	"	17.7	"	4.2
Manufactures et tissus	"	20.7	295.9	29.1	220.1	769.0	"	1.2	116.2	187.8	105.1	77.3	"	17.7
Mécaniques	"	64.1	51.5	131.1	234.2	108.7	"	7.7	"	50.5	13.7	35.8	"	24.0
Minerais	7,116.5	1,963.3	26,284.9	476.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes	"	77.5	"	9.4	"	4,705.2	"	153.6	"	114.0	"	93.9	"	419.2
Pierres taillées	"	131.3	"	106.2	87.2	11,875.0	"	151.7	22.5	76.3	"	310.6	"	348.9
Terres et sables	"	"	45.0	947.8	113.5	140.0	"	18.0	"	110.0	"	"	"	216.0
Verres à vitre	"	11.9	"	8.3	7.3	659.6	"	1.4	"	0.6	"	15.0	"	0.5
Vins	"	9.3	"	4.7	31.0	146.8	"	"	"	"	"	2.1	"	17.9
Zinc en saumons et en plaques	"	14.7	4,369.5	4.2	27.4	9.3	"	"	"	"	"	"	"	1.3
Totaux des expéditions	10,816.4	"	33,300.4	"	15,127.6	"	200.1	"	2,297.4	"	448.9	"	4,599.0	"
Totaux des réceptions	"	8,935.7	"	24,402.3	"	108,548.1	"	4,908.4	"	9,734.8	"	4,160.8	"	21,864.0
Total des expéditions et réceptions	19,752.1	"	57,702.7	"	123,075.7	"	5,108.5	"	12,052.2	"	4,604.7	"	26,553.0	"

NATURE DES MARCHANDISES.	LEMBECQ.		TUBIZE.		BRAINE-LE-COMTE ET HENNDYÈRES.		MARCHE-LEZ-ÉCAUSSIN.		ÉCAUSSINES.		MANAGE.		BASCOUP.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	37.0	"	489.8	92.0	725.9	1,802.5	57.0	9.4	61.2	301.4	1,519.5	1,208.1	5.5	109.9
Bières	"	251.4	"	250.5	"	294.3	31.2	2.1	"	131.1	"	30.6	"	8.2
Boissons distillées	906.7	6.4	386.2	18.6	15.7	60.0	1.9	2.5	"	26.4	"	176.9	1.2	3.9
Céréales	184.4	1,500.7	1,350.7	1,314.5	685.7	533.3	55.7	74.6	778.2	2,001.0	1,412.0	1,483.7	12.0	530.4
Chaux	"	227.7	"	261.4	"	227.2	"	"	12,741.5	"	97.4	148.5	"	5.0
Clous	"	"	"	41.5	"	15.3	"	"	"	6.0	27.6	3.8	0.5	5.0
Coke	"	"	"	30.0	5.0	103.5	"	"	30.0	"	"	170.0	"	"
Cuir et peaux	"	"	"	7.4	15.5	22.7	"	0.9	"	2.5	"	1.6	"	1.2
Denrées coloniales	"	43.3	"	57.8	132.5	310.8	"	3.7	105.8	41.2	"	73.9	"	9.8
Engrais	"	5.0	"	"	"	10.0	"	"	"	"	"	18.0	"	"
Fers ouvrés	"	9.4	8,394.8	1,302.7	427.5	566.1	"	1.5	962.1	480.2	20.1	62.9	"	200.4
Fil de lin, de laines et autres	"	1.2	"	40.9	635.2	74.6	"	"	"	"	65.0	"	"	"
Fonte brute et mitraille	"	"	"	10,003.3	106.6	293.4	"	"	20.8	11.0	69.5	82.0	156.2	"
Houille	"	2,159.4	7.0	25,192.8	"	13,558.0	5.0	602.5	399.1	10,442.3	25.3	11,092.5	82,480.0	74.0
Huile	"	1.0	136.0	24.6	"	115.3	"	"	"	7.8	"	355.7	"	0.5
Manufactures et tissus	"	5.6	"	6.8	488.7	266.5	"	1.0	"	0.9	"	9.1	"	0.6
Mécaniques	"	13.1	129.4	27.1	33.3	35.2	"	11.0	"	31.0	9.5	69.7	"	17.0
Minerais	"	3.2	"	85.0	"	"	"	"	"	"	5.0	50.0	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes	"	164.2	10,113.3	659.7	6,329.3	180.4	493.8	"	12,687.1	116.7	120.0	624.3	"	"
Pierres taillées	"	71.2	"	82.6	356.6	205.2	4.8	"	26,168.4	134.8	595.3	210.5	"	1.0
Terres et sables	"	31.0	268.0	30.7	358.3	63.6	"	10.2	"	14.7	"	584.2	"	30.8
Verres à vitre	"	0.5	"	1.6	"	12.8	"	"	1,816.1	3.1	"	4.0	"	0.5
Vins	"	2.1	"	7.0	"	11.9	"	"	"	3.9	3.8	3.9	"	1.6
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	5.7	"	4.3	"	"	"	"	"	2.2	"	1.6
Totaux des expéditions	1,128.1	"	21,272.2	"	10,315.6	"	649.4	"	55,770.3	"	4,069.0	"	82,665.6	"
Totaux des réceptions	"	4,496.6	"	39,547.2	"	18,827.1	"	979.4	"	13,765.3	"	16,466.5	"	930.0
Total des expéditions et réceptions.	5,624.7		60,819.4		29,142.7		1,628.8		69,535.5		20,475.5		83,595.6	

NATURE DES MARCHANDISES.	L'ÉTOILE.		L'OLIVE.		MARIEMONT.		LA VERRERIE.		BEAUME.		LA CROYÈRE.		LA LOUVIÈRE.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	22.7	16,316.7	77.7	92.3	163.6	2,229.8	"	321.5	477.4	771.0	12.0	140.6	49.0	5,386.2
Bières	"	2.8	"	"	"	3.6	"	2.0	"	"	"	0.5	7.0	97.0
Boissons distillées	"	34.8	"	0.9	"	14.3	"	2.2	"	35.3	"	0.8	"	78.8
Céréales	212.6	272.9	"	16.1	"	418.3	"	5.0	249.7	246.1	"	20.3	778.4	1,270.5
Chaux	"	"	"	6.0	"	105.0	"	"	"	15.0	"	0.7	"	"
Clous	368.7	0.3	4.0	"	108.7	1.9	"	"	"	0.5	"	"	"	6.0
Coke	"	251.0	"	"	"	21.0	"	206.0	3,771.5	30.0	"	"	7,729.0	193.1
Cuir et peaux	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7.1	"	"	"	0.3
Dentrées coloniales	"	16.7	"	"	"	20.3	"	"	"	9.8	"	3.6	"	42.0
Fograis	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43.4
Fers ouvrés	11.7	701.9	13.4	7.0	353.8	245.8	"	26.0	"	436.2	3,120.8	212.9	5,665.4	322.9
Fils de lin, de laines et autres	1.7	"	"	"	"	34.5	"	"	"	0.7	"	55.4	"	3.0
Fonte brute et mitraille	247.1	198.4	"	5.0	16.9	406.2	"	433.0	"	4,103.9	5.0	10,230.6	3,400.5	5,225.1
Houille	38,352.0	316.0	59,635.0	"	54,011.0	609.0	46,123.0	7.7.0	41,343.0	3,660.0	98.4	10.0	51,896.5	31,113.0
Huile	"	52.8	"	21.7	"	20.7	"	371.1	"	51.6	"	5.3	"	86.6
Manufactures et tissus	"	0.6	"	"	"	1.5	"	1.5	"	1.2	"	1.2	"	20.6
Mécaniques	"	32.3	"	"	"	1.2	"	"	515.1	33.0	574.7	67.6	350.1	105.6
Minerais	14.0	5.0	10.0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,318.2
Paves, moellons et pierres brutes	"	0.6	0.6	10.0	"	"	"	5.3	"	119.2	"	"	57.9	5,600.4
Pierres taillées	"	14.6	"	33.4	"	219.9	"	3.4	"	330.7	"	36.3	"	340.9
Terres et sables	"	47.5	"	"	7.0	50.2	"	1,574.2	190.0	272.0	"	45.4	"	1,303.6
Verres à vitre	"	1.3	"	"	"	1.5	279.3	"	"	2.0	"	"	1,789.2	13.5
Vins	"	"	"	"	"	3.8	"	"	"	2.1	"	0.5	"	7.2
Zinc en saumons et en plaques	"	2.3	"	"	"	"	"	"	"	0.5	"	"	"	"
Totaux des expéditions	39,228.5	"	59,740.7	"	54,663.0	"	46,402.3	"	46,546.7	"	5,810.9	"	71,725.0	"
réceptions	"	18,268.7	"	192.4	"	4,408.5	"	3,092.2	"	10,127.0	"	10,837.7	"	63,770.1
Total des expéditions et réceptions.	57,497.2		59,933.1		59,071.5		50,094.5		56,674.6		16,648.6		135,501.1	

NATURE DES MARCHANDISES.	LA PAIX.		BOIS-DU-LUC.		BRACQUEGNIES.		HAVRÉ.		OBOURG.		NIMY.		GOUY-LEZ-PIÉTON.	
	Expéditions	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	"	2,956.6	8.0	1,034.9	"	2,169.9	"	"	"	"	102.6	157.5	14.5	28.0
Bières	"	"	"	"	"	12.9	"	13.4	0.8	0.8	"	19.3	0.3	1.0
Boissons distillées	"	"	"	"	"	3.0	"	11.5	"	4.7	"	4.6	0.6	13.1
Céréales.	"	"	10.8	285.3	94.2	251.5	419.0	1,119.7	54.3	1,723.9	102.4	895.6	546.8	140.9
Chaux	"	"	"	"	236.9	66.0	"	"	"	38.3	17.0	"	5.0	9.5
Clous.	"	"	"	1.2	"	1.0	"	"	"	"	"	"	356.7	1.7
Coke	190.0	"	3,285.0	"	16,682.0	"	"	"	"	10.0	"	10.0	"	"
Cuir et peaux	"	"	23.1	"	"	0.5	"	"	"	1.3	39.1	30.6	0.5	"
Denrées coloniales	"	"	"	"	"	1.8	"	0.5	0.5	1.5	"	11.1	"	21.8
Engrais	"	"	"	"	"	10.6	"	15.6	"	"	47.2	"	"	0.6
Fers ouvrés	"	0.5	3,731.2	56.1	"	87.6	"	2.8	"	72.1	"	14.4	40.7	110.1
Fil de lin, de laines et autres	"	"	"	"	"	"	"	"	376.0	"	34.7	"	"	"
Fonte brute et mitraille	"	135.0	"	5,412.6	191.2	265.2	"	"	35.1	"	20.5	"	"	"
Houille	21,909.5	156.0	43,501.5	"	58,256.0	112.0	"	1,843.5	15.0	3,073.5	"	9,091.1	"	7.0
Huile	"	"	"	3.2	"	19.3	"	4.8	"	3.7	22.8	6.3	"	13.3
Manufactures et tissus	"	"	"	"	"	1.1	"	"	"	1.9	63.0	"	0.1	1.5
Mécaniques.	"	1.2	"	40.5	"	73.7	"	1.5	2.5	9.0	"	74.7	"	0.1
Minerais.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes	"	"	"	11.5	"	727.0	"	"	"	"	191.8	237.1	"	"
Pierres taillées	"	"	"	"	"	214.9	"	40.3	243.4	47.4	20.1	19.7	"	29.3
Terres et sables	"	"	"	6.2	102.8	336.9	776.1	7.0	1.1	"	96.7	504.0	"	"
Verres à vitre.	"	"	"	"	"	"	"	"	22.0	1.5	12.7	2.1	"	"
Vins	"	"	"	1.2	"	1.7	"	1.3	"	"	35.4	1.3	0.5	5.0
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	22,099.5	"	50,559.6	"	75,563.7	"	1,195.1	"	750.7	"	806.0	"	985.7	"
Totaux des réceptions	"	3,269.3	"	6,852.7	"	4,355.6	"	3,061.9	"	4,080.6	"	11,049.4	"	382.9
Total des expéditions et réceptions.	25,368.8		57,412.3		79,919.3		4,257.0		5,730.3		11,855.4		1,368.6	

NATURE DES MARCHANDISES.	PONT-A-CELLES.		LUTTRE.		GOSSELIES-COURCELLES		ROUX.		MARCHIENNES.		CHARLEROI.		COUILLET.	
	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	1,2	42,3	»	55,3	405,8	3,546,3	127,3	2,114,0	36,557,3	2,343,9	8,994,3	3,646,3	»	310,7
Bières	2,0	22,3	»	»	»	54,8	»	18,5	»	27,4	12,3	128,3	»	147,2
Boissons distillées	»	1,7	»	3,3	»	247,4	»	56,4	»	114,6	73,9	585,2	»	17,2
Céréales	462,7	76,4	111,8	547,6	1,226,3	1,490,9	15,2	706,2	2,537,7	8,632,0	4,429,7	6,013,7	»	170,3
Chaux	»	»	676,8	»	223,5	18,0	5,0	»	»	101,9	94,7	41,0	»	5,0
Clous	210,5	2,0	106,5	»	2,628,5	203,6	1,424,8	163,8	4,360,5	61,0	1,107,4	245,5	»	3,3
Coke	»	»	»	»	»	»	»	»	10,698,4	105,0	17,995,4	3,524,0	9,906,0	1,550,5
Cuir et peaux	»	»	»	0,1	11,0	18,0	»	0,6	»	71,2	54,5	169,4	»	0,1
Denrées coloniales	»	4,8	»	13,5	3,5	197,0	»	31,0	»	275,1	»	482,8	»	14,3
Engrais	»	»	»	»	»	1,3	»	»	229,4	42,1	»	51,5	»	»
Fers ouvrés	»	152,2	»	148,9	438,9	397,2	141,5	113,8	11,412,0	471,2	327,2	1,700,1	438,5	718,5
Fils de lin, de laines et autres	»	»	»	»	»	0,5	»	2,0	»	260,7	50,9	36,8	»	»
Fonte brute et mitraille	»	»	»	»	116,9	126,0	43,2	5,9	2,429,9	1,032,2	5,733,5	7,012,3	10,140,6	2,099,9
Houille	»	141,0	»	390,0	169,690,5	7,744,9	103,232,2	2,468,1	18,773,1	12,560,6	53,197,4	23,043,6	9,270,2	7,246,6
Huile	»	1,1	»	1,3	93,6	922,5	»	71,2	»	574,9	10,2	1,038,6	»	41,3
Manufactures et tissus	»	»	»	2,1	»	11,2	»	3,8	11,5	14,2	2,8	435,7	»	1,0
Mécaniques	»	»	28,5	4,2	16,9	138,5	»	19,0	47,8	242,9	321,5	393,6	521,4	9,8
Minerais	»	»	»	»	»	6,2	»	5,0	»	29,157,4	16,981,7	7,017,5	»	66,701,1
Pavés, moellons et pierres brutes	»	»	»	»	»	5,0	»	11,5	120,9	162,7	543,9	2,759,7	»	274,2
Pierres taillées	»	»	»	195,9	»	381,5	»	209,3	17,0	533,5	137,6	1,033,9	»	169,4
Terres et sables	362,0	»	»	0,1	»	672,8	»	847,2	164,7	221,1	1,655,1	3,172,1	»	97,0
Verres à vitre	»	»	»	»	1,222,5	2,8	807,9	»	877,8	0,8	3,150,4	28,3	»	»
Vins	»	0,6	»	0,5	3,0	21,9	»	0,5	»	29,6	94,3	70,0	»	0,5
Zinc en saumons et en plaques	»	»	»	»	»	8,1	»	»	9,3	1,2	24,1	64,2	»	1,0
Totaux des expéditions	1,047,4	»	1,013,6	»	196,281,5	»	105,517,1	»	88,287,3	»	115,012,8	»	30,276,7	»
réceptions	»	444,3	»	1,368,8	»	16,217,0	»	6,849,3	»	57,077,2	»	64,656,1	»	79,579,1
Total des expéditions et réceptions.	1,491,7		2,382,4		212,498,5		112,666,4		145,344,5		179,668,9		109,855,8	

NATURE DES MARCHANDISES.	CHATELÉNEAU.		FARCIENNES.		TAMINES.		AUVÉLAIS.		MOUSTIER.		FLOREFFE.		NAMUR (STATION).	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de constructon.	61.2	3,839.9	"	758.4	206.4	378.6	"	249.6	1.5	25.1	127.7	371.7	2,572.1	180.3
Bières	5.2	67.5	"	3.6	"	21.2	"	2.7	"	9.3	"	3.4	36.4	4.0
Boissons distillées	11.5	319.7	"	34.8	"	73.6	"	6.0	3.1	40.2	"	9.3	126.3	65.9
Céréales	1,109.1	5,226.5	324.8	216.4	943.5	786.7	"	270.0	974.1	417.7	1,069.7	642.0	4,870.0	3,208.0
Chaux	"	794.6	"	40.1	55.0	70.9	"	5.0	"	"	"	"	261.9	"
Clous	2.8	48.2	"	3.2	"	1.7	"	1.6	"	0.9	"	5.4	7.1	207.1
Coke	825.7	14,279.6	"	"	"	30.0	"	8.0	"	"	"	35.5	20.0	132.0
Cuir et peaux	86.7	165.0	"	0.2	11.1	30.2	"	1.6	"	1.5	"	8.4	95.6	44.8
Denrées coloniales	8.1	428.5	"	3.5	"	19.9	"	12.2	"	6.1	"	16.2	36.4	112.3
Engrais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4.0
Fers ouvrés	11.9	673.5	"	4.6	1.9	41.6	"	30.9	1.7	26.0	"	13.2	290.4	811.9
Fil de lin, de laines et autres	"	4.0	"	"	73.2	"	"	"	"	"	"	"	8.3	10.0
Fonte brute et mitraille	41,850.2	1,832.7	24.0	"	55.0	42.4	"	44.3	27.0	9.1	"	9.7	161.0	719.6
Houille	113,600.5	83,778.0	97,733.0	149.3	57,928.0	4,538.1	7,449.3	1,173.0	518.7	2,259.0	"	15,618.5	125.0	30,339.2
Huile	4.4	612.2	"	115.3	"	99.4	"	20.4	"	11.5	"	9.5	12.7	549.4
Manufactures et tissus	12.1	33.8	"	1.1	"	1.2	"	0.8	"	7.2	"	0.8	396.4	151.0
Mécaniques	146.9	190.1	"	10.4	25.4	11.7	"	12.0	"	1.2	"	"	0.6	112.7
Minerais	14,697.3	81,851.2	"	"	"	263.5	"	6.0	1,216.0	421.4	"	101.6	74,588.8	37.0
Pavés, moellons et pierres brutes	449.4	188.2	"	0.7	"	182.6	"	"	488.8	85.6	301.4	20.0	1,460.0	116.7
Pierres taillées	323.0	261.2	"	141.2	606.0	130.2	"	8.8	43.1	22.1	"	114.9	"	316.8
Terres et sables	1,036.1	619.0	"	"	"	72.9	"	"	"	325.5	30.3	1,158.5	3,280.7	315.0
Verres à vitre.	"	2.3	"	6.5	"	4.1	"	0.5	"	0.6	"	6.0	"	172.5
Vins	6.5	26.8	"	64.5	"	4.0	"	2.7	"	1.5	"	6.5	43.4	275.6
Zinc en saumons et en plaques	"	3.6	"	0.5	"	0.9	"	1.4	"	0.3	"	2.0	46.5	3.8
Totaux des expéditions	174,248.6	"	98,081.8	"	59,905.5	"	7,449.3	"	3,274.0	"	1,529.1	"	88,448.6	"
réceptions	"	194,646.1	"	1,534.3	"	6,811.4	"	1,872.5	"	3,677.8	"	18,153.1	"	37,955.6
Total des expéditions et réceptions.	368,894.7		99,636.1		66,716.9		9,321.8		6,951.8		19,682.2		126,404.2	

NATURE DES MARCHANDISES.	NAMUR (MEUSE).		SOIGNIES.		JURBISE.		LENS.		BRUGELETTE.		CHIEVRES ET ATTRES.		MAFFLES.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction.	1,472.0	55.0	465.9	177.0	8.0	23.7	"	42.7	5.6	18.7	71.2	22.7	9.7	43.5
Bières	"	0.6	6.9	80.2	"	15.6	23.4	7.0	7.5	0.5	"	0.5	118.5	"
Boissons distillées	"	36.2	69.8	109.9	3.0	15.6	11.0	9.4	"	14.4	0.7	32.7	314.6	1.6
Céréales	100.1	36.2	4,029.4	2,634.9	2,082.2	493.0	1,542.7	1,014.0	379.7	502.0	198.2	611.0	75.3	1,009.1
Chaux	810.7	"	6,115.5	14.3	"	"	5.0	"	55.5	"	210.1	"	1,308.1	"
Clous	"	"	"	1.0	"	"	"	0.5	"	"	"	1.2	"	"
Coke	"	"	"	"	"	5.0	"	5.0	"	5.0	"	15.0	"	10.0
Cuir et peaux	"	38.1	17.0	97.6	"	"	"	0.4	"	13.3	10.1	"	"	0.9
Denrées coloniales	"	33.0	"	198.5	"	7.0	"	11.7	"	10.3	"	40.7	"	3.2
Engrais	"	6.0	"	6.5	"	"	"	0.5	"	0.0	"	0.5	"	5.5
Fers ouvrés	10.0	8.0	"	91.2	"	5.0	"	3.7	"	34.0	"	23.1	"	30.0
Fils de lin, de laines et autres.	"	"	"	"	"	"	"	2.3	"	"	"	"	"	17.8
Fonte brute et mitraille	68.5	0.4	"	4.6	"	"	"	"	"	"	"	"	12.0	0.7
Houille.	"	30.0	"	15,376.1	"	530.0	"	1,770.0	"	3,839.0	"	0,198.1	"	5,730.5
Huile	"	"	"	117.0	1.9	2.4	3.2	"	9.2	0.5	10.9	1.0	4.4	0.9
Manufactures et tissus	"	0.5	"	8.1	"	0.5	"	6.6	"	2.6	0.8	2.3	"	0.4
Mécaniques	"	"	"	56.4	"	0.7	"	"	"	26.2	0.5	14.1	"	0.5
Minerais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pavés, moellons et pierres brutes.	903.3	25.0	8,378.7	121.9	340.3	794.3	463.6	27.2	11.0	"	6,832.6	"	6,233.0	19.0
Pierres taillées	"	1.3	19,820.5	447.9	"	28.9	"	54.0	"	10.0	980.6	"	3,836.7	"
Terres et sables	"	"	"	59.4	"	"	1.5	0.7	"	39.1	"	30.0	64.1	314.3
Verres à vitre.	"	"	"	0.5	"	2.0	"	1.1	"	"	"	"	"	"
Vins	"	3.3	2.2	5.4	"	0.3	"	0.5	"	2.7	"	4.7	"	2.5
Zinc en saumons et en plaques	"	"	"	128.9	"	"	"	11.5	"	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	3,365.5	"	38,906.5	"	2,435.4	"	2,030.4	"	468.5	"	10,341.7	"	10,979.0	"
Totaux des réceptions	"	273.6	"	19,739.3	"	1,954.8	"	2,068.8	"	4,581.5	"	6,997.6	"	7,190.4
Total des expéditions et réceptions	3,639.1		58,645.8		4,390.2		5,019.2		5,050.0		17,339.3		18,169.4	

(245)

[N° 129.]

NATURE DES MARCHANDISES.	ATH.		LIGNE.		LEUZE.		BARY-MAULDE.		HAVINNES.		MONS (STATION).		MONS (BASSIN).	
	Expéditions	Réceptions.	Expéditions	Réceptions	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions	Receptions.	Expéditions	Réceptions	Expéditions.	Réceptions	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	125 3	173,2	131.0	61.6	60.3	100.3	"	11.6	"	"	299.8	1,491.0	1,910.3	"
Bières	1.8	73.4	"	"	7.1	62.7	"	3.9	"	"	39.1	400.4	"	"
Boissons distillées	8.4	94.1	44.6	9.0	"	158.7	"	36.5	"	"	75.4	328.3	"	"
Céréales	2,017.1	827.1	417.0	153.0	3,673.8	3,862.8	5,558.1	145.6	0.1	"	1,747.3	10,063.4	15.0	16.0
Chaux	376.5	35 0	"	"	201.8	116.7	"	"	"	"	133.9	158.8	"	"
Clous	17.5	1.7	"	"	"	26.5	"	"	"	"	5.3	43.4	"	"
Coke	"	21.0	"	"	"	30.0	"	10.0	"	"	321.7	192 0	15.0	907.0
Cuir et peaux	20.1	13.6	"	"	8.8	100.2	"	"	"	"	151.3	61.7	"	"
Denrées coloniales	14.1	216.2	"	9.8	13.3	180.9	"	2.3	"	1.4	16.0	1,038.2	"	0.7
Engrais	37.9	20.0	"	"	13.0	51.1	"	27.3	"	"	1.4	5.1	"	"
Fers ouvrés	8.7	86.5	"	23.1	"	175.6	"	3.9	"	"	74.7	987.0	"	794.2
Fils de lin, de laines et autres	0.5	48.2	"	6.1	"	299.8	"	6.8	"	"	"	6.2	"	"
Fonte brute et mitraille	15.1	5.6	"	"	61.0	28.7	"	"	"	"	851.3	324.3	38.3	"
Houille	26.0	13,685.7	"	1,955.0	800.2	5,405.2	"	2,815.1	"	"	1,663.0	6,245.7	1,534.8	180,477.4
Huile	10.1	153.0	"	"	18.6	52.5	"	0.5	"	"	31.4	830.4	"	"
Manufactures et tissus	193.0	111.0	"	"	148.8	21.9	"	"	"	"	120.7	160.7	"	"
Mécaniques	11.4	14.4	"	"	"	20.4	"	127.4	"	"	90.4	56.8	"	"
Minerais	"	"	"	"	"	5.0	"	"	"	"	"	"	11,550.7	"
Pavés, moellons et pierres brutes.	506.1	632.4	"	865.4	705.1	2,939.5	"	799.3	"	15.8	48.3	1,277.0	91.3	14,066.4
Pierres taillées	37.7	13.2	"	12.3	1,411.0	1,098.4	"	46.2	"	"	1,297.1	"	"	272.2
Terres et sables	"	25.0	"	16.0	5.0	0.4	"	"	"	"	83.0	163.0	30.3	"
Verres à vitre.	"	26.4	"	"	"	30.7	"	0.9	"	"	"	55.9	"	"
Vins	0.9	43.3	"	0.8	"	17.4	"	"	"	"	300.3	734.9	"	"
Zinc en saumons et en plaques	"	22.9	"	"	"	"	"	"	"	"	1.4	124.3	"	"
Totaux des expéditions	3,434.2	"	592.6	"	7,136.8	"	5,558.1	"	0.1	"	6,062.5	"	15,104.7	"
Totaux des réceptions	"	16,337.5	"	3,111.1	"	14,510.4	"	4,037.3	"	17.2	"	26,654.5	"	202,533.0
Total des expéditions et réceptions.	19,771.7		3,703.7		21,647.2		9,595.4		17.3		32,717.0		217,728.0	

NATURE DES MARCHANDISES.	JEMMAPES.		SAINT-GHISLAIN.		BOUSSU.		THULIN.		QUIÉVRAIN.		SOCIÉTÉS MIXTES.			
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	FLANDRE OCCIDENT.		NORD-BELGE.	
											Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	85.7	5,947.2	46.0	2,613.7	28.0	138.8	»	61.2	90.1	93.1	335.2	399.0	1,054.3	2,460.4
Bières	4.8	65.7	»	116.2	13.7	5.3	»	»	»	24.1	12.2	66.1	1.0	53.2
Boissons distillées	5.3	663.4	3.6	165.1	»	44.2	»	90.6	5.4	72.6	39.2	131.4	331.8	145.7
Céréales	967.4	5,018.9	1,147.3	7,913.3	89.3	1,484.2	198.6	1,047.9	4,318.9	1,384.7	6,335.6	6,222.0	5,492.4	11,438.2
Chaux	10.1	82.0	»	166.3	»	335.6	»	20.8	»	44.3	280.2	13,562.1	162.7	125.0
Clous	0.5	17.6	»	17.7	»	21.3	»	0.5	»	»	»	188.4	1,615.0	224.7
Coke	6,130.1	»	25,082.5	32.8	»	233.9	7,067.4	»	»	67.0	»	1,224.0	933.1	9,299.3
Cuir et peaux	10.6	2.8	11.2	22.6	»	»	2.6	»	51.7	12.6	59.0	52.7	49.8	188.0
Denrées coloniales	0.5	196.8	300.3	219.7	»	90.0	749.5	23.5	569.7	83.9	137.6	1,913.3	194.4	265.4
Engrais	»	»	»	20.6	»	9.0	»	5.3	»	91.9	13.4	5,740.9	262.7	124.4
Fers ouvrés	52.2	954.1	»	646.6	2.0	158.5	»	70.6	193.1	6,289.2	10.2	989.7	16,470.1	1,578.6
Fils de lin, de laines et autres.	»	»	»	32.8	»	»	»	3.5	6.9	2.4	400.6	1,804.6	377.2	18.9
Fonte brute et mitraille.	91.8	693.5	159.7	418.9	40.9	562.4	37.3	30.8	3.5	819.7	18.0	142.3	23,781.0	15,636.0
Houille	161,486.2	375.6	99,038.8	4,236.1	155.8	30.0	6,832.0	»	»	1,058.7	25.0	62,048.4	116,791.6	28,752.3
Huile	277.6	523.9	»	230.8	»	77.2	16.1	35.1	127.4	43.8	1,102.6	28.6	129.3	916.3
Manufactures et tissus	»	13.7	»	21.8	»	5.0	»	4.8	5.6	11.1	724.0	322.2	18.6	147.2
Mécaniques	273.3	33.2	78.8	205.3	658.3	15.3	»	58.1	58.7	69.6	56.9	267.6	3,740.0	705.4
Minerais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,094.8	»	16.0	96,146.9	72,692.1
Pavés, moellons et pierres brutes.	»	424.1	91.5	815.3	»	30.1	10.0	»	1,037.8	2,322.0	»	7,928.7	5,644.7	810.3
Pierres taillées	23.9	746.0	1,016.2	514.3	15.9	304.5	»	342.1	7.5	474.6	1.0	3,590.6	261.0	346.5
Terres et sables	69.7	517.1	1,842.7	410.3	574.3	217.2	»	78.3	432.7	576.1	5.3	100.3	7,558.9	2,343.4
Verres à vitre.	»	24.0	2.0	26.4	»	51.5	»	0.5	»	0.5	2.3	105.4	550.4	512.3
Vins	3.0	19.7	»	62.2	19.8	37.6	»	12.2	203.0	12.6	18.4	202.9	189.1	686.7
Zinc en saumons et en plaques	»	1.5	»	9.2	»	»	»	»	»	16.6	»	23.6	12,405.9	2,017.5
Totaux des { expéditions	169,493.7	»	128,821.5	»	1,598.9	»	14,933.5	»	7,101.0	»	9,506.7	»	294,200.9	»
{ réceptions	»	16,320.8	»	18,918.0	»	3,841.6	»	1,883.8	»	14,675.9	»	107,673.0	»	151,548.4
Total des expéditions et réceptions.	185,816.5		147,739.5		5,440.5		16,819.3		21,776.9		116,669.7		445,755.3	

NATURE DES MARCHANDISES.	SOCIÉTÉS MIXTES. (Suite.)															
	PEPINSTER A SPA.		EST-BELGE ET MANAGE A WAYER.		LIERRE A TURNHOUT.		HAINAUT ET FLANDRE.		CENTRE.		GRAND-LUXEMBOURG.		SAMBRE ET MEUSE.		SUISSE-BELGE.	
	Expédit ^{ns} .	Réceptions	Expédit ^{ns} .	Réceptions	Expédit^{ns}.	Réceptions.	Expédit^{ns}.	Réceptions.	Expédit^{ns}.	Réceptions.	Expédit^{ns}.	Réceptions.	Expédit^{ns}.	Réceptions.	Expédit ^{ns} .	Réceptions.
Bois de construction	75.1	1,201.5	640.8	706.4	1,365.1	103.3	72.4	40.1	163.5	661.9	3,846.2	460.4	39.8	"	10.5	80.0
Bières	3.0	32.2	43.6	3.4	0.4	35.0	30.2	10.8	3.3	32.5	"	"	"	"	"	"
Boissons distillées	20.6	24.9	80.2	42.2	202.4	19.8	14.7	22.7	8.6	104.3	0.5	127.1	"	"	0.4	10.6
Céréales	74.5	2,106.7	781.4	1,083.6	630.5	583.6	787.6	270.0	779.7	3,049.9	509.0	1,062.4	"	"	15.0	15.3
Chaux	"	130.0	180.5	339.1	"	143.3	"	"	35.6	5.1	974.5	9.2	"	"	5.0	"
Clous	"	"	16.0	35.6	0.3	52.0	0.5	1.2	27.3	"	6.1	29.5	"	"	0.6	3.9
Coke	"	"	"	1,375.0	"	30.0	53.0	20.0	1,550.5	12.5	"	5,974.1	"	431.0	"	8,271.1
Cuir et peaux	227.4	1,950.6	11.3	23.3	32.1	12.4	8.8	1.6	11.9	258.0	5.9	885.6	"	0.1	0.9	518.0
Denrées coloniales	0.9	73.7	6.5	58.6	1.6	113.0	571.9	48.6	11.6	283.1	0.5	243.2	"	"	"	2,026.5
Engrais	"	187.0	1.6	10.0	"	138.9	118.8	259.5	10.0	6.5	"	26.7	"	"	"	31.0
Fers ouvrés	0.3	99.7	67.2	654.8	10.8	183.5	7.0	27.6	84.6	743.8	15.4	93.8	"	"	10.0	768.6
Fils de lin, de laines et autres	5.2	"	7.4	28.3	74.4	223.9	66.9	97.5	"	"	21.2	22.6	"	"	"	308.2
Fonte brute et mitraille	13.9	2.8	651.1	234.2	29.5	30.0	34.1	"	103.4	477.3	18.6	467.2	"	"	2.0	121.3
Houille	"	5,382.8	4,384.7	29,853.5	10.0	955.5	1,861.0	241.0	53,328.7	8,502.5	11.0	30,453.1	3.4	12,031.0	"	291.5
Huile	1.3	91.6	159.5	49.2	80.7	41.9	94.2	3.5	56.7	126.6	"	213.6	"	"	"	760.7
Manufactures et tissus	3.5	7.5	9.3	50.6	40.5	90.8	121.0	4.3	2.9	9.2	1.3	39.9	"	"	2.0	740.2
Mécaniques	0.6	123.4	7.8	119.4	1.2	64.7	13.0	4.9	431.5	92.5	"	41.7	"	0.4	1.0	925.5
Minerais	45,288.7	"	21,194.3	"	"	"	10.8	"	"	"	22,978.9	"	24,512.7	"	10.0	1.5
Pavés, moellons et pierres brutes	3.6	142.0	859.6	263.0	"	26.7	1.0	151.0	40.0	854.0	8.7	26.0	"	"	4.7	"
Pierres taillées	18.9	105.8	724.4	75.0	"	182.5	54.2	30.9	"	61.6	32.3	12.8	"	"	7.0	"
Terres et sables	"	"	1,723.3	192.6	6.0	22.0	23.5	"	19.0	63.9	867.0	76.6	"	"	"	833.4
Verres à vitre	5.2	11.9	"	29.1	"	23.7	"	9.7	"	1.0	117.0	38.4	"	"	"	92.7
Vins	7.8	62.0	53.6	28.1	10.0	23.1	3.1	14.4	229.7	25.7	0.5	55.2	"	"	3.0	2.0
Zinc en saumons et en plaques	"	3.3	1.2	0.7	"	2.7	"	"	"	2.7	91.0	"	"	"	"	"
Totaux des expéditions	45,759.8	"	31,605.3	"	2,501.5	"	3,951.3	"	56,557.9	"	29,505.6	"	24,557.5	"	72.3	"
réceptions	"	11,741.4	"	35,855.7	"	3,108.9	"	1,259.9	"	15,354.5	"	40,759.1	"	12,462.5	"	15,792.0
Total des expéditions et réceptions.	57,501.2		67,461.0		5,610.4		5,211.2		71,912.4		70,264.7		37,020.0		15,841.3	

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	SOCIÉTÉS INTERNATIONALES.							
	Franco-belge et franco-belge-rhénan- prussien.		Rhénan et prusso-belge et rhénan- prusso-belge-français.		Hollando-belge.		Prusso-nerlando-belge.	
	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.	Expéditions.	Réceptions.
Bois de construction	425.7	3,554.8	109.1	78.9	760.3	105.1	2,683.9	496.2
Bières	4.3	94.7	718.3	1.1	1.0	18.4	46.0	631.5
Boissons distillées.	363.4	182.6	102.8	36.9	208.0	0.1	1,749.8	25.9
Céréales.	1,795.8	15,681.2	31,370.6	2,587.9	565.6	16.1	6,477.5	5,598.6
Chaux	110.5	957.6	0.2	"	16.0	20.0	"	470.9
Claus.	14.6	19.4	10.1	5.6	"	1,019.6	99.0	51.4
Coke.	"	58,583.0	"	30.0	"	"	"	10.7
Cuir et peaux.	679.5	2,685.9	824.4	6,352.1	45.5	8.6	65.1	284.5
Dentées coloniales	771.4	1,289.3	109.0	1,001.2	835.8	14.0	132.0	871.1
Engrais	73.7	485.8	46.3	1,730.3	"	296.0	38.2	1,339.3
Fers ouvrés.	281.5	2,179.9	1,380.5	581.1	11.3	161.9	3.8	177.8
Fils de lin, de laines et autres.	95.3	1,614.2	108.7	1,504.6	64.1	150.4	157.6	66.2
Fonte brute et mitraille	155.9	9,919.1	26.4	11,333.2	25.0	0.6	14.1	0.5
Houille	0.1	445,063.0	25.0	25.0	"	7,230.0	"	20,063.1
Huile.	555.5	661.6	89.4	1,431.1	103.6	50.2	25.0	652.4
Manufactures et tissus	634.7	4,353.5	1,692.1	854.6	716.1	269.3	11.3	444.5
Mécaniques	233.8	963.9	210.4	649.0	5.5	139.8	3.1	45.6
Minerais	1,039.3	86,854.1	6,833.5	4,447.7	1.7	"	"	4.0
Patés, moellons et pierres brutes.	2,308.4	11,041.3	19.0	470.7	"	310.4	8.2	1,950.1
Pierres taillées.	238.5	5,214.5	133.6	1,302.6	"	263.1	"	168.1
Terres et sables	977.3	1,441.4	892.2	4,517.7	5.8	5.8	20.0	109.6
Verres à vitre	980.8	95.1	302.7	78.7	"	85.3	60.0	142.0
Vins	5,669.5	1,823.0	769.9	1,211.2	11.8	76.4	18.6	429.8
Zinc en saumons et en plaques.	295.5	12,825.0	4,936.8	23.8	16.2	291.9	"	1.5
Totaux des expéditions	17,716.0	"	50,623.0	"	3,393.3	"	11,614.2	"
réceptions	"	667,573.9	"	49,316.0	"	10,533.0	"	34,037.6
Total des expéditions et réceptions	685,289.9		90,939.0		13,926.3		45,651.8	

N° XIX. — Relevé des transports effectués en vertu de

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
1	Charbons.	Tamines à Ougrée	20	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre . .
2		Châtelainau à Floreffe	20	— —
		Trieu-Kaisin —	25	
3		La Verrerie —	65	— au 30 novembre . .
		Jemmapes à Bruxelles	70	
		— —	70	
4		Gosselies à Hal	50	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre . .
		Jemmapes —	50	
5		Centre à Châtelainau	40	— —
6		Farciennes à Gand	140	Du 4 ^{er} avril au 31 décembre, à continuer en 1862.
7		— —	140	Du 1 ^{er} juin au 31 décembre, à continuer en 1862.
8		Châtelainau —	140	Du 4 ^{er} mai au 31 décembre, à continuer en 1862.
9		— —	140	Du 1 ^{er} juin au 31 décembre, à continuer en 1862.
10		— —	140	Du 1 ^{er} septembre au 31 décembre, à continuer en 1862.
11		— —	140	Du 4 ^{er} septembre au 31 décembre, à continuer en 1862.
12		Gosselies à Namur	45	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre . .
13		Saint-Ghislain à Bruxelles	75	Du 4 ^{er} avril au 31 décembre . .
14		— à Mouscron	85	Du 4 ^{er} août au 31 décembre . .
15		Centre à Anvers	105	Du 4 ^{er} janvier au 31 décembre . .
		Gosselies —	110	
	Charleroi —	115		
	Roux —	115		
	Jemmapes —	115		
	Hautpré —	115		
16	Liège —	115	— —	
	Farciennes à France par Quiévrain . .	80		
	Tamines — —	85		
17	Aiseau-Presles — —	85	— —	
	Farciennes — —	80		
18	Tamines — —	85	— —	
	Centre à Momignies	35		Du 15 juin au 31 décembre . .

traités spéciaux à prix réduit, pendant l'année 1861.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIFF NORM., PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIFF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
365	1 wagon par jour . .	4,210	24,200	1,875 50	0.078	0 085	2,057 "	20
365	600 tonnes par mois. .	9,209	184,480	43,813 50	0.075	0 11	20,359 80	20
		4,857	315,705	18,213 75	0 058	0 075	23,799 30	65
334	3 wagons en hiver. .	2,090	146,300	9,823 "	0.067	0 074	10,868 "	70
31	1 — en été. . .	360	25,200	1,584 "	0 063	0 074	1,872 "	70
365	Totalité des expéditions.	3,314	162,700	10,412 80	0 064	0.08	13,016 "	50
		60	3,000	192 "	0 064	0.08	240 "	50
365	3,000 tonnes par an.	27 073	1,082,920	70,389 80	0.065	0.085	93,048 20	40
275	10,000 —	7,730	1,082,200	40,582 50	0.038	0.044	47,539 50	140
214	15,000 —	8,475	1,186,500	44,493 75	0.038	0 044	52,121 25	140
215	10,000 —	7,399	1,035,500	38,844 75	0.035	0.044	45,503 85	140
214	10,000 —	4,605	224,700	8,426 25	0 038	0.044	9,870 75	140
122	3,000 —	905	126,700	4,751 25	0 038	0.044	5,565 75	140
122	5,000 —	970	135,800	5,092 50	0 038	0.044	5,965 50	140
365	Totalité.	141,679	6,075	432 "	0 071	0.082	499 50	45
275	20,000 tonnes par an.	17,150	1,286,250	75,460 "	0 059	0 073	94,325 "	75
153	20 — par jour.	2,970	252,450	13,365 "	0.053	0.066	16,513 20	85
365	Totalité	7,993	621,180	24,847 20	0.04	0 055	34,312 80	105
		4,797	197,670	7,906 80	0.04	0 053	10,512 45	110
365	Totalité	90	10,350	414 "	0.04	0 051	531 "	115
		45	1,725	69 "	0.04	0 051	88 50	115
365	—	7,993	115	529 "	0 04	0.051	678 50	115
		50	5,750	230 "	0 04	0.051	295 "	115
365	—	7,993	10	46 "	0.04	0.051	59 "	115
		980	78,400	4,165 "	0.053	0.069	5,439 "	80
365	—	3,260	4,440	5,130 "	0.053	0 066	6,384 "	85
		4,440	96,900	5,130 "	0.053	0.066	6,384 "	85
365	—	1,840	370	1,572 50	0 053	0.069	2,053 50	80
		4,470	124,950	6,615 "	0.053	0.066	8,232 "	85
200	3,000 tonnes par an. .	2,217	77,595	5,653 35	0.073	0.089	5,764 20	35
	A reporter.	141,679	8,658,760	421,664 95			528,566 95	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
19	Pyrites.	Charleroi à Moustier.....	25	Du 4 ^{er} janvier au 31 décembre. .
20		Theux à Anvers.....	135	— —
		— Chauny.....	55	
24		— Anvers.....	135	Du 14 septembre au 31 décembre.
		Dolhain —.....	150	
22		Theux —.....	135	Du 4 ^{er} janvier au 31 décembre. .
23		Liège —.....	115	— —
24		Engis —.....	115	— —
25		Theux à Lille.....	225	— —
26		Aix-la-Chapelle à Chauny.....	75	Du 22 décembre —
	— —.....	75	Du 4 ^{er} juillet —	
27	Dolhain à Hautmont.....	70	Du 4 ^{er} août au 31 décembre. . .	
28	Anvers à Châtelineau.....	125	Du 4 ^{er} janvier au 30 avril. . . .	
29	Saint-Denys-Bovesse —.....	30	— 31 décembre. .	
30	Nord-Belge —.....	30	— —	
34	Scldigneaux —.....	30	— —	
	Sterpenich —.....	30		
	Namur —.....	30		
32	Mons à La Louvière.....	20	— —	
33	Namur —.....	70	— —	
	Châtelineau —.....	40		
34	Namur à Marchiennes.....	40	— —	
35	— Couillet.....	35	Du 4 ^{er} février au 31 mars . . .	
36	— Anvers.....	145	— 31 octobre . .	
37	Marche-lez-Dames à Couillet.....	35	— 31 décembre .	
	Naninne.....	35		
	Namur.....	35		
38	Sterpenich à Thy-le-Château...	35	Du 4 ^{er} juillet au 31 décembre . .	

Minerais oligistes de la vallée de la Meuse et autres points.

Suspendu en novembre.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF ORDINAIRE, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report	414,679	8,658,760	421,664 95	»	»	528 566 95	»
365	Totalité	300	7,500	600 »	0 08	0 10	750 »	25
365	—	3,656	493,560	25,153 29	0.051	0.064	31,441 60	435
		9,493	505,615	28,866 05	0.057	0.078	39,529 90	55
		2,005	270,635	41,228 »	0.044	0 064	17,243 »	135
109	—	438	65,700	2,737 50	0 042	0.067	4,380 »	450
365	—	433	58,455	2,979 03	0.051	0 064	3,723 80	435
365	—	213	24,495	1,260 96	0.051	0.069	4,682 70	115
365	—	1,698	195,270	40,052 46	0 051	0 064	13,414 20	115
365	—	4,448	325,800	42,308 »	0 038	0 064	20,996 »	225
10	—	55	4,125	214 75	0.051	0.067	275 »	75
184	—	485	36,375	2,061 25	0 057	0.067	2,425 »	75
453	—	237	46,590	948 »	0.057	0.067	4,113 90	70
420	4,000 par an. Il y en a eu 671 en 1860.	599	74,875	3,594 »	0.048	0.068	5,091 50	425
365	Totalité	7,245	217,350	45,576 75	0.072	0.093	20,286 »	30
365	—	9,440	283,200	48,880 »	0 067	0.077	21,712 »	30
		44,462	343,860	24,613 30	0 072	0.077	26,362 60	30
365	—	3,749	412,470	8,060 34	0.072	0.093	40,497 20	30
		15,248	457,440	32,783 20	0 072	0.093	42,694 40	30
365	—	44,534	230,680	21,914 60	0.095	0.11	25,374 80	20
365	—	68	4,550	250 25	0.055	0 074	338 »	70
365	—	759	30,360	2,201 40	0.073	0.085	2,580 60	40
335	50 tonnes par jour. . .	14,168	566,720	34,003 20	0.06	0 085	48,471 20	40
59	20 —	430	45,050	924 50	0 061	0 089	4,333 »	35
304	—	99	44,355	693 »	0 048	0.067	960 30	445
		44,734	515,690	31,678 40	0.061	0.074	38,308 40	35
365	30 —	6,433	214,655	43,185 95	0.061	0 089	49,012 30	35
		1,675	58,625	3,601 27	0.061	0.089	5,492 50	35
484	Totalité	80	2,800	452 »	0.054	0 089	248 »	35
	A reporter. . .	229,260	43,805,560	732,212 50			933,704 85	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
39	Minerais oligistes de la vallée de la Meuse et autres points (suite).	Nord-Belge à Châtelineau	30	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.
40		— —	30	Du 1 ^{er} mars —
41		Sclaigneaux à Marchiennes	40	Du 1 ^{er} avril —
42		Nord-Belge à Somain par Quiévrain....	440	Du 1 ^{er} janvier au 31 août.....
43		Herbesthal à Blanc-Misseron	450	— 31 décembre.
		Nord-Belge —	110	
		Anvers —	130	
44		Charleroi —	70	— —
		Sclaigneaux à Aulnoye	35	
45		Namur à Hautmont	35	— 30 septembre.
46		— —	35	— 31 décembre.
		Sclaigneaux —	35	
47		Nord-Belge à Maubeuge	35	— 31 mars.....
48		— —	35	— 31 décembre.
	Namur —	35		
49	Nord-Belge —	35	— —	
	Anvers à Stolberg	155		
	— Chénée	120		
	— Liège	145		
	— Jemeppe	115		
	— Engis	115		
	— Hermalle	115		
	— Ampsin	115		
50	— Corphalie	115	— —	
	— —	115		
51	Minerais de zinc et de plomb.	Cologne —	40	— —

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report	229.260	13,805,560	732,212 50	"	"	933,704 85	"
365	Totalité	8,526	255,780	17,052 "	0.067	0.077	49,609 80	30
306	—	5,604	468,420	10,087 20	0.06	0.077	12,889 20	30
275	—	6,486	259,440	44,917 80	0.058	0.073	48,809 40	40
243	—	666	73,260	4,728 60	0.065	0.069	5,061 60	410
		260	39,000	2,080 "	0.053	0.063	2,470 "	450
		759	83,490	4,554 "	0.055	0.065	5,388 90	410
365	—	490	63,700	2,719 50	0.043	0.068	4,312 "	430
		217	15,190	878 85	0.058	0.074	1,428 40	70
365	50 tonneaux par jour.	34,786	4,112,510	60,393 40	0.054	0.074	82,643 60	35
273	60 —	21,467	740,845	45,509 09	0.061	0.089	65,647 70	35
365	42 wagons par jour . .	12,481	436,835	23,713 90	0.054	0.089	38,691 10	35
		5,579	195,265	10,600 40	0.054	0.089	47,294 90	35
90	2 —	4,246	43,610	2,554 30	0.064	0.089	3,862 60	35
365	3 —	7,781	272,335	44,783 90	0.054	0.089	24,424 40	35
		993	34,825	4,890 50	0.054	0.089	3,084 50	35
365	4 —	4,400	451,000	8,360 "	0.054	0.089	13,640 "	35
		2,834	439,270	24,906 82	0.05	0.066	29,490 20	455
		4,624	554,880	28,437 60	0.051	0.068	37,916 80	420
		303	34,845	4,684 65	0.048	0.069	2,393 70	445
365	Totalité	4,338	159,275	7,636 75	0.048	0.064	40,249 "	445
		442	46,330	724 20	0.044	0.064	1,050 80	445
		4,608	484,575	7,655 87	0.044	0.064	44,877 "	445
		542	62,330	2,303 51	0.037	0.064	4,010 80	445
		4,964	225,545	8,334 25	0.037	0.064	44,511 40	445
365	—	3,148	124,720	7,171 40	0.058	0.072	9,042 20	40
	A reporter . . .	354,247	19,555,505	1,042 937 69			1,372,571 55	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
52	Fontes brutes.	Rotterdam à Courtrai	110	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre...
53		Hainiau à Charleroi	33	— — ...
		— Beaume	75	— — ...
54		Ougrée à Charleroi	35	— — ...
55		Nord-Belge —	35	Du 1 ^{er} décembre — ...
56		Ougrée à Châtelineau	30	Du 1 ^{er} mai — ...
57		Châtelineau à La Louvière	40	— — ...
58		Ougrée —	70	— — ...
59		Couillet à Bois-du-Luc	40	— — ...
60		Châtelineau à Beaume	45	— — ...
		— Bois-du-Luc	45	— — ...
61		— Beaume	45	Du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.
62		Marchiennes à Longdoz	40	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre...
		Charleroi —	35	— — ...
63		Châtelineau —	30	— — ...
64		— La Croÿère	40	— — ...
65		La Louvière à Longdoz	70	— — ...
66		Châtelineau à France, par Quiévrain...	80	— — ...
67		— —	80	— — ...
68		— —	80	Du 1 ^{er} juillet au 31 décembre...
69		Couillet —	75	Du 1 ^{er} janvier — ...
70		Marchiennes —	65	— — ...
71		— —	65	Du 1 ^{er} décembre au 31 décembre.
	Couillet à Maubeuge	5	— — ...	
72	Châtelineau —	5	Du 10 juin au 31 décembre	
	Namur —	35	— — ...	
73	L'Espérance à Aix-la-Chapelle	40	Du 1 ^{er} avril au 31 décembre.....	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report.....	354,217	19,553,305	1,042,937 69	"	"	1,372,571 55	
365	Totalité.....	45	4,950	236 60	0.052	0.053	263 25	110
365	—	613	21,523	4,383 75	0.064	0.074	4,599 "	35
365	—	712	53,400	3,026 "	0.057	0.067	3,560 "	75
365	—	433	15,155	974 25	0.064	0.074	4,425 80	35
31	—	445	15,575	4,045 75	0.067	0.074	4,437 "	35
245	4,000 tonnes par an...	835	25,050	1,711 75	0.068	0.077	4,920 50	30
245	Totalité.....	167	6,680	434 20	0.065	0.085	567 80	40
245	—	2,123	148,750	8,500 "	0.057	0.067	9,987 50	70
245	—	175	7,000	507 50	0.073	0.083	395 "	40
365	—	1,900	55,500	5,510 "	0.064	0.082	7,030 "	45
422	—	857	38,565	2,485 30	0.064	0.082	3,170 90	45
422	—	155	6,075	449 50	0.064	0.082	573 50	45
365	4,000 tonnes par an...	423	4,920	323 95	0.066	0.073	336 70	40
365	—	167	5,845	392 45	0.067	0.074	434 20	35
365	Totalité.....	4,331	39,930	2,662 "	0.067	0.077	3,061 30	30
365	—	10,096	403,840	26,249 50	0.065	0.085	34,326 40	40
365	—	52	3,640	208 "	0.057	0.067	244 40	70
365	—	3,880	310,400	46,684 "	0.054	0.069	21,534 "	80
365	—	3,375	270,000	44,512 50	0.054	0.069	48,731 25	80
184	—	260	20,800	4,418 "	0.054	0.069	4,443 "	80
365	—	745	55,875	3,203 50	0.057	0.073	4,097 "	75
365	—	776	50,440	2,948 80	0.058	0.075	3,802 40	65
31	—	23	1,495	87 40	0.058	0.075	442 70	65
205	6,000 tonnes par an...	570	2,850	456 "	0.16	0.26	741 "	5
205	—	420	2,400	336 "	0.16	0.26	546 "	5
275	Totalité.....	660	23,400	4,531 "	0.067	0.088	2,046 "	35
275	—	420	16,800	966 "	0.058	0.073	4,218 "	40
	A reporter.....	383,579	21,196,665	4,140,923 39			4,496,816 45	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
74	Fontes brutes.....	Châtelineau à Centre.....	45	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre..
	Charbons.....	Centre à Châtelineau.....	45	
	Minerais.....	Namur —.....	30	
	—.....	Luxembourg —.....	30	
75	Charbons.....	La Louvière —.....	45	— —
	Fontes brutes.....	Châtelineau à Beaume.....	45	
76	Charbons et minerais.....	Nord-Belge à Vienne.....	33	— —
77	Fontes et vieux rails.....	— Aix-la-Chapelle.....	40	— —
78	Engrais communs.....	Hal à Bruxelles.....	20	— —
79	Sables.....	Aix-la-Chapelle à Floreffe.....	50	Du 1 ^{er} août au 31 décembre....
80	Terres réfractaires.....	Audennes à Gand.....	160	— —
		Nord-Belge à Châtelineau.....	30	
81	—.....	Namur —.....	30	Du 1 ^{er} janvier au 31 août.....
		Andenne à Auvélais.....	20	
		— Verviers.....	25	
		— Charleroi.....	35	
		— Manage.....	65	
		— La Louvière.....	70	
		— Bracquegnies.....	75	
		— Braine-le-Comte.....	80	
		— Nimy.....	90	
		— Hal.....	95	
		— Termonde.....	135	
		— Anvers.....	145	
		— Gand.....	160	
		— Courtrai.....	175	
82	Terres réfractaires.	France, par Erquelines.	35	— —
		— Mouscron...	165	
		— Quiévrain...	110	
		— vers l'Allemagne.....	40	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS OU TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIN RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIN DU TARIF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report.....	385,579	21,196,665	1,140,923 33	"	"	1,496,810 15	"
365	Totalité.....	2,830	127,350	8,207 "	0.064	0.082	40,471 "	45
		8,886	399,876	25,769 50	0.064	0.082	32,878 20	45
		5,754	472,620	12,371 10	0.072	0.093	16,111 20	30
		3,048	91,440	6,553 20	0.072	0.093	8,534 40	30
365	—	1,380	62,100	4,002 "	0.064	0.082	5,106 "	45
		135	6,075	391 50	0.064	0.082	499 50	45
365	10,000 tonn. par an...	7,667	268,345	14,183 95	0.053	0.074	19,934 20	35
365	Totalité.....	1,210	90,780	2,783 "	0.053	0.067	3,509 "	40
365	—	682	13,640	1,159 40	0.085	0.11	1,500 40	20
153	80 tonneaux par mois..	480	24,000	1,416 10	0.959	0.08	1,920 "	50
153	Totalité.....	538	86,080	3,954 30	0.046	0.067	5,702 80	160
243	50 tonneaux par mois..	45	1,350	403 50	0.077	0.093	126 "	30
		160	4,800	368 "	0.077	0.093	448 "	30
		104	2,080	176 80	0.085	0.11	228 80	20
		333	8,325	666 "	0.08	0.10	832 50	25
		598	20,930	4,384 50	0.074	0.089	1,853 80	35
		32	2,080	140 80	0.068	0.075	156 80	65
		412	7,840	526 40	0.066	0.074	582 40	70
		40	780	50 "	0.066	0.073	55 "	75
		65	5,200	344 50	0.066	0.073	377 "	80
		5	450	29 50	0.066	0.071	32 "	90
243	Totalité.....	16	1,520	99 20	0.066	0.07	107 20	95
		5	675	43 "	0.064	0.067	45 50	135
		30	4,350	276 "	0.063	0.067	291 "	145
		504	80,640	5,090 40	0.063	0.066	5,342 40	160
		45	7,875	495 "	0.062	0.066	517 50	175
		380	13,300	988 "	0.074	0.089	1,178 "	35
		67	11,035	696 80	0.063	0.066	730 30	165
		54	5,940	383 40	0.065	0.069	410 40	110
		1,261	50,440	3,656 90	0.073	0.085	4,287 40	40
	A reporter.....	422,015	22,768,535	1,237,233 04			1,620,584 85	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIFF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIFF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report	422,015	22,768,535	1,237,233 04	•	•	1,620,584 85	•
		10	200	21 •	0.105	0.13	26 •	20
		15	375	37 50	0.10	0.12	45 •	25
		260	9,400	858 •	0.091	0.109	988 •	35
		53	3,445	302 10	0.088	0.095	328 60	65
		144	10,080	878 40	0.087	0.094	950 40	70
		32	2,400	208 •	0.087	0.093	224 •	75
		5	450	38 50	0.086	0.091	44 •	90
		10	1,400	93 •	0.085	0.089	98 •	110
		5	425	15 •	0.12	0.14	17 50	25
		6	870	90 •	0.103	0.107	93 •	135
		6	990	102 •	0.103	0.106	105 •	165
		10	400	45 •	0.113	0.125	50 •	40
		369	11,070	848 70	0.077	0.093	1,033 •	30
		400	14,000	1,040 •	0.074	0.089	1,210 •	35
		149	6,705	476 80	0.071	0.082	551 30	45
		5	250	17 50	0.07	0.08	20 •	50
		5	325	22 •	0.068	0.075	24 50	65
		149	40,430	700 30	0.067	0.074	774 80	70
		80	7,200	472 •	0.066	0.071	512 •	90
		48	3,150	198 •	0.063	0.066	207 •	175
		128	21,420	4,331 20	0.063	0.066	4,395 20	165
		193	21,230	4,370 30	0.065	0.069	4,466 80	140
		519	20,760	4,505 40	0.073	0.085	4,764 60	40
		539	48,865	4,778 70	0.091	0.109	2,048 20	35
		174	7,830	713 40	0.091	0.102	800 40	45
		39	2,730	237 90	0.087	0.094	257 40	70
		132	9,900	858 •	0.087	0.093	924 •	75
		72	6,480	554 40	0.086	0.091	590 40	90
		46	4,600	436 •	0.085	0.09	144 •	100
		6	4,050	87 •	0.083	0.086	90 •	175
		6	990	82 20	0.083	0.086	85 20	165
	A reporter. . .	425,570	22,963,755	4,252,354 04			4,637,480 45	
365	Totalité	536+3,021=4,177	529 à reporter au n° 83.	2,688 50+15,047 20=17,735 70	2,436 50 à reporter au n° 83.			
365		2,999	2,015+4,304=6,379	12,429 50	7,981 90+19,473=27,454 90			
		984+329=1,513		4,447 60+2,436 50=6,884 10				

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
84	Briques	Charleroi à Boulogne	70	Du 1 ^{er} août au 31 décembre.....
	—	Huy à Charleroi	35	
	Pierres brutes.....	— Châtelineau	30	
	—	— Charleroi.....	35	
85	—	— Jemmapes.....	90	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre...
	—	— France, par Quiévrain.....	110	
	—	— vers l'Allemagne.....	40	
	Tuyaux en terre cuite.....	— Pepinster	20	
86	Pierres calcaires.....	Écaussines à La Louvière.....	45	— —
87	Chaux	Rhimes à Vieux-Dieu.....	40	— —
	China-cloy.....	Anvers à Huy.....	115	— —
88	—	— Andenne.....	115	— —
		Herbesthal à Anvers.....	155	
		— Gand.....	190	
89		— Courtrai	235	— —
		Dolhain à Anvers	150	
		— Gand.....	180	
90		Stolberg à Anvers.....	155	— —
91		Ampsin à Franco, par Erquelinnes.	35	Du 1 ^{er} octobre au 31 décembre..
92		Corphalie — —	35	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre...
		Ampsin — —	35	
93		— — Quiévrain.....	110	— —
94		Herbesthal — Erquelinnes.	75	Du 5 mars au 31 décembre.....
		— — —	75	
95		Chénée — —	40	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre...
		Nord-Belge — —	35	
96		— — —	35	— —
97		Dolhain — —	70	Du 1 ^{er} mai — —
98		Anvers à Stolberg	155	— —

Plomb et zinc en plaques ou en saumons.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE NÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report	425,570	22,963,755	1,252,351 04	"	"	1,637,480 15	"
453	Totalité.....	420	29,400	1,911 "	0.065	0.074	2,184 "	70
		21	735	54 60	0.074	0.089	65 10	33
		146	4,380	335 80	0.077	0.093	408 80	30
		469	5,915	439 40	0.074	0.089	523 90	35
365	—	5	450	29 50	0.066	0.071	34 "	90
		6	660	42 60	0.065	0.069	45 60	110
		118	4,720	342 20	0.07	0.082	401 20	40
		10	200	21 "	0.105	0.13	26	20
365	—	4,688	70,320	7,969 60	0.143	0.127	8,907 20	15
365	—	1,410	56,400	3,807 "	0.068	0.083	4,794 "	40
365	—	4,235	442,025	9,756 60	0.069	0.089	12,697 "	145
		806	92,690	6,367 40	0.069	0.089	8,221 20	115
		1,150	178,250	8,889 53	0.05	0.086	15,440 "	155
		50	9,500	465 "	0.049	0.083	840 "	190
365	—	36	8,460	396 "	0.047	0.084	712 80	235
		377	56,530	2,914 21	0.052	0.087	4,901 "	150
		27	4,860	251 40	0.052	0.086	415 80	180
365	—	4,497	231,880	11,564 11	0.05	0.066	15,408 80	165
92	—	265	9,275	715 50	0.077	0.089	824 50	35
365	—	185	6,475	499 50	0.077	0.089	573 50	35
365	—	50	4,750	435 "	0.077	0.089	455 "	35
		335	36,850	2,378 52	0.064	0.069	2,546 "	140
302	—	582	43,650	2,979 85	0.068	0.073	3,204 "	75
		700	52,500	3,584 "	0.068	0.073	3,850 "	75
365	—	457	6 280	474 14	0.076	0.085	533 80	40
		8,772	307,020	23,684 40	0.077	0.089	27,193 20	35
365	—	452	15,820	1,220 40	0.077	0.089	1,401 20	35
245	—	476	12,320	827 20	0.067	0.074	915 20	70
245	—	20	3,400	154 60	0.050	0.066	206 "	155
	A reporter.....	449,435	24,356,190	1,344,560 70			1,754,742 95	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
99		Charleroi à Liège	35	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre..
		— Chênée	40	
		— Le Trooz-Aval	45	
100		Couillet à Longdoz	35	— —
		Châtelineau —	30	
		Marchiennes —	40	
		La Louvière —	70	
104		Marchiennes —	40	— —
102		Châtelineau —	30	— —
		— Huy	30	
103		Couillet à Le Trooz-Aval	45	— —
		— Verviers	60	
		— Chênée	40	
104		La Croyère à Longdoz	70	— —
105		Longdoz Couillet	35	— —
106		— Marchiennes	40	Du 10 décembre au 31 décembre.
		— La Croyère	70	
107		— Anvers	115	Du 1 ^{er} janvier au 30 juin.....
		— —	145		Du 1^{er} juillet au 31 décembre...
108		Sclessin —	115	Du 20 juin —
109		Seraing —	115	Du 25 juin —
110		Huy —	115	Du 20 mai —
111		Longdoz —	115	Du 1 ^{er} janvier —
112		Marchiennes —	115	Du 1 ^{er} juin —
113		Couillet —	115	— —
114		Châtelineau —	125	— —
115		Couillet à France par Mouscron	130	— —
		— — Quiévrain	75	
116		Châtelineau — —	80	— —

Tôles et fers étirés, laminés ou en barres.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	RIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	RIX DU TAUX NOMINL. PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report.....	449,435	24,356,190	1,344,560 70	•	•	1,754,742 95	•
365	Totalité.....	480	605 31	198 84	0 401	0 109	242 80	35
		56	4,960	23 70	0 099	0 105	25 20	40
		6	240	382 80	0 097	0 102	401 80	55
		88	3,960	65 55	0 081	0 109	87 40	35
		23	805	1,433 40	0 083	0 113	1,910 80	30
365	—	755	2,451 15	256 50	0 074	0 105	378 •	50
		562	16,860	396 •	0 07	0 094	528 •	70
		90	3,600	791 40	0 068	0 105	4,230 60	40
		80	5,600	3,662 40	0 07	0 113	5,929 60	30
365	—	4,763	3,724 35	61 95	0 40	0 113	71 40	30
		1,744	52,320	96 40	0 069	0 102	142 60	45
		21	630	20 75	0 069	0 097	29 •	60
365	—	44	130 60	13 75	0 069	0 105	21 •	40
		31	4,395	165 30	0 062	0 094	250 80	70
		5	300	115 20	0 069	0 109	182 40	35
365	—	5,929 à reporter.	26,383 52 à reporter.	404 75	0 069	0 105	155 40	50
		5	200	118 80	0 063	0 094	158 20	70
365	—	38	2,660	4,508 90	0 069	0 089	4,918 20	115
365	—	48	4,680	1,634 30	0 054	0 089	2,825 40	115
		37	4,480	820 40	0 054	0 089	4,417 80	115
22	—	64	220 55	2,206 60	0 051	0 089	3,814 80	115
		27	4,890	1,103 30	0 051	0 089	4,907 40	115
184	—	468	3,443 20	4,042 80	0 069	0 089	4,346 40	115
184	—	491	21,965	650 •	0 054	0 089	4,060 80	115
184	—	277	31,855	2,220 75	0 059	0 089	3,355 80	115
195	—	439	15,985	435 •	0 054	0 088	220 •	125
190	—	374	53,010	4,812 60	0 066	0 088	2,416 80	130
226	—	187	21,505	3,413 25	0 07	0 093	4,451 •	75
365	—	432	15,480	4,204 36	0 069	0 093	4,605 80	80
214	—	404	11,960					
214	—	329	37,835					
214	—	20	2,500					
214	—	212	27,560					
214	—	593	44,475					
214	—	217	17,360					
	A reporter . . .	455,364	24,754,680	1,369,916 22			1,792,551 15	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
117	Tôles et fers étirés, laminés ou en barres (suite).	Marchiennes à France, par Mouscron	125	Du 1 ^{er} juin au 31 décembre..
		— — Quiévrain	65	
118		Longdoz — Erquelines... 35	Du 13 août —	
119		Sclessin — — 35	Du 15 novembre —	
120		Huy — — 35	Du 1 ^{er} juin —	
		Ougrée — — 35		
121		— — Quiévrain 110	Du 1 ^{er} janvier —	
		— — Mouscron 205		
122		Nord-Belge — Erquelines . . 35	Du 1 ^{er} mai —	
123		Longdoz — — 35	Du 1 ^{er} janvier —	
124		— — Quiévrain 110	— —	
125		Huy — Erquelines . . 35		
		— — Mouscron 165	— —	
	— — Quiévrain 110			
126	— — Vireux..... 35	Du 1 ^{er} mai —		
127	Charleroi a Namur..... 35	Du 1 ^{er} janvier —		
128	Sclessin à Anvers pour l'Espagne... 415	— —		
129	Seraing — — 415	— —		
130	L'Étoile — — 105	— —		
131	— — — — 405	— —		
132	Charleroi — — 415	Du 22 mars —		
133	Couillet — — 50	Du 1 ^{er} janvier —		
134	Châtelineau — — 50	— —		
135	Marchiennes — — 415	— —		
136	— — — — 415	— 30 juin.....		
137	— — pour la Russie... 145	— 31 décembre...		
138	Couillet — — 415	— —		
13	Braine-le-Comte — pour l'Italie..... 80	Du 1 ^{er} août —		

Rails et accessoires.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report	455,364	24,754,680	1,369,916 22	•	•	1,792,551 15	•
244	Totalité	487	23,375	1,542 75	0.066	0.088	2,057 •	125
431	—	553	35,945	2,571 43	0.072	0.093	3,428 60	65
47	—	40	1,400	114 •	0.081	0.109	152 •	35
47	—	20	700	57 •	0.081	0.109	76 •	35
214	—	434	15,083	1,228 35	0.081	0.109	1,637 80	35
365	—	574	19,985	1,627 35	0.081	0.109	2,169 80	35
365	—	77	8,470	565 93	0.067	0.089	754 60	110
245	—	5	1,025	65 25	0.064	0.085	87 •	205
245	—	156	5,460	444 60	0.081	0.109	593 80	35
365	—	1,793	62,755	5,140 05	0.081	0.109	6,813 40	35
365	—	123	13,750	918 75	0.067	0.089	1,225 •	110
365	—	87	3,045	247 95	0.081	0.109	330 60	35
365	—	21	3,465	223 65	0.065	0.086	298 20	165
245	—	34	3,710	249 90	0.067	0.089	333 20	110
245	—	112	3,920	257 50	0.066	0.109	425 60	35
365	—	1,402	19,070	3,925 60	0.080	0.109	5,327 60	35
365	—	4,022	462,530	23,729 80	0.051	0.089	41,024 40	115
365	—	3,687	424,005	21,753 30	0.051	0.089	36,607 40	115
365	—	123	12,915	704 40	0.054	0.090	1,156 20	105
365	—	464	48,720	3,387 20	0.070	0.090	4,361 60	103
285	—	579	66,585	4,874 40	0.069	0.089	5,905 80	115
365	—	10,275	513,750	32,409 40	0.063	0.100	51,375 •	50
365	—	2,876	143,800	8,987 50	0.063	0.100	14,380 •	50
365	—	47	5,405	293 75	0.054	0.089	479 40	115
181	800 tonnes par an en a eu 1884 en 1860.	555	63,825	3,191 25	0.050	0.089	5,827 50	115
365	Totalité	975	142,125	5,606 25	0.050	0.089	9,945 •	115
365	—	1,025	117,875	6,406 25	0.054	0.089	10,455 •	115
153	—	154	12,320	893 40	0.073	0.093	1,139 60	80
	A reporter . . .	485,760	26,989,725	1,500,699 62			2,000,917 25	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
140	Clous.	Longdoz à Anvers.....	445	Du 4 ^{er} janvier au 31 décembre.
		Luttre —	405	
		Roux —	445	
		141 Gosselies —	440	
		142 — —	440	
143	Grains.	Anvers à Liège.....	443	Du 4 ^{er} août
		— Herbesthal.....	455	
		144 — Liège.....	415	Du 4 ^{er} novembre
		145 Vireux à Longdoz.....	35	Du 4 ^{er} août
		146 Longdoz à France, par Erquelines ...	35	Du 12 septembre
		Écaussines à Anvers.....	85	
		Soignies —	85	
147	Pierres de taille.	Manage —	95	
		Chénée —	120	Du 4 ^{er} juillet
		Écaussines à Vieux-Dieu.....	80	
		Soignies —	80	
		Manage —	90	
		148 Esschen à Gosselies.....	440	Du 1 ^{er} janvier
		Hérenthals —	405	
149	Bois de construction.	— Roux.....	440	
		— Marchiennes.....	440	
		— Charleroi.....	440	
		— Thulin.....	420	
		Turnhout à Gosselies.....	405	
		— Roux.....	440	
		— Marchiennes.....	440	
150	Billes	Charleroi à Pepinster	55	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF NORM., PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.	
	Report	488,760	26,989,723	1,500,699 62	»	»	2,000,917 25	»	
365	Totalité	1,481	170,315	17,353 90	14,699 90	0.069	0.089	15,106 20	113
		4	420	47,064 70	39 20	0.070	0.090	37 60	105
		2,197							
		3,080							
365	—	712	81,880	5,624 80	5,791 20	0.069	0.089	7,264 40	115
365	—	762	83,820	5,791 20	5,791 20	0.069	0.089	7,467 60	110
365	—	121	13,310	919 60	919 60	0.069	0.089	1,185 80	110
153	—	343	44,835	3,923 30	1,019 40	0.069	0.089	1,264 20	115
		461	33,170	3,963 90	2,204 20	0.066	0.086	2,867 60	153
61	—	461	1,840	3,963 90	126 40	0.069	0.089	223 20	115
153	—	60	2,100	3,963 90	126 »	0.060	0.109	228 »	35
444	—	42	1,470	3,963 90	88 20	0.060	0.109	159 60	35
		4,191	25,755	7,036 50	1,848 30	0.072	0.092	2,363 40	85
		4,191	26,520	7,036 50	1,903 20	0.072	0.092	2,433 60	85
		4,191	15,200	7,036 50	1,072 »	0.071	0.091	1,376 »	95
184	—	4,191	8,640	7,036 50	590 40	0.068	0.088	763 20	120
		4,191	2,080	7,036 50	158 60	0.076	0.093	192 40	80
		4,191	8,880	7,036 50	677 40	0.076	0.093	824 40	80
		4,191	18,630	7,036 50	1,386 90	0.074	0.091	1,697 40	90
365	—	4,191	12,760	7,036 50	696 »	0.053	0.089	1,136 80	110
		4,191	34,755	7,036 50	1,986 »	0.057	0.090	3,114 40	105
		4,191	26,400	7,036 50	1,440 »	0.055	0.089	2,352 »	110
		4,191	13,200	7,036 50	720 »	0.053	0.089	1,176 »	110
365	—	4,070	1,100	6,420	60 »	0.055	0.089	98 »	110
		4,186	1,200	6,420	60 »	0.050	0.088	106 »	120
		4,186	28,245	6,420	1,614 »	0.057	0.090	2,528 60	105
		4,186	4,400	6,420	240 »	0.053	0.089	392 »	110
		4,186	5,500	6,420	300 »	0.055	0.089	490 »	110
365	—	4,186	1,845	6,420	141 90	0.077	0.098	178 20	55
	A reporter . . .	491,711	27,627,965	1,543,222 62			2,057,937 85		

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
151	Brai	Anvers à Ans	110	Du 1 ^{er} janvier au 31 mai . . .
152	Sel marin	Ostende à Stolberg	235	— 31 décembre . . .
153	Locomotives	Liège à Anvers	415	Du 1 ^{er} mars au 30 juin . . .
154	Mécaniques	Seraing —	445	Du 4 ^{er} mai au 31 décembre . . .
155	Tuyaux en fonte	Châtelineau à Nivelles	35	Du 4 ^{er} juillet — . . .
		— Bruxelles (A.-V.)	80	Du 1 ^{er} janvier — . . .
156	Fers et fontes ouvrés.	Bruxelles (Midi) à Tubise	20	
		— (Allée-Verte) —	25	
		La Louvière —	30	
		Malines —	45	
		Marchiennes —	50	
		Couillet —	55	
		Termonde —	60	
		Anvers —	70	
		Tournai —	75	
		Bruxelles (Midi) —	20	
		Ath —	48	
		Marchiennes —	50	
		Châtelineau —	60	
		Jemmapes —	45	
156	Tôles et fers étirés, laminés ou en barres.	Bruxelles (Midi) —	20	
		— (Allée-Verte) —	25	
		Centre —	35	
		Mons —	40	
		Jemmapes —	45	
		Saint-Ghislain —	50	
		Châtelineau —	60	
		Jemmapes —	45	
156	Charbons.	Bruxelles (Midi) —	20	
		— (Allée-Verte) —	25	
		Centre —	35	
		Mons —	40	
		Jemmapes —	45	
		Saint-Ghislain —	50	
		Châtelineau —	60	
		Jemmapes —	45	
156	Rails	Jemmapes —	45	
		Bruxelles (Midi) —	20	
156	Bois de construction	Bruxelles (Midi) —	20	
		— (Allée-Verte) —	25	
156	— —	Centre —	35	
		Mons —	40	
		Jemmapes —	45	
		Saint-Ghislain —	50	
		Châtelineau —	60	
		Jemmapes —	45	
		Saint-Ghislain —	50	
		Châtelineau —	60	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIN RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIN DU TARIF normal, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PAIEMENTS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report	491,741	27,627,963	1,543,222 62	"	"	2,057,937 85	"
150	500 tonnes par an. . .	705	77,350	4,935 "	0 064	0 089	6,909 "	110
365	Totalité	429	32,895	1,290 "	0 039	0 064	2,102 70	255
122	300 à 400 tonnes. . .	373	42,895	2,946 70	0 069	0 089	3,804 60	415
230	Totalité	2,042	234,830	16,131 80	0 069	0 109	25,523 "	115
184	—	130	4,550	494 "	0 109	0 123	585 "	35
365	—	167	43,360	968 60	0 072	0 113	1,503 "	80
		41	820	90 20	0 140	0 150	123 "	20
		4	100	10 80	0 108	0 110	14 "	25
		2	60	6 40	0 107	0 133	8 "	30
		40	1,800	188 "	0 104	0 122	220 "	45
		5	250	26 "	0 104	0 120	30 "	50
		2	110	11 40	0 104	0 118	13 "	55
		5	300	31 "	0 103	0 117	35 "	60
		13	910	93 60	0 103	0 114	104 "	70
		1	75	7 70	0 103	0 113	8 50	75
		8	160	14 40	0 090	0 130	20 80	20
365	—	32	1,440	121 60	0 084	0 102	147 20	45
		135	7,750	651 "	0 084	0 100	775 "	50
		5	300	25 "	0 083	0 097	29 "	60
		8	360	30 40	0 084	0 102	36 80	45
		8	160	14 40	0 090	0 130	20 80	20
		8	200	17 60	0 088	0 120	24 "	25
		3,136	109,760	7,212 80	0 066	0 089	9,721 60	35
		90	3,600	234 "	0 064	0 085	306 "	40
		43,425	604,125	38,932 50	0 064	0 085	49,672 50	45
		1,350	67,950	4,348 80	0 064	0 080	5,436 "	50
		35	2,400	133 "	0 063	0 076	161 "	60
	A reporter . .	513,639	28,836,375	1,622,189 32			2,165,273 35	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.	
456 Suite.	Fontes brutes.	La Louvière à Tubise	30	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre..	
		Mons —	40		
		Malines —	45		
		Marchiennes —	50		
		Couillet —	55		
		Châtelineau —	60		
		Namur —	90		
		Bruxelles (Midi) —	20		
		— (Allée-Verte) —	25		
		La Louvière —	30		
		Mons —	40		
		Jemmapes —	45		
	Mitraille de fer et de fonte.	Marchiennes —	50		
		Lessines —	55		
		Termonde —	60		
		Lierre —	65		
		Anvers —	70		
		Wetteren —	75		
		Gand —	85		
		Namur —	90		
		Limaille de fer	Bruxelles (Midi) —		20
		Minerais	Namur —		90
			—		Marchiennes — .....	50
		Terres réfractaires.....	Couillet —		55
—	Châtelineau —		60		
—	Bracquegnies —		35		
Briques	Marchiennes —	50			
	—	Couillet —	55		
	—	Châtelineau —	60		

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	RIX RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	RIX DU TARIF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report.....	513,639	28,836,375	1,622,489 32	"	"	2,165,273 35	"
		351	40,530	702 "	0.067	0 093	982 80	30
		15	600	39 "	0.065	0 085	51 "	40
		40	450	29 "	0.065	0 085	37 "	45
		202	40,100	646 40	0.064	0.080	808 "	50
		2,004	110,220	7,011 "	0.064	0.079	8,717 20	55
		3,271	496,260	12,429 80	0.064	0.076	15,046 60	60
		5	450	28 "	0.062	0.063	28 25	90
		589	11,780	834 60	0.070	0.110	1,295 80	20
		156	3,900	263 20	0.068	0.100	390 "	25
		29	870	58 "	0.067	0.093	81 60	30
		310	42,400	806 "	0.065	0.085	1,054 "	40
		4,079	48,555	3,129 40	0.065	0.085	3,992 30	45
		979	48,930	3,432 80	0.064	0.080	3,946 "	50
		66	3,630	231 "	0.064	0.078	283 80	55
		46	960	60 80	0.063	0.076	73 60	60
		27	1,755	140 70	0.063	0.075	132 30	65
		25	4,750	440 "	0.063	0.074	430 "	70
		36	2,700	169 20	0.063	0.073	498 "	75
		72	6,420	381 60	0.063	0.072	439 20	85
		85	7,650	476 "	0.062	0.071	544 "	90
		77	4,540	407 80	0.070	0.110	469 40	20
		161	44,490	901 60	0.062	0.071	1,030 40	90
		5	250	16 "	0.064	0.080	20 "	50
		443	6,245	395 50	0.064	0.078	483 90	55
		79	4,740	300 20	0.063	0.076	363 40	60
		43	455	29 90	0.066	0.089	40 30	35
		315	15,750	4,008 "	0.064	0.080	4,260 "	50
		22	4,210	77 "	0.064	0.078	94 60	55
		36	2,460	136 80	0.064	0.077	165 60	60
365	Totalité.....	523,787	29,362,815	1,655,805 32			2,207,404 40	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
156 suis.	Fers et fontes ouvrés.	Tubise à Bruxelles (Midi) — Manage — La Louvière — l'Étoile — Mons — Malines — Saint-Ghislain — Couillet — Termonde — Lierre — Anvers — Tournai — Gand — Namur — Mouscron — Deynze — Courtrai — Waereghem — Bruges — Dolhain — Bruxelles (Midi) — — (Allée-Verte) — La Louvière — l'Étoile — Mons — Malines — Saint-Ghislain — Couillet	20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 85 90 95 105 110 120 130 160 20 25 30 35 40 45 50 55	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.
	Toles et fers ôtrés, laminés ou en barres.			

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTIÉS TRANSPORTÉS. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report	523,787	29,362,815	11,655,805 32	•	•	2,207,404 40	•
		492	9,840	1,082 40	0.140	0.150	1,476 •	20
		57	1,425	153 90	0.108	0.146	199 50	25
		41	1,230	131 20	0.107	0.133	164 •	30
		18	630	66 60	0.106	0.129	81 •	35
		46	1,810	193 20	0.105	0.125	230 •	40
		265	11,925	4,245 50	0.104	0.122	1,457 50	45
		71	3,550	369 20	0.104	0.120	426 •	50
		10	550	57 •	0.104	0.118	65 •	55
		46	2,760	285 50	0.103	0.117	322 •	60
		54	3,810	361 80	0.103	0.115	405 •	65
		106	7,120	763 20	0.103	0.114	818 •	70
		44	3,075	315 70	0.103	0.113	318 50	75
		271	23,035	2,387 70	0.102	0.112	2,574 50	85
		3	270	27 60	0.102	0.111	30 •	90
		2	490	49 40	0.102	0.111	21 •	95
		8	840	85 60	0.102	0.110	92 •	105
		44	4,840	492 80	0.102	0.109	528 •	110
		1	120	12 20	0.102	0.108	43 •	120
		5	650	66 •	0.102	0.107	70 •	130
		49	3,070	307 80	0.101	0.106	333 •	160
		4,393	27,860	2,507 40	0.090	0.130	3,621 80	20
		774	19,350	1,702 80	0.088	0.120	2,322 •	25
		74	2,130	184 60	0.087	0.113	251 40	30
		99	3,465	297 •	0.086	0.109	376 20	35
		108	4,320	367 20	0.085	0.105	453 60	40
		518	24,525	2,071 •	0.084	0.102	2,507 •	45
		388	19,250	4,617 •	0.084	0.100	4,925 •	50
		428	7,040	588 80	0.083	0.098	691 20	55
	A reporter. . .	528,890	29,551,495	4,673,535 42			2,228,916 60	

5,103 + 28,530 = 33,633

1,600

3,703

47,730 + 35,816 60 = 103,546 70

8,391 20

9,335 80

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
156 suite.	Tôles et fers étirés, laminés ou en barres (suite). Rails.	Tubise à Lierre	65	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre...
		— Anvers	70	
		— Tournai	75	
		— Gand	85	
		— Namur	90	
		— Courtrai	110	
		— Bruges	130	
		— France, par Quiévrain.	60	
		— l'Étoile	35	
		— Bascoup	40	
		— Jemmapes	45	
		— Saint-Ghislain	50	
		— Anvers	70	
		— Saint-Ghislain	50	
		Briques	— Saint-Ghislain . . . . .		50
Fers et fontes ouvrés.	Mons à La Louvière	20		
—	Marchiennes —	30		
—	Couillet —	35		
—	Bruxelles (Midi) —	50		
Fers laminés	Namur —	70		
Charbons	Gosselies —	25		
Fontes brutes.	Marchiennes —	30		
157	—	Couillet —	35	
	—	Châtelineau —	40	
	Mitraillo.	Mons —	20	
	—	Saint-Ghislain —	30	
	—	Bruxelles (A.-V.) —	55	
	—	Malines —	75	
	Briques,	Marchiennes —	30	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PHIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÉT.	PHIX DU TARIF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÉT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.	
365	Report	528,890	29,551,495	4,673,535 42	"	"	2,228,916 60	"	
		25	4,625	435 "	0 082	0.095	455 "	65	
		272	19,040	1,577 60	0 082	0.094	4,795 20	70	
		83	6,225	514 60	0 082	0.093	584 "	75	
		348	29,580	2,436 "	0 082	0.092	2,714 40	85	
		33	2,970	244 20	0 082	0.091	270 60	90	
		21	2,310	189 "	0 082	0.089	205 80	110	
		61	7,930	646 60	0.082	0.088	695 40	130	
	Totalité	4,394+33,633=38,027	2,965	177,900	44,825 "	0 083	0 097	47,197 "	60
		41	385	33 "	0.085	0.109	41 80	35	
		32	4,280	108 80	0.085	0.105	134 40	40	
		29	4,305	410 20	0.084	0.102	435 40	45	
		45	750	63 "	0.084	0.100	75 "	50	
		436	30,520	2,528 80	0.083	0.094	2,877 60	70	
		63	3,150	201 60	0.064	0.080	252 "	50	
		40	200	22 "	0.110	0.150	30 "	20	
		4	30	3 20	0.107	0.133	4 "	30	
		4	35	3 70	0.106	0.129	4 30	35	
		3	150	15 60	0.104	0.120	18 "	50	
		40	700	58 "	0.082	0.094	66 "	70	
	20	500	34 "	0.068	0.100	50 "	25		
Totalité	2,744 à reporter au départ.	406	3,480	212 "	0.067	0.093	296 80	30	
	2,392	4,286	45,040	2,957 80	0.066	0.089	3,986 60	35	
	4,000	40,000	40,000	2,600 "	0.064	0.085	3,400 "	40	
	5	400	7 "	0.070	0.110	41 "	20		
	45	450	30 "	0.067	0.093	42 "	30		
	37	2,035	129 50	0.064	0.078	139 10	55		
	134	10,050	629 80	0.063	0.073	737 "	75		
	116	3,480	232 "	0.067	0.093	324 80	30		
A reporter.	536,028	29,942,385	4,704,083 42			2,265,177 "			

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
	Fers et fontes ouvrés.	La Louvière à Mons	20	
		— Soignies	23	
		— Marchiennes	30	
		— Couillet	35	
		— Quiévrain	40	
		— Ruysbroek	43	
		— Bruxelles (Midi)	50	
		— Namur	70	
		— Malines	75	
		— Tournai	80	
		— Termonde	90	
		— Lierre	95	
		— Gand	113	
		— Landen	120	
157		— Nessonvaux	173	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.
suite.		— Mons	20	
		— Soignies	23	
		— Charleroi	30	
		— Hal	35	
		— Bruxelles (Midi)	50	
		— (Entrepôt)	55	
		— Namur	70	
		— Malines	75	
		— Tournai	80	
		— Termonde	90	
		— Gand	113	
		— Landep	120	
		— Ostende	163	
		— Franco, par Quiévrain	40	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE LÉGALE.	PRIX RÉDUIT. PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF NORMAL, PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.
	Report	536,028	29,952,385	1,704.083 42	•	•	2,265,477 •	•
		29	580	63 80	0 110	0 150	87 •	20
		5	125	13 50	0 108	0 140	17 50	25
		219	6,570	700 80	0 107	0 133	876 •	30
		29	1,015	107 30	0 106	0 129	130 50	35
		11	440	46 20	0 106	0 125	55 •	40
		8	360	37 60	0 104	0 122	44 •	45
		8	400	41 60	0 104	0 120	48 •	50
		9	630	64 80	0 103	0 114	72 •	70
		3	223	23 10	0 103	0 113	25 50	75
		9	720	73 80	0 103	0 112	81 •	80
		3	270	27 60	0 102	0 111	30 •	90
		1	95	9 70	0 102	0 111	10 50	95
		1	115	11 70	0 102	0 109	12 50	115
		3	360	36 60	0 100	0 108	39 •	120
		1	175	17 70	0 100	0 106	18 50	175
		775	15,500	1,395 •	0 090	0 130	2,015 •	20
		5	125	11 •	0 088	0 120	15 •	25
		9	270	23 40	0 087	0 113	30 60	30
		66	2,310	198 •	0 086	0 109	250 80	35
		18	900	75 60	0 084	0 100	90 •	50
		279	15,345	1,283 40	0 083	0 098	1,566 60	53
		108	7,560	626 40	0 083	0 094	712 80	70
		5	375	31 •	0 083	0 093	35 •	75
		8	650	52 80	0 083	0 093	59 20	80
		34	2,790	229 40	0 082	0 091	254 20	90
		5	375	47 •	0 082	0 089	51 •	115
		5	600	49 •	0 082	0 088	53 •	120
		8	1,480	120 •	0 081	0 085	226 40	185
		1,561	62,440	5,307 40	0 085	0 105	6,556 20	40
	A reporter. . .	539,250	30,065,375	1,714,808 62			2,278,639 80	

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
457 suite.	Fontes brutes.	La Louvière à Marchiennes.	30	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre.
	—	— Couillet.	35	
	—	— Bruxelles (Midi)	50	
	Mitraillo	— — (Allée-Verte)	55	
	Briques	— Marchiennes.	30	

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	PRIX RÉDUIT, PAR TONNE-KILOMÈT.	PRIX DU TARIF normal. PAR TONNE-KILOMÈT.	RECETTE d'après LE TARIF NORMAL.	PARCOURS MOYEN EN KILOMÈTRES.	
365	Report	539,250	30,065,375	4,714,808 62	"	"	2,278,639 80	"	
	Totalité	$\left. \begin{array}{l} 440 + 5,966 = 6,406 \\ 65 \end{array} \right\}$	44	330	22 "	0.067	0.093	30 80	30
			37	1,295	85 40	0.066	0.089	444 70	35
			17	850	54 40	0.064	0.080	68 "	50
			5	275	17 50	0.064	0.078	24 50	55
			40	1,240	80 "	0.067	0.093	112 "	30
	TOTAUX ET MOYENNES.	539,360	30,069,335	4,745,067 62	0.057	0.076	2,278,986 80	56	

Recette moyenne par tonne embarquée : fr. 3-48.

Résultats par classe du tarif.

Marchandises de 1 ^{re} classe . .	4,433	352,785	28,026 40	0.079	0.112	39,744 50	80
— de 2 ^e — . . .	59,638	4,505,985	276,907 86	0.060	0.093	448,709 40	76
— de 3 ^e — . . .	182,065	8,633,500	510,350 08	0.039	0.084	697,394 40	47
Tarif spécial de services mixtes.	427,873	5,355,905	308,090 63	0.058	0.072	388,648 30	42
— du 1 ^{er} janvier 1864 . . .	465,351	11,224,460	594,692 95	0.053	0.065	731,526 20	68
TOTAUX ET MOYENNES.	539,360	30,069,335	4,745,067 62	0.057	0.076	2,278,986 80	56

XX. — *Transports effectués en vertu de traités*

N° DES CONTRATS.	NATURE DES TRANSPORTS.	INDICATION DES PARCOURS.	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	DURÉE DES TRAITÉS.
1	Verreries par tapisseries	Jemmapes à Gosselies	45	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre. . .
		— Bruxelles (Midi)	63	
		— Namur	90	
		— Malines	90	
		— Anvers	115	
		— Gand	105	
		— Bruges	150	
Transports de finances				
2	Fonds et valeurs	Paris à Bruxelles	84	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre. . .
3	Id.	Id.	84	Id. id.

spéciaux mais sans réduction sur les prix du tarif.

NOMBRE DE JOURS.	NOMBRE DE WAGONS ou TONNAGE GARANTI.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. (Tonnes.)	NOMBRE de TONNES-KILOM.	RECETTE RÉELLE.	Observations.
365	Totalité des expéditions.	5	"	27 50	Transports effectués au moyen de tapis- sières construites par le contractant.
		21	"	487 50	
		5	"	50 "	
		40	"	400 "	
		20	"	250 "	
		50	"	460 "	
		45	"	240 "	
	TOTAUX	120	"	4,315 "	
Report du tableau XIX.	539,360	"	4,715,067 62		
TOTAUX	539,480	"	4,716,382 62		

à prix réduits.

365	Totalité des expéditions.	"	"	2,801 50	Valeurs transportées 11,206,000 francs.
365	Id. id.	"	"	8,444 25	Id. 32,577,000 id.
	TOTAL	"	"	40,945 75	
	Reports ci-dessus. .	"	"	4,716,382 62	
	TOTAL GÉNÉRAL . . .	"	"	4,727,328 37	

N° XXI. — *État indiquant le mouvement de la recette (part de l'État) des transports de la ligne de Dendre-et-Waes,*

STATIONS DE DÉPART.	EREMBODEGEM.		ALOST.		GYSEGHEM.		AUDEGHEM.	
	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.
Centre.....	3.482	7.799 68	7.458	16.033 92	73	185 34	64	456 05
Écaussinnes.....	35	67 37	90	173 24	"	"	"	"
Gosselies.....	227	556 45	739	1.810 55	10	26 60	65	464 90
Roux.....	227	579 98	1.447	3.672 41	"	"	45	440 40
Marchiennes.....	85	212 47	477	4.194 76	"	"	45	411 70
Charleroi.....	5	12 77	307	789 "	"	"	27	92 02
Châtelineau.....	"	"	45	44 47	"	"	"	"
Farciennes.....	"	"	926	2.519 45	"	"	"	"
Tamines.....	"	"	7	20 09	"	"	"	"
Ans.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Haut-Pré.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Liège.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Chénée.....	40	32 90	"	"	"	"	"	"
Mons.....	40	47 32	5	8 66	"	"	"	"
Jemmapes.....	250	433 42	3.262	5.651 41	35	68 07	144	289 40
Saint-Ghislain.....	1.146	2.408 64	845	4.554 80	"	"	"	"
Boussu.....	5	9 72	"	"	"	"	"	"
Thulin.....	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.....	5.482	11.830 12	45.278	33.469 76	418	290 04	387	924 17

de charbon, de coke et de briquettes effectués à prix réduits, en destination des stations pendant l'année 1861.

TERMONDE.		ZELE.		LOKEREN.		TOTALS.		Observations.
Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	Mouvement.	Recettes. — Part de l'État.	
898	2,087 93	308	782 »	3,436	8,801 84	45,419	35,849 76	
62	419 34	25	53 37	210	470 40	422	883 72	
180	437 25	20	50 »	593	1,625 47	1,834	4,670 92	
328	825 44	88	241 29	4,487	3,293 01	3,322	8,721 90	
221	541 39	113	308 39	954	2,714 67	1,892	5,083 38	
344	864 58	63	168 12	4,944	5,343 31	2,687	7,239 80	
68	481 94	544	4,470 62	490	1,307 90	4,117	3,004 93	
20	53 27	445	394 42	367	1,026 08	4,458	4,019 92	
7	20 09	»	»	»	»	14	40 48	
40	408 57	441	434 27	470	1,441 30	651	4,954 14	
70	196 »	»	»	55	164 »	425	360 »	
»	»	5	12 10	40	423 67	45	135 77	
»	»	»	»	»	»	10	32 90	
»	»	»	»	20	45 35	35	71 33	
4,405	2,268 01	2,440	4,519 38	4,842	4,079 43	8,745	47,308 82	
91	494 40	50	113 37	503	4,138 77	2,635	5,109 98	
»	»	»	»	»	»	5	9 72	
»	»	»	»	46	37 88	46	37 88	
3,434	7,897 88	3,612	8,544 03	42,424	31,586 08	40,432	94,532 05	

284

N° XXII.

*Relevé des quantités de charbons et de coke expédiées des stations désignées
ci-après, en destination de la France, pendant l'année 1861.*

STATIONS D'EXPÉDITION.	PAR MOUSCRON.				PAR QUIÉVRAIN.			
	KILOMÈTRES.	POIDS taxé.	QUANTITÉS ou mouvement.	RECETTE (part de l'État) d'après la distance légale.	KILOMÈTRES.	POIDS taxé.	QUANTITÉS ou mouvement.	RECETTE (part de l'État) d'après la distance légale.
	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tonnes.	Tonnes-kilom.	Francs.		Tonnes.	Tonnes-kilom.	Francs.	
Gosselies et Courcelles.	120	23,500	2,820,000	165,228 70	60	2,700	162,000	11,070 »
Roux.	120	9,277	1,115,240	41,645 70	65	5,170	206,050	15,870 »
Marchiennes.	125	400	50,000	1,870 »	65	110	7,150	424 »
Charleroi.	125	1,985	248,125	9,107 50	70	55	5,850	505 50
Couillet.	»	»	»	»	»	»	»	»
Châtelineau (station et rivage).	135	770	105,950	5,585 20	80	140	11,200	707 »
Farciennes.	140	60	8,400	284 10	80	260	20,800	1,272 »
Tamines.	140	240	55,600	1,151 55	85	690	58,650	5,575 »
Auvclais.	145	10	1,450	48 »	»	»	»	»
Moustier.	»	»	»	»	95	10	950	52 »
Marimont.	»	»	»	»	45	10	450	29 »
Bascoup.	105	5,560	562,800	21,546 70	45	1,220	54,900	5,558 »
L'Étoile.	105	550	57,750	2,266 70	45	590	17,550	1,151 »
L'Olive.	105	200	21,000	822 40	45	480	21,680	1,592 40
La Verrerie.	105	»	»	»	45	10	450	29 »
Beaume.	100	50	5,000	200 60	40	1,350	62,000	4,406 50
La Louvière.	100	1,570	157,000	5,558 50	40	2,060	118,400	8,609 »
La Paix.	95	270	25,840	1,094 40	55	150	5,250	455 »
Dois-du-Luc.	95	695	66,025	2,799 90	55	2,806	98,210	8,120 »
Bracquagnies.	95	150	14,250	606 75	55	5,800	205,100	16,820 »
Mons (station et bassin).	80	50	2,400	17 50	20	90	1,800	153 »
Jemmapes.	85	15,946	1,015,410	54,255 »	15	52,492	487,580	58,741 20
Saint-Ghislain.	85	950	85,500	3,615 75	10	65,282	652,820	65,620 45
Boussu.	90	»	»	»	5	75	575	60 »
Thulin.	95	»	»	»	5	15,671	68,535	10,956 60
TOTAUX.		61,845	6,569,540	255,789 95		152,121	2,245,370	188,186 65
Parcours moyen en kilomètres			105 00				16 98	

PAR ERQUELINNES.				PAR HAUMONT.				RÉCAPITULATION.	
KILOMÈTRES.	POIDS taxé.	QUANTITÉS ou mouvement.	RECETTE (part de l'État) d'après la distance légale.	KILOMÈTRES.	POIDS taxé.	QUANTITÉS ou mouvement.	RECETTE (part de l'État) d'après la distance légale.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tonnes.	Tonnes-kilom.	Francs.		Tonnes.	Tonn.-kilom.	Francs.		
3	70,096	550,480	56,594 36	»	»	»	»	Par Mouscron .	61,845 255,789 95
5	56,510	181,350	29,048 "	»	»	»	»	— Quiévrain .	152,121 188,186 65
»	»	»	»	»	»	»	»	— Erquelinnes.	295,561 289,862 77
»	»	»	»	»	»	»	»	— Haumont .	10,917 18,562 50
5	1,700	8,500	1,560 "	»	»	»	»		498,442 752,401 67
5	69,120	545,600	65,257 "	»	»	»	»		
15	45,750	686,250	55,176 85	»	»	»	»		
15	24,260	565,900	55,964 "	»	»	»	»		
15	2,270	54,050	5,178 "	»	»	»	»		
25	40	1,000	86 "	»	»	»	»		
5	740	5,700	792 50	20	10	200	17 "		
5	20,700	105,800	22,215 20	20	5,800	77,200	6,562 "		
5	6,110	50,550	6,644 70	20	1,060	21,200	1,802 "		
5	6,270	51,550	6,767 40	20	1,020	20,400	1,754 90		
5	»	»	»	20	50	1,000	85 "		
5	2,580	12,900	2,762 70	20	4,150	52,600	7,025 50		
5	120	600	128 40	20	200	4,000	540 "		
»	»	»	»	20	470	9,400	799 "		
»	»	»	»	20	7	140	11 90		
5	9,453	47,175	10,095 66	20	110	2,200	187 "		
»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»		
	295,561	2,171,405	289,862 77		10,917	218,540	18,562 50		
		7 40				20 "			

N° XXIII.

Relevé des quantités de minerais expédiées de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Charleroi, Couillet et Montigny, pendant l'année 1861.

MOIS.	TONNES.	Observations.
Janvier	1,554	
Février	1,477	
Mars	1,116	
Avril	1,784	
Mai	2,538	
Juin	1,972	
Juillet	1,965	
Août	2,260	
Septembre	962	
Octobre	1,490	
Novembre	695	
Décembre	642	
TOTAL	17,755	

N° XXIV.

*État détaillé des recettes figurant comme produits extraordinaires dans
les comptes de 1861.*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de magasinage, dépôt et amendes.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grues, engins, chargement et déchargement
Bruxelles (Nord) . . .	850 "	29 70	"	"	"	"	"	"	"
— (Bureau cent.) . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— (Allée-verte) . . .	"	2,049 50	"	53 50	"	"	"	"	90 80
— (Entrepôt) . . .	"	592 60	"	"	"	"	14,263 56	"	"
Vilvorde	50 "	216 23	"	"	"	"	"	"	"
Malines	602 50	90 "	"	"	"	"	"	"	138 20
Duffel	63 "	20 "	"	"	"	"	"	"	"
Contich	50 "	19 "	"	"	"	"	"	"	"
Lierre	25 "	73 63	"	"	"	"	"	"	"
Vieux-Dieu	"	506 50	"	"	"	"	"	"	"
Anvers	2,035 "	2,133 10	"	"	"	"	494 23	291 "	1,243 30
Jette	5 "	"	"	"	"	"	"	"	"
Ternath	50 "	105 90	"	"	"	"	"	"	"
Lede	143 "	9 "	"	"	"	"	"	"	"
Capelle	50 "	5 93	"	"	"	"	"	"	"
Londerzeel	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malderen	10 "	"	"	"	"	"	"	"	"
Buggenhout	53 "	"	"	"	"	"	"	"	"
Termonde	530 "	204 50	"	"	"	"	298 53	"	51 63
Audeghem	"	2 "	"	"	"	"	"	"	"
Zele	100 "	22 80	"	"	"	"	"	"	2 50
Lokeren	83 "	255 63	"	"	"	"	"	"	18 50
Alost	710 "	544 23	"	"	"	"	"	"	43 63
Erembodeghem	"	14 30	"	"	"	"	"	"	"
Denderleeuw	63 "	22 "	"	"	"	"	"	"	"
Ninove	150 "	136 73	"	1 50	"	"	"	"	8 90
Santhergen	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Idegheem	20 "	27 73	"	"	"	"	"	"	"
Grammont	163 "	438 40	"	"	"	"	"	"	53 13
Acren	40 "	"	"	"	"	"	"	"	"
Lessines	60 "	142 23	"	" 23	"	"	"	"	"
Papignies	50 "	173 50	"	"	"	"	"	"	"
Rebaix	50 "	"	"	"	"	"	"	"	"
Wetteren	80 "	95 10	"	"	"	"	"	"	17 43
Melle	15 "	33 70	"	"	"	"	"	"	"
A reporter	3,872 50	7,444 30	"	37 23	"	"	15,037 96	291 "	1,668 10

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtax-s non remboursés.	Dépôt des bagages dans les stations.	Location et cloûmage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
28 33	90 85	668 35	"	"	"	1,152 55	2,799 80	
12 20	7 40	"	"	"	"	"	19 60	
28 30	41 80	"	1,087 30	"	"	10 "	5,565 40	
5 70	5 48	"	"	"	"	"	14,667 14	
1 85	2 11	12 15	"	"	"	"	282 34	
16 63	17 51	250 70	45 "	"	"	976 95	2,157 51	
5 15	" 20	"	"	"	"	"	88 55	
" 20	"	9 60	"	"	"	1 "	79 80	
2 12	" 95	" 70	"	"	"	"	102 42	
5 25	" 04	" 30	"	"	"	"	570 09	
47 47	24 24	779 15	895 "	"	"	60 18	8,042 69	
" 50	" 06	"	"	"	"	"	5 56	
" 70	1 48	"	"	"	"	"	156 08	
1 65	1 "	" 20	"	"	"	"	156 85	
" 75	" 90	" 20	"	"	"	"	57 80	
1 85	6 85	" 60	"	"	"	"	9 28	
" 50	" 45	"	"	"	"	"	10 95	
2 75	" 05	"	"	"	"	"	57 80	
10 18	1 56	14 60	"	"	"	1 25	951 89	
" 50	"	"	"	"	"	"	2 50	
1 68	" 52	5 75	"	"	"	1 50	154 75	
5 82	6 72	10 10	25 "	"	"	"	582 79	
8 49	2 32	86 65	"	"	"	"	1,195 56	
"	"	"	"	"	"	"	14 50	
" 50	" 92	" 85	"	"	"	"	89 27	
6 05	1 01	15 "	"	"	"	5 "	520 21	
" 65	" 25	"	"	"	"	"	" 88	
" 10	"	" 10	"	"	"	"	47 95	
10 65	5 96	44 35	"	"	"	"	697 69	
" 65	" 20	"	"	"	"	"	40 85	
5 65	2 55	11 60	"	"	"	"	220 08	
" 45	" 21	"	"	"	"	5 "	211 16	
" 25	"	"	"	"	"	"	50 25	
5 50	1 80	15 10	"	"	"	"	212 75	
" 45	" 10	9 80	"	"	"	"	59 05	
209 27	225 21	1,914 05	2,030 80	"	"	2,211 45	56,999 57	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses stads.	Frais de magasinage, dépôt et entendés.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses de parcours des stations.	Déclarations en douane.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report	5,872 50	7,444 30	»	57 25	»	»	15,057 96	291 »	1,668 10
Gand	1,303 »	1,175 55	»	»	»	»	408 05	»	»
— (Entrepôt)	»	422 »	»	»	»	»	54 75	»	»
Trouchiennes	»	18 »	»	»	»	»	»	»	»
Hansbeke	25 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Aeltre	50 »	75 50	»	»	»	»	»	»	»
Bloemendael	20 »	9 45	»	»	»	»	»	»	»
Bruges	762 50	537 85	»	»	»	»	656 25	»	85 80
Plasschendael	50 »	25 25	»	»	»	»	»	»	»
Ostende	113 »	108 18	»	»	»	»	280 »	»	7 85
La Pinte	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Deynze	50 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Waereghem	25 »	171 60	»	»	»	»	»	»	5 »
Haerlebeke	20 »	37 »	»	»	»	»	»	»	»
Courtrai	580 »	215 20	»	»	»	»	1,169 70	»	57 55
Mouscron	52 50	222 50	»	»	»	»	800 25	»	2 50
Néchin	150 »	22 85	»	»	»	»	»	»	12 50
Templeuve	10 »	20 »	»	»	»	»	»	»	»
Tournai	455 »	844 76	»	»	»	»	1,552 51	»	8 »
Haecht	»	19 50	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	60 »	414 »	»	17 50	»	»	291 50	»	116 20
Vertryck	»	25 90	»	»	»	»	»	»	»
Tirlemont	55 »	462 80	»	»	»	»	»	»	»
Landen	140 »	78 20	»	9 60	»	»	»	»	48 00
Gingelom	»	79 25	»	»	»	»	»	»	»
Rosoux	»	10 »	»	»	»	»	»	»	»
Waremmé	175 »	76 50	»	»	»	»	»	»	»
Fexhe	55 »	5 »	»	»	»	»	»	»	»
Ans	55 »	164 25	»	1,508 80	558 08	»	»	»	»
Haut-Pré	20 »	82 75	»	»	»	»	»	»	»
Liège	155 »	522 55	»	134 40	220 »	»	5,052 80	»	662 10
Chênée	150 »	174 70	»	»	»	»	»	»	9 60
Chaudfontaine	75 »	» 75	»	»	»	»	»	»	»
Trooz-Aval	»	52 87	»	»	»	»	»	»	»
Nessonvaux	50 »	121 75	»	»	»	»	»	»	140 »
A reporter	10,412 50	15,452 36	»	1,727 55	558 08	»	23,114 17	291 »	2,813 10

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Dépôt des bagages dans les stations.	Location et ébouage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
209 27	225 21	1,014 05	2,030 50	»	»	2,211 43	36,999 57	
52 25	20 06	354 50	6 »	»	»	4 50	5,806 91	
» 60	» 23	»	»	»	»	»	477 60	
» 20	»	»	»	»	»	»	18 20	
» 20	»	»	»	»	»	»	25 26	
1 10	11 12	»	»	»	»	»	115 72	
» 70	» 15	» 25	»	»	»	»	50 53	
5 76	6 11	574 »	77 50	»	»	1 50	2,587 27	
» 15	»	»	»	»	»	»	55 40	
0 21	6 73	226 10	50 »	»	»	5 »	788 07	
» 20	»	»	»	»	»	»	» 20	
2 60	1 10	14 50	5 »	»	»	»	55 »	
1 25	1 93	1 »	»	»	»	»	205 78	
5 05	» 02	1 40	»	»	»	»	61 47	
10 85	8 72	122 80	50 »	»	»	»	2,102 80	
12 58	» 85	15 95	50 »	»	»	»	1,154 95	
1 60	» 16	»	»	»	»	»	187 11	
1 10	2 07	»	5 »	»	»	»	58 17	
25 92	53 48	151 50	15 »	»	»	3 75	2,849 52	
» 55	»	1 10	»	»	»	»	20 95	
57 98	12 41	128 75	50 »	»	»	1 »	1,129 54	
» 25	»	»	»	»	»	»	26 15	
10 »	5 21	26 20	15 »	»	»	»	354 21	
5 05	4 52	2 »	445 »	»	»	»	755 27	
» 55	» 07	»	»	»	»	»	79 67	
» 40	»	»	»	»	»	»	10 40	
2 50	4 21	»	5 »	»	»	»	265 01	
» 65	1 85	»	»	»	»	»	60 50	
4 25	1 27	»	»	»	»	»	2,031 65	
2 90	5 25	5 20	»	»	»	»	112 10	
16 26	25 50	488 45	107 »	7,370 »	»	9 90	12,941 76	
5 55	» 54	18 »	»	»	»	2 »	558 19	
5 48	2 19	7 20	»	»	»	»	88 62	
55 »	»	»	»	»	»	»	65 87	
1 65	1 85	1 40	»	»	»	»	525 65	
460 99	577 21	4,009 75	2,891 »	7,370 »	»	2,239 08	69,896 79	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de magasinage, dépôt et amendes.	Usage des voies, stations et quais	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grue, engins chargement et déchargement
Report.	10,412 50	13,432 36	»	1,727 55	538 08	»	23,114 17	291 »	2,815 10
Pepinster	90 »	91 23	»	»	»	»	»	»	1 60
Ensival	82 50	28 »	»	14 60	»	»	»	»	»
Verviers	120 »	573 73	»	»	»	»	5,597 23	»	42 80
Dolhain	40 »	7 33	»	»	»	»	»	»	»
Herbesthal	»	210 75	»	1,122 20	»	»	»	»	14 60
Bruxelles (Midi)	512 50	2,513 88	»	»	»	»	»	»	283 45
Ruysbroeck	73 »	87 75	»	»	»	»	»	»	12 10
Loth	10 »	3 10	»	»	»	»	»	»	»
Hal	100 »	171 30	»	12 »	»	»	»	»	2 55
Lembecq	»	57 50	»	»	»	»	»	»	»
Tubize	83 »	327 40	»	48 23	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte	60 »	112 »	»	»	»	»	»	»	»
Ecaussines	53 »	73 80	»	374 43	»	»	»	»	»
Marche-lez-Écaussines.	»	» 75	»	»	»	»	»	»	»
Manage	270 »	116 63	»	176 80	600 »	»	»	»	»
L'Olive	3 »	679 »	»	183 25	»	»	»	»	2 55
Mariemont	70 »	83 73	»	1 »	»	»	»	»	»
Beaume	120 »	263 63	»	760 50	»	450 »	»	»	»
La Louvière	500 »	447 66	8,867 50	141 »	»	»	»	»	»
Braquegnies	140 »	90 »	»	37 73	»	»	»	»	3 20
Havré	15 »	36 »	»	»	»	»	»	»	»
Obourg	20 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Nimy	120 »	18 30	»	»	»	»	»	»	»
Goy-lez-Piéton	50 »	101 50	»	»	»	»	»	»	»
Pont-à-Celles	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Luttre	63 »	13 73	»	»	»	»	»	»	»
Gosselies	137 50	476 83	»	2,784 73	1,000 »	»	»	»	43 20
Roux	137 30	208 10	»	1,581 01	200 »	»	»	»	2 70
Marchiennes	103 »	461 03	»	6,615 63	»	»	»	»	»
Charleroi	732 50	593 03	»	10,248 70	»	»	»	»	38 83
Couillet	»	148 73	»	203 30	»	»	»	»	»
Chatelineau	280 »	1,173 93	»	8,382 46	»	»	»	»	»
Fareennes	260 »	149 30	»	3,000 »	»	»	»	»	»
Tamines	432 30	80 10	»	1,276 46	»	»	»	»	18 83
A reporter	15,002 50	22,638 33	8,867 50	40,693 86	2,338 08	430 »	28,511 42	291 »	3,279 33

Pénalités A charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées	Dépit des bagages dans les stations.	Location et chômage des tap'ssières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
460 99	377 21	4,009 75	2,891 "	7,370 "	"	2,250 08	69,896 79	
5 80	2 51	53 80	"	"	"	"	224 96	
2 10	1 98	2 95	"	"	"	"	152 15	
51 03	55 68	125 65	15 "	"	"	"	6,359 16	
1 20	" 08	"	5 "	"	"	"	53 65	
" 53	" 62	" 10	"	"	"	"	1,548 82	
55 64	21 "	408 95	47 "	"	"	1,231 40	5,095 82	
5 25	5 "	1 10	"	"	"	"	186 20	
" 43	1 50	"	"	"	"	6 15	21 20	
3 60	" 71	6 85	"	"	"	"	297 01	
" 20	"	" 10	"	"	"	"	57 80	
6 70	" 85	7 95	"	"	"	"	476 13	
22 28	5 66	"	24 "	"	"	"	223 94	
14 41	5 55	"	45 "	"	"	50 "	616 21	
" 10	"	"	"	"	"	"	" 85	
14 78	5 15	49 90	10 "	"	"	"	1,245 28	
4 40	" 20	"	"	"	"	"	876 40	
2 80	" 58	"	"	"	"	"	138 15	
2 80	"	" 50	"	"	"	"	1,897 43	
6 15	" 80	15 15	"	"	"	"	9,858 26	
5 53	6 21	" 80	2 30	"	"	"	285 81	
" 50	" 10	"	"	"	"	"	71 60	
" 50	"	"	"	"	"	"	20 50	
" 95	2 13	"	"	"	"	"	141 38	
" 48	" 05	"	"	"	"	"	152 "	
1 10	" 18	"	"	"	"	"	1 28	
2 23	" 80	" 10	"	"	"	"	82 20	
11 80	" 41	12 10	5 "	"	"	"	4,471 61	
5 70	" 59	19 95	"	"	"	"	2,178 55	
18 95	4 71	8 80	85 "	"	"	"	7,501 14	
12 49	17 91	415 95	112 50	17,220 60	"	"	29,192 55	
2 55	5 90	"	"	"	"	"	560 48	
2 60	4 55	59 95	5 "	"	"	"	9,908 51	
9 20	1 99	"	"	"	"	"	5,420 49	
5 70	" 22	5 "	15 "	"	"	"	1,831 83	
718 10	504 65	5,158 70	3,262 "	24,790 60	"	5,346 65	160,098 92	

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses dérivés.	Frais de magasinage, dépôt et amendes.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes exécutives.	Quote-part des reddits particuliers dans les dépenses de personnel des stations.	Déclarations en douce.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Report	15,002 50	22,638 33	8,867 50	40,695 86	2,358 08	450 »	28,511 42	201 »	5,279 55
Auvclais	115 »	18 80	»	211 32	»	»	»	»	» 25
Moustier	125 »	15 65	»	1,675 77	»	»	»	»	»
Floreffe	55 »	180 75	»	740 28	»	»	»	»	9 50
Namur	55 »	408 50	»	»	»	»	»	»	16 35
Soignies	55 »	579 75	»	2,545 80	»	»	»	»	5 »
Jurbise	65 »	25 85	»	»	»	»	»	»	»
Lens	10 »	50 75	»	»	»	»	»	»	»
Brugelle	90 »	11 »	»	»	»	»	»	»	»
Chièvres et Attres . . .	10 »	115 30	»	4 »	»	»	»	»	»
Maffles	30 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Ath	325 »	114 50	»	74 20	»	»	»	»	»
Ligne	»	66 »	»	»	»	»	»	»	»
Leuze	105 »	301 40	»	»	»	»	»	»	»
Bary-Maulde	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Havannes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mons	842 50	1,024 18	»	»	»	»	2,355 10	»	»
Mons (Bassin)	»	79 75	1,818 65	»	»	»	»	»	191 »
Jemmapes	190 »	1,034 10	»	4,546 20	»	»	»	»	26 25
Saint-Ghislain	140 »	1,177 30	»	497 50	»	»	»	»	20 »
Boussu	200 »	249 60	»	69 40	»	»	»	»	»
Thulin	»	98 60	»	»	800 »	»	»	»	»
Quiévrain	30 »	408 25	»	»	»	»	2,566 65	»	17 40
TOTAUX du service intérieur	17,425 »	28,308 16	10,686 15	50,856 53	3,158 08	450 »	53,951 17	201 »	5,565 50

Pénalités à charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Dépôt des bagages dans les stations.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
715 10	504 63	5,185 70	3,262 "	24,790 60	"	5,346 65	160,098 92	
5 55	"	"	"	"	"	"	348 90	
" 91	2 22	" 60	"	"	"	"	1,818 15	
6 10	7 12	5 70	25 "	"	"	1 25	1,025 70	
18 11	17 55	576 60	94 50	"	"	"	986 19	
5 85	2 16	19 05	35 "	"	"	"	2,826 49	
1 75	" 20	7 45	"	"	"	"	100 25	
" 45	" 10	12 70	"	"	"	"	54 "	
2 13	" 20	4 55	"	"	"	"	107 88	
" 70	"	2 80	"	"	"	"	155 "	
1 10	"	"	"	"	"	"	51 10	
9 85	" 14	4 75	15 "	"	"	"	545 24	
3 20	" 20	"	"	"	"	"	69 40	
11 88	1 94	5 80	58 "	"	"	2 "	465 02	
5 10	" 51	"	"	"	"	"	5 61	
" 05	"	"	"	"	"	"	" 05	
27 75	20 11	152 00	115 50	"	"	"	5,056 04	
" 40	"	"	"	"	"	"	2,089 80	
1 35	" 01	5 90	50 "	"	"	68 68	5,022 69	
18 17	15 25	16 90	12 "	"	"	284 61	2,179 75	
2 15	" 15	14 "	"	"	"	"	555 28	
2 70	" 15	5 40	"	"	"	"	906 85	
10 38	5 26	18 50	15 "	"	"	"	5,071 24	
846 91	575 64	5,840 "	3,640 "	24,790 60	"	3,903 17	188,587 51	

Services mixtes et

DÉSIGNATION DES STATIONS.	Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	Frais de magasinage, dépôt et amendes.	Usage des voies, stations et quais.	Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	Salaires des gardes excen- triques.	Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations.	Déclarations en douane.	Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation.	Frais de grue, engins, chargement et déchargement
Franco-belge.	»	»	»	24,643 »	»	»	»	»	»
Nord-belge.	»	»	31,270 »	22,046 09	»	44,107 53	»	2,190 »	»
Mons à Hautmont. . .	»	»	6,100 »	6,952 24	»	9,574 81	»	750 »	»
Sambre et Meuse. . . .	»	»	10,270 »	8,542 97	»	19,588 62	»	»	»
Flandre occidentale. .	»	»	8,000 »	»	»	25,980 42	»	»	»
Luxembourg.	»	»	6,000 »	1,280 28	»	23,758 09	»	750 »	»
Lierre à Turnhout . .	»	»	»	»	»	4,541 65	»	»	»
Charleroi à Louvain. .	»	»	23,500 »	4,942 52	»	21,955 75	»	565 »	»
Pepinster à Spa	»	»	»	»	»	4,988 24	»	»	»
Hainaut et Flandres. .	»	»	5,000 »	17,009 83	800 »	9,706 88	»	750 »	»
Hollando-belge.	»	»	4,700 »	»	300 »	4,100 »	»	»	»
Chemin de fer du Centre	»	»	»	»	»	7,285 40	»	»	»
Prusso-néerland-belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX.	»	»	94,840 »	83,578 95	1,500 »	175,545 19	»	4,745 »	»
Report du service inté- rieur	17,425 »	28,398 16	10,686 13	30,856 55	3,158 08	450 »	33,951 17	291 »	3,565 50
TOTAUX GÉNÉRAUX. . .	17,425 »	28,398 16	105,526 15	136,233 28	4,458 08	175,995 19	33,951 17	5,056 »	5,565 50

internationaux.

Pénalités A charge des bureaux qui ont commis des irrégularités.	Surtaxes non remboursées.	Dépôt des bagages dans les stations.	Location et chômage des tapissières.	Location de locomotives et tenders.	Éclairage et chauffage.	RECETTES diverses.	TOTAL.	Observations.
»	»	»	»	»	»	522 66	28,167 66	
»	»	»	»	»	»	»	99,615 44	
»	»	»	»	»	»	»	25,537 08	
»	»	»	»	»	»	»	58,401 59	
»	»	»	»	»	»	»	31,980 42	
»	»	»	»	»	»	»	55,728 57	
»	»	»	»	»	»	»	4,541 65	
»	»	»	»	»	»	»	50,741 27	
»	»	»	»	»	»	»	4,988 24	
»	»	»	»	»	»	»	32,446 73	
»	»	»	»	»	400 »	»	10,000 »	
»	»	»	»	»	819 04	911 30	9,815 74	
»	»	»	»	»	299 96	»	299 96	
»	»	»	»	»	1,319 »	1,453 96	564,762 10	
846 91	575 64	5,840 »	5,640 »	24,790 60	»	5,905 17	188,537 31	
846 91	575 64	5,840 »	5,640 »	24,790 60	1,319 »	5,337 13	585,119 61	

N° XXV. -

RAILS. -- Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1861.

DÉSIGNATION.	NATURE DES RAILS.	MÈTRES COURANTS DE RAILS.				
		ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A double BOURRELET.	VIGNOLES.	TOTAL
		De 17 à 22 Kilog. par mètre.	De 25 à 27 kilog. par mètre.	De 34 kilog. par mètre.	De 35 kilog. par mètre.	
En dépôt au 1 ^{er} jan- vier 1861.	Neufs.	"	"	25,685 53	48,251 20	73,914 59
	Vieux.	355 18	57,095 95	80,672 02	"	118,721 75
Fournitures faites en 1861 et produits du remaniage.....	Neufs.	"	"	100,906 96	141,258 52	242,163 28
	Rails ôtés des voies ...	Vieux.	7,456 44	125,060 88	405,760 52	25 96	554,501 60
ENSEMBLE.....	Neufs.	"	"	126,590 29	189,489 58	316,079 87
	Vieux.	7,789 62	160,776 81	484,152 94	25 96	653,023 55
Employés aux renou- vellements.	Neufs.	"	"	87,258 67	106,756 74	194,013 41
	Vieux.	"	17,110 88	500,358 99	"	517,466 87
Employés à l'établis- sement de voies nou- velles.	Neufs.	"	"	21,152 06	56,514 26	77,666 32
	Vieux.	"	13,648 28	25,544 10	"	39,192 58
Rails mis hors de ser- vice.....	Vieux.	7,594 09	95,800 76	111,428 92	"	212,320 77
	ENSEMBLE.....	Neufs.	"	"	108,590 75	165,271 "	271,661 75
Vieux.		7,594 09	126,239 89	453,526 01	"	608,979 99
En dépôt au 1 ^{er} jan- vier 1862.	Neufs.	"	"	18,199 56	23,218 58	44,418 14
	Vieux.	393 35	54,516 92	49,106 95	25 96	84,043 34

N° XXVI.

Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1^{er} janvier 1862.

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 ^{er} JANVIER 1862.			
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	À DOUBLE BOURRELET.	VIGNOLES
Bruxelles à Malines.....	1855	20	•	50,457	51,107	55,750	24,564	99,214	5,628
	1858	»	20						
	1841	5	»						
Malines à Anvers.....	1856	24	•	51,105	12,815	2,108	10,825	112,415	1,945
	1858	»	24						
	1840	5	5						
Contich à Lierre.....	1855	6	•	6,559	5,051	»	1,446	17,454	48
	1857	24	2						
Malines à Louvain.....	1859	»	10	47,286	7,778	2,297	9,485	87,527	10,047
	1841	»	12						
	1857	19	•						
Louvain à Tirlemont.....	1859	»	8	56,196	5,470	712	4,555	59,872	15,775
	1841	»	11						
	1858	26	•						
Tirlemont à Waremme.....	1859	»	15	55,756	4,552	70	5,824	105,965	7,191
	1841	»	15						
	1858	20	•						
Waremme à Ans.....	1841	»	20	56,770	1,889	205	454	66,008	10,052
	1842	6	6						
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	15,289	17,656	6,059	26,637	51,060	»
	1842	4	•						
	1843	55	59						
Liège à la frontière.....	1857	56	•	76,084	15,255	7,478	9,219	146,086	12,996
	1859	»	33						
	1844	»	25						
	1857	2	•						
Malines à Gand.....	1858	67	•	114,644	15,152	5,895	29,642	225,150	48
	1846	»	6						
	1849	»	15						
Gand à Ostende.....	1850	»	4	155,962	7,547	5,880	4,971	270,895	56
	1852	»	8						
	1855	»	7						
	1854	»	7						
	1855	»	22						
	1859	43	•						
	1852	»	7						
Gand à Courtrai.....	1853	»	9	85,050	7,801	881	7,805	148,188	26,916
	1855	»	6						
	1857	»	7						
	1858	»	•						
	1861	»	14						
A reporter.....		362	347	706,818	125,529	65,515	155,405	1,565,812	88,662

RAILS MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1860.	1861.	TOTAL.	1840 à 1860.	1861.	TOTAL.	1840 à 1860.	1861.	TOTAL.		
72,084	857	72,921	30,507	1,484	57,991	15,922	11,432	27,574	158,280	
115,345	447	115,992	5,167	»	5,167	4,058	5,796	9,854	120,015	
»	»	»	719	»	719	»	»	»	719	
64,241	149	64,390	15,785	182	15,965	6,481	7,889	14,570	92,725	
45,476	92	45,568	58,384	549	58,935	11,955	8,884	25,819	108,520	
54,947	585	55,550	43,929	2,856	48,765	14,882	4,073	18,955	125,030	
49,455	720	50,184	25,965	7,506	55,269	14,255	7,775	22,050	105,485	
12,692	835	13,547	15,281	»	15,281	142	»	142	26,970	
77,526	872	78,198	58,514	5,824	62,158	20,153	17,503	37,440	177,776	
209,823	821	210,644	58,774	154	58,928	3,096	64	5,160	272,752	
153,604	1,471	155,075	7,555	525	7,856	5,505	2,960	6,465	169,596	
4,195	758	4,951	99,446	»	99,446	1,295	»	1,295	105,672	
837,386	7,394	864,780	405,800	16,688	420,488	98,706	66,198	164,904	1,451,142	

SECTIONS.	ANNÉES DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		RAILS DANS LES VOIES, AU 1 ^{er} JANVIER 1862.			
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	À DOUBLE BOURRELET.	VIGNOLES.
Report.....	562	547	706,818	123,329	63,515	133,403	1,565,812	88,662
Courtrai à Tournai et Mous- eron à la front ^{re} de France.	1842	34	"	66,918	10,000	437	9,866	101,732	41,133
	1847	"	3						
	1848	"	12						
	1861	"	19						
Tournai à Jurbise.....	1847	13	"	98,654	9,550	"	108,622	96,809	2,847
	1848	38	"						
	1850	"	48						
Dendre-ét-Waes et Bruxel- les à Gand, par Alost.	1855	9	9	209,930	20,902	"	"	461,337	96
	1855	46	46						
	1856	53	53						
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	"	59,407	12,292	"	15,850	69,560	17,390
	1844	"	5						
	1846	"	15						
Tubise à Soignies.....	1841	17	"	33,625	7,504	"	6,784	70,836	7,078
	1846	"	17						
Soignies à Mons.....	1841	24	"	50,524	7,956	"	7,443	103,588	3,506
	1846	"	13						
	1847	"	11						
Mons à Quiévrain et Quié- vrain à la front ^{re} de France.	1842	20	"	58,340	15,543	364	16,819	89,527	24
	1846	"	4						
	1847	"	16						
Braine-le-Comte à Namur ..	1842	14	"	156,321	44,675	"	25,342	343,939	27,170
	1845	63	"						
	1846	"	6						
	1847	"	19						
	1849	"	21						
	1852	"	9						
Mons à Manage.....	1857	"	23	60,185	28,374	"	52,864	118,316	1,124
	1858	32	32						
Landen à Hasselt.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux.....		744	728	1,487,811	282,173	66,534	376,695	2,823,076	188,922
		1,472							

RAILS MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1860.	1861.	TOTAL.	1840 à 1860.	1861.	TOTAL.	1840 à 1860.	1861.	TOTAL.		
837,386	7,594	864,780	403,800	16,658	420,458	98,706	66,198	104,004	1,430,142	
24,530	"	24,530	60,754	158	60,912	5,996	5,259	7,235	92,497	
"	"	"	27,973	47,262	75,235	82	109	191	73,426	
"	"	"	"	138	158	5,491	4,561	10,052	10,100	
8,033	"	8,055	41,638	1,965	43,621	12,261	9,833	22,116	73,790	
1,007	"	1,007	48,017	4,101	52,118	5,880	5,124	8,074	62,699	
200	"	200	43,532	1,773	47,505	2,942	1,810	4,752	52,257	
200	"	200	38,685	887	59,570	5,230	"	5,230	43,000	
1,007	"	1,007	155,095	12,269	167,362	12,820	18,509	31,329	199,698	
"	"	"	62,428	8,292	70,720	512	"	512	71,032	
9,750	"	9,750	1,845	"	1,845	"	"	"	11,575	
801,915	7,594	909,507	888,783	95,801	979,284	143,690	109,425	255,115	2,143,706	

N° XXVII.

BILLES. — *Fournitures, emploi, situation des dépôts en 1861.*

DÉSIGNATION.	BILLES					
	EN RÉSERVE au 1 ^{er} janvier 1861.	FOURNIES PENDANT L'ANNÉE.		EMPLOYÉES		RESTANT en DÉPÔT au 31 décembre 1861.
		Quantités.	Prix.	aux remplacements.	à l'établissement de voies d'évi- tement et de doubles voies.	
Billes en chêne non préparées.....	9,655	40,350	5 55	51,886	15,720	4,557
— en sapin préparé (procédé Bethell)	58,073	145,784	4 35	104,204	47,073	49,590
Traverses en métal.....	1,558	"	"	353 Reconnues hors d'usage. 745	"	260
TOTAUX.....	69,044	184,314		157,238	61,693	54,407
ENSEMBLE.....		253,358		198,931		

N° XXVIII.

État des billes mises hors de service pendant l'année 1861.

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD	Bruxelles à Malines	467	88	25	1,020	14	»
	Malines à Anvers	257	47	14	434	37	16
	Contich à Lierre	»	20	»	»	31	»
EST	Malines à Louvain	500	»	»	2,274	472	»
	Louvain à Tirlemont	473	»	»	2,513	13	31
	Tirlemont à Waremme	27	60	»	366	»	20
	Waremme à Ans	21	»	»	2,963	20	10
VESDRE	Ans à la Meuse	»	»	»	»	»	40
	Liège à la frontière	146	»	»	1,073	103	1
OUEST	Malines à Gand	49	8	24	281	»	»
	Gand à Ostende	138	41	9	1,716	989	112
	Gand à Courtrai	364	72	17	796	470	807
	Courtrai à Tournai	380	100	177	771	173	436
	Tournai à Jurbise	2,538	»	336	2,308	277	393
	Dendre-et-Waes	373	»	»	2,276	»	»
MIDI	Bruxelles à Tubise	260	»	»	267	»	1,034
	Tubise à Soignies	664	»	»	379	»	2
	Soignies à Mons	747	19	4	749	»	»
	Mons à Quiévrain	342	4	14	143	1,440	»
NAMUR	Braine-le-Comte à Namur	1,373	»	100	7,093	»	»
	Mons à Manage	24	»	»	277	»	»
		9,127	468	718	27,893	4,065	3,104
		10,313			33,062		

3° TRIMESTRE.			4° TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES		
1,856	205	20	1,159	50	2	4,482	537	48	475	
556	131	"	824	411	442	2,031	606	472	270	
"	61	"	58	413	7	58	534	7	"	
1,701	"	"	715	"	"	4,988	472	"	"	
626	"	20	165	"	"	3,777	15	60	"	
2,498	"	"	1,370	277	3	4,261	537	23	"	
2,109	"	"	43	"	"	5,158	20	10	"	
"	59	"	"	1	"	"	60	40	"	
8,797	195	"	1,106	125	"	11,122	425	1	"	
5,241	858	855	923	"	555	4,496	846	1,434	"	
1,416	357	159	2,056	899	129	5,306	2,286	589	"	
248	311	632	1,174	509	2,249	2,382	1,452	3,705	"	
557	299	205	1,434	644	396	5,142	1,218	1,414	"	
8,536	2,652	1,593	6,584	1,596	1,313	19,966	4,505	5,841	"	
866	"	"	955	14	"	4,470	14	"	"	
1,443	566	182	1,039	104	98	5,009	470	1,284	"	
3,253	81	61	271	"	"	4,769	81	63	"	
1,358	"	31	799	"	52	5,655	19	67	"	
"	"	"	"	27	2	687	1,471	16	"	
5,694	"	443	1,073	"	18	13,225	"	561	"	
141	"	"	"	"	"	442	"	"	"	
44,858	5,555	4,162	21,704	5,158	5,448	103,562	13,226	15,432	745	
54,555			32,290			152,220				

N° XXIX. — *Compte de l'emploi du*

PROVENANCE.	BOIS D'ALLUMAGE, VIEUX.		BRIQUETTES.	
	QUANTITÉ. — Mètres cubes.	VALEUR. — Fr. 5-00.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 15-65 les 1,000 kilog.
Restant en approvisionnement, dans les dépôts, au 1 ^{er} janvier . .	6,409,020	Fr. c. 52,045 10	6,660,115	Fr. c. 87,079 47
Quantités livrées par les fournisseurs :				
1 ^o Art. 60, litt. A, du budget	»	»	47,109,020	733,636 54
2 ^o Art. 80, —	»	»	»	»
Briquettes fabriquées à titre d'essai pour le compte de l'adminis- tration, ayant coûté.	»	»	2,150	»
1 ^o Pour valeur de 21 hectolitres de charbon employé	»	»	»	(a) 24 99
2 ^o Pour frais de la transformation	»	»	»	12 00
Quantités abandonnées à l'État par les entrepreneurs	»	»	»	»
Résidus de charbon provenant du lavage de charbon maigre. . .	»	»	»	»
Déchets recueillis aux dépôts, à l'épuisement des tas de coke et de briquettes.	»	»	»	»
Livré aux dépôts par le service des voies et travaux.	7,923,000	39,625 »	»	»
Excédant constaté par suite de vérification et pris en charge par les dépôts.	»	»	2,860	»
TOTAL DES ENTRÉES.	14,334,020	71,670 10	53,774,145	842,753 90
Dont à déduire les approvisionnements restant aux dépôts au 31 décembre	6,234,820	31,172 60	8,843,593	139,618 96
Reste une consommation de.	8,099,200	40,497 50	44,928,750	703,134 94

combustible en 1861. — ENTRÉE.

CHARBON DE BOIS.		CHARBON DE TERRE, MENU.		COKE.		A REPORTER.	Observations.
QUANTITÉ. — Hectolitres.	VALEUR. — Fr. 3-20.	QUANTITÉ. — Hectolitres.	VALEUR. — Fr. 0-66.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr 20-60 les 1,000 kilog.		
526.7	Fr. c. 1,045 44	28,593.00	Fr. c. 50,522 71	1,071,934	Fr. c. 22,259 81	Fr. c. 172,752 55	<i>N. B.</i> Les sommes en italiques s'appliquent aux combustibles dont la valeur n'a pas été payée sur les fonds du budget. <i>(a)</i> La somme payée pour ces 21 hectolitres se trouve comprise déjà dans le prix du charbon menu.
1,100.0	2,988 »	549,693.50	467,556 80	224,300	4,454 75	1,250,616 09	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	24 00	
»	»	»	»	»	»	12 00	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	59,623 »	
»	»	»	»	»	»	»	
1,426.7	4,053 44	378,288.50	497,839 51	1,296,254	26,694 56	1,445,011 31	
233.7	772 64	44,810.50	59,061 50	136,761	3,229 53	213,833 05	
1,175.0	3,260 80	553,478 00	438,798 01	1,159,493	23,463 23	1,229,136 48	

N° XXIX (suite). — *Compte de l'emploi*

PROVENANCE.	REPORT.	DÉCHETS DE COKE ET DE BRIQUETTES.		FAGOTS.	
		QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 10-00 les 1,000 kilogr.	QUANTITÉ. — Pièces.	VALEUR. — Fr. 13-60 le 100.
Restant en approvisionnement, dans les dépôts au 1 ^{er} janvier	Fr. c. 172,752 53	60,491	Fr. c. 604 91	40,249	5,353 24
Quantités livrées par les fournisseurs :					
1 ^o Art. 60, litt. A, du budget	1,250,616 09	5,000	53 "	77,262	10,404 51
2 ^o Art. 80, —	"	"	"	"	"
Briquettes fabriquées à titre d'essai pour le compte de l'administration, ayant coulé . . .	"	"	"	"	"
1 ^o Pour valeur de 21 hectolitres de charbon employé	24 00	"	"	"	"
2 ^o Pour frais de la transformation	12 90	"	"	"	"
Quantités abandonnées à l'État par les entre- preneurs	"	164,784	1,642 84	"	"
Résidus de charbon provenant du lavage de charbon maigre	"	"	"	"	"
Déchets recueillis aux dépôts à l'épuisement des tas de coke et de briquettes	"	113,929	1,459 29	"	"
Livré aux dépôts par le service des voies et travaux	59,623 "	"	"	27,237	3,813 48
Excédant constaté par suite de vérification et pris en charge par les dépôts	"	"	"	"	"
TOTAL DES ENTRÉES.	1,443,011 51	546,204	3,462 04	144,748	19,782 95
Dont à déduire les approvisionnements restant aux dépôts au 31 décembre	213,853 05	25,871	258 71	49,183	6,756 56
Reste une consommation de	1,229,158 48	320,333	3,203 33	95,565	12,996 37

du combustible en 1861. — ENTRÉE.

DIVERS.				VALEURS PAYÉES		Observations.
DÉNOMINATION.	QUANTITÉ.	UNITÉ ET PRIX.	VALEUR.	sur LE BUDGET	VALEUR TOTALE.	
			Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Bois d'allumage neuf.	4.800	m. cube à 7 »	51 50	}	}	179,069 18
Bois de chauffage...	9.166	» à 18 »	165 »			
Copeaux	60	sacs à » 30	18 »	}	}	1,241,747 60
Bois de chauffage...	34.554	m. cube à 19 »	654 »			
Petits fagots.....	6,140	pièces à » 02	122 80			122 80
»	»	»	»			»
»	»	»	»			24 99
»	»	»	»			12 90
»	»	»	»			1,642 84
Résidus de charbon.	2,490	hectol. à » 40	996 »			996 »
»	»	»	»			1,159 29
»	»	»	»			43,438 18
»	»	»	»			»
Divers.....	»	»	1,987 50	1,241,885 50		226,350 48
						1,241,885 50
						1,468,213 78
Bois de chauffage...	20	m. cube à 19 »	580 »			221,250 10
Divers.....	»	»	1,607 50			1,246,963 68

N° XXX. — *Compte de l'emploi du combustible*

DESTINATION.	BOIS D'ALLUMAGE VIEUX. (VIEILLES BILLES.)		BRIQUETTES.			
	QUANTITÉ.	VALEUR.	QUANTITÉ.	VALEUR.		
	Mètres cubes	Fr 5 00.	Kilogrammes	Fr 15 65 les 1,000 kilogr.		
Direction générale et services spéciaux y annexés.....	5 000	Fr. c. 13 »	»	»		
Magasin central et commission de réception à Malines.....		»	»	»		
Service des voies et travaux. { Chauffage des bureaux.....	19.600	98 »	»	»		
{ Entretien des bâtiments.....	»	»	»	»		
Traction. { Allumage. {	Ligne du Nord.....	978.800	4,894 »	133,140	2,083 63	
	Id. de l'Est.....	1,508.410	6,542 05	330,840	5,490 63	
	Id. de l'Ouest.....	2,400.480	12,432 40	1,193,600	18,879 84	
	Id. du Midi.....	2,300.726	12,303 63	1,581,240	24,746 41	
	Machine fixe de Haut-Pré.....	12.000	60 »	»	»	
	} Chauffage. {	Ligne du Nord.....	»	»	5,625,000	87,999 98
		Id. de l'Est.....	»	»	7,103,080	111,163 20
		Id. de l'Ouest.....	»	»	11,142,200	174,373 45
		Id. du Midi.....	»	»	17,634,440	276,291 99
		Machine fixe de Haut-Pré.....	»	»	»	»
Essai de la locomotive n° 1 (a).....	»	»	»	»		
Stations. Chauffage des bureaux et des salles d'attente.....	144.716	723 88	26,900	420 99		
Arsenal de Malines. {	Bureaux.....	»	»	»	»	
	1 ^{re} division.....	»	»	73,600	1,183 14	
	2 ^e division.....	»	»	»	»	
Ateliers des stations. {	Locomotives.....	130.671	698 33	30,470	476 86	
	Voitures.....	36.200	181 »	»	»	
	Lampistes.....	»	»	»	»	
	Peintres.....	»	»	»	»	
Machines fixes, autres que celle de Haut-Pré.....	400.097	2,000 49	14,240	222 83		
Essai de fabrication de briquettes, pour compte de l'administration.....	»	»	»	»		
Service des transports.....	63.800	329 »	»	»		
TOTAL.....	8,099.500	40,497 80	44,928,730	703,134 94		
Postes. Chauffage des bureaux ambulants.....	»	»	»	»		
Télégraphes.....	»	»	»	»		
Manquants constatés par suite de vérification et portés en dépense par les dépôts.....	»	»	»	»		
TOTAL GÉNÉRAL DE LA CONSOMMATION.....	8,099.500	40,497 80	44,928,730	703,134 94		

pendant l'exercice 1861. — SORTIE.

CHARBON DE BOIS.		CHARBON DE TERRE MENU.		COKE.		A REPORTER.	Observations.
QUANTITÉ. — Hectolitres.	VALEUR. — Fr. 3-20.	QUANTITÉ. — Hectolitres	VALEUR. — Fr. 0-86.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr 20,60 les 1,000 kilogr.		
9.00	Fr. c. 28 80	6,149.00	Fr. c. 3,288 14	"	"	Fr. c. 5,331 94	(a) Ce combustible a été employé à des essais comparatifs pour l'expérimentation d'un nouveau système de foyer.
10.00	52 "	546 00	469 56	5,000	61 80	583 56	
"	"	5,977.50	3,123 45	800	16 48	5,257 95	
62.50	200 "	"	"	"	"	200 "	
"	"	13,214.87	11,564 79	40,180	827 71	19,170 13	
"	"	13,175.13	11,528 89	53,520	686 59	24,047 98	
"	"	13,403.87	11,529 05	64,260	1,323 75	45,983 04	
"	"	11,003.25	9,462 79	59,280	1,221 17	47,954 "	
"	"	"	"	"	"	60 "	
"	"	37,206.00	31,997 16	130,600	2,690 56	122,687 47	
"	"	57,607.50	49,342 45	102,200	2,103 52	162,810 97	
"	"	95,410.00	80,532 60	62,000	1,277 20	235,983 25	
"	"	114,106.25	98,182 98	157,119	5,256 63	577,711 62	
"	"	42,626.00	36,638 56	"	"	56,658 56	
"	"	312.50	268 75	"	"	268 75	
5.00	9 60	54,900.15	50,014 11	1,160	23 90	31,192 18	
"	"	295.00	235 70	"	"	235 70	
216.00	691 20	39,841.00	34,263 26	281,160	5,791 00	41,929 30	
172.00	550 40	9,147.00	7,866 42	627	12 91	8,429 75	
92.50	296 "	8,874.95	7,652 44	177,812	3,662 95	12,766 88	
"	"	4,470.00	3,844 20	140	2 88	4,028 08	
371.00	1,187 20	81.00	69 66	"	"	1,236 86	
"	"	28.00	24 08	"	"	24 08	
"	"	26,824.57	23,069 13	8,845	182 21	25,474 68	
"	"	21.00	(b) 24 99	"	"	24 99	
"	"	"	"	16,586	341 67	670 67	
956.00	2,093 20	553,280.50	458,610 96	1,439,080	23,463 23	1,228,703 83	
"	"	217.50	187 05	"	"	187 05	
85.00	263 60	"	"	"	"	263 60	
134.00	"	"	"	404	"	"	
1,173.00	3,260 80	553,478.00	458,798 01	1,459,493	23,463 23	1,229,156 48	

combustible pendant l'exercice 1861. — SORTIE.

DIVERS.				SOMMES PARTIELLES.	TOTAUX.	Observations.	
DÉNOMINATION.	QUANTITÉ.	UNITÉ ET PRIX.	VALEUR.				
Copeaux	60	sacs à » 50	Fr. c. 18 »	Fr. c. 5,820 94	Fr. c. 6,384 50	(a) A la rigueur, cette somme devrait être diminuée de 291 francs payés à l'administration par la société du jardin zoologique d'Anvers, du chef de travail fait, pour le compte de cette société, par la machine fixe de la station.	
Bois à brûler.....	25,800	m. cube à 19 »	459 »	565 56			
»	»	»	»	6,543 67			
Résidus de charbon.	2,490	hectol. à » 40	996 »	200 »			
»	»	»	»	21,040 67			
»	»	»	»	23,920 45			
»	»	»	»	47,003 15			
»	»	»	»	52,558 90			
»	»	»	»	60 »			
»	»	»	»	122,687 47			146,383 15
»	»	»	»	162,810 97			
»	»	»	»	233,983 23			
»	»	»	»	377,711 62			
»	»	»	»	56,638 30			
»	»	»	»	268 73	956,122 40		
Bois neuf.....	4,500	m cube à 7 »	31 80	»	31,797 07		
»	»	»	»	285 70	51,450 45		
»	»	»	»	42,747 »			
»	»	»	»	8,429 75			
»	»	»	»	13,213 73			
»	»	»	»	4,538 92			
»	»	»	»	1,256 86			
»	»	»	»	24 08			
»	»	»	»	»		18,833 59	
»	»	»	»	»		(a) 27,733 »	
»	»	»	»	»		24 99	
»	»	»	»	»	1,131 03		
Divers	»	»	1,484 80	»	1,246,388 25		
Petits fagots	6,140	à » 02	122 80	»	509 83		
»	»	»	»	»	263 60		
»	»	»	»	»	»		
»	»	»	1,607 50	»	1,246,963 68		

N° XXXI. — *Compte de l'emploi des*

ENTRÉE.	HUILE ÉPURÉE.		HUILE DE GRAISSAGE.		SUIF DE BŒUF FONDU.	
	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 1-01.	QUANTITÉ. — Kilogrammes	VALEUR. — Fr. 1-05.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR. — Fr. 1-35.
Restant en approvisionnement, aux dépôts, au 1 ^{er} janvier	90,142.40	86,266 95	94,191.10	88,484 02	59,430.83	54,474 49
Quantités livrées par les fournisseurs; art. 60 litt. B du budget	148,291.50	148,379 51	168,091.00	292,948 93	70,418.00	95,359 10
Vieilles graisses hors d'usage recueillies aux stations	"	"	"	"	"	"
Quantités livrées par l'atelier de purification de la vieille graisse	"	"	"	"	"	"
Résidus d'huile provenant de l'huile épurée et de l'huile de lin	"	"	"	"	"	"
Quantités livrées par l'atelier de fabrication de la graisse jaune pour voitures	"	"	"	"	"	"
Excédant constaté au magasin central de Malines	"	"	"	"	523.50	"
TOTAL DES ENTRÉES.	258,433.90	254,646 24	562,282.10	581,433 60	109,874.33	148,013 59
Dont à déduire, les approvisionnements restant aux dépôts au 31 décembre 1861	71,395.30	72,638 81	156,004.30	143,842 12	40,366.30	34,447 99
Reste une consommation de	166,838.40	162,007 43	226,277.60	237,391 48	69,507.83	93,565 60
SORTIE.						
Direction générale	4,171.60	4,213 32	"	"	9.00	12 13
Magasin central et commission de réception de Malines	496.00	300 96	"	"	"	"
Service des voies et travaux	17,691.30	17,868 41	1,536.00	1,612 80	5.00	4 05
Traction. { Machine fixe de Haut-Pré	232.23	234 77	1,502 50	1,567 65	3,770.00	5,089 50
{ Graissage des locomotives	"	"	137,002.00	164,832 10	"	"
Service des transports. — Éclairage et graissage des voitures, graissage des appareils	58,154.92	58,316 27	14,852.25	13,375 86	3,378.10	3,233 44
Arsenal de Malines. { Bureaux	117.00	118 17	"	"	"	"
{ 1 ^{re} division	4,333.00	4,380 33	3,163.00	3,421 13	213.00	290 23
{ 2 ^e division	1,686.00	1,702 86	7,785.00	8,172 13	560.00	486 "
Stations	76,467.58	77,252 26	4,830.00	3,092 30	68.50	92 47
Ateliers des stations. { Locomotives	15,296.43	15,429 41	8,573.10	8,793 33	7,967.73	10,736 46
{ Voitures	1,104.50	1,115 54	8,477.00	8,900 33	2,319.00	3,150 63
{ Lampistes	576.00	379 76	"	"	"	"
{ Peintres	4.00	4 04	"	"	"	"
Machines fixes autres que celle de Haut-Pré	360 60	364 21	2,312.73	2,428 39	133.30	180 23
Atelier pour la purification de la vieille graisse	"	"	"	"	"	"
Atelier pour la fabrication de la graisse jaune pour voitures	"	"	14,644.00	13,376 20	30,334.00	68,288 40
TOTAL	138,693.40	160,280 33	226,277.60	237,391 43	69,507.83	93,565 60
Postes	1,710.00	1,727 10	"	"	"	"
Manquants constatés par suite de vérification et portés en dépense par les dépôts	6,433.00	"	"	"	"	"
TOTAL GÉNÉRAL DE LA CONSOMMATION	166,838.40	162,007 43	226,277.60	237,391 43	69,507.83	93,565 60

corps gras pendant l'exercice 1861.

GRAISSE JAUNE POUR VOITURES.		HUILE DE PALMIER.		VIEILLE GRAISSE PURIFIÉE.		DIVERS.			VALEUR TOTALE.
QUANTITÉ. — Kilogrammes	VALEUR. — Fr. 0.615.	QUANTITÉ. — Kilogr.	VALEUR. — Fr. 1.225.	QUANTITÉ — Kilogr.	VALEUR. — Fr. 0.66	DÉNOMINATION.	QUANTITÉ. — Kilogrammes.	VALEUR.	
15,995	8,606 92	5,420	5,818 18	505	221 12	»	»	»	245,902 26
»	»	11,045	14,535 90	»	»	»	»	»	549,225 29
»	»	»	»	»	»	Vieilles graisses.	43,699.00 à 23 ct.	10,028 »	10,028 »
»	»	»	»	16,190	10,665 50	»	»	»	10,665 58
»	»	»	»	»	»	Résidus d'huile.	9,250.00 à 50 ct.	4,625 »	4,625 »
152,200	112,035 »	»	»	»	»	»	»	»	112,035 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
196,195	120,659 92	16,465	20,204 08	16,495	10,886 70	Divers.	»	14,655 »	950,497 15
49,200	11,808 »	4,241	5,195 58	1,975	1,505 50	Résidus d'huile.	8,105.00 à 50 ct.	4,055 »	295,288 80
176,995	108,851 92	12,252	15,008 70	14,520	9,585 20	Divers.	»	10,600 »	657,208 55
»	»	»	»	»	»	»	»	Sommes partielles. 4,225 47	
»	»	»	»	»	»	»	»	500 96	4,726 43
»	»	»	»	»	»	»	»	»	19,485 26
»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,711 90
»	»	»	»	»	»	»	»	»	164,852 10
176,995	108,851 92	»	»	»	»	»	»	»	168,177 49
»	»	»	»	»	»	»	»	118 17	
»	»	»	»	»	»	»	»	10,291 75	
»	»	»	»	»	»	»	»	10,561 01	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,770 95
»	»	»	»	»	»	»	»	»	82,417 25
»	»	»	»	»	»	»	»	52,979 72	
»	»	»	»	»	»	»	»	13,147 04	
»	»	»	»	»	»	»	»	579 76	
»	»	»	»	»	»	»	»	4 04	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	46,510 56
»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,972 83
»	»	»	»	»	»	Vieille graisse.	45,600 kilog.	»	10,028 »
»	»	12,252	15,008 70	14,520	9,585 20	Résidus d'huile.	1,144 »	»	108,828 50
176,995	108,851 92	12,252	15,008 70	14,520	9,585 20	»	»	»	655,481 23
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,727 10
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
176,995	108,851 92	12,252	15,008 70	14,520	9,585 20	»	»	»	657,208 55

N° XXXII. — Relevé de la dépense faite, en 1861, pour le chauffage, l'éclairage

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.						TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.	
		SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES FIXES.		ATELIERS				
			FORCE en chevaux.	VALEUR du combustible.	de locomotives.	de voitures.	des lampistes.		des peintres.
NORD.	Bruxelles (Nord)	876 52	4.55	918 63	2,034 78	455 90	1,152 80	"	
	Autres. (Station, bureau de ville), bassin et halte de Vieux-Dieu	1,055 59	5.25	1,367 44	615 70	286 59	"	"	
	Bruxelles. (Allée-Verte)	255 57	"	"	"	254 55	"	"	
	Autres stations	1,050 21	"	"	"	"	"	"	
	TOTAL	3,267 79		2,546 09	5,268 48	956 84	1,432 80	"	11,158 "
EST.	Tirlemont et halte d'Esmael . . .	655 52	5.60	1,010 49	249 74	226 14	"	"	
	Aus	271 88	6.00	1,479 57	250 89	105 55	"	"	
	Liège. (Station et bureau de ville)	591 50	10.00	1,585 58	1,007 09	"	"	"	
	Verviers	779 50	4.00	1,115 12	656 04	116 10	"	"	
	Louvain. (Station et bassin) et haltes de Boortmeerbeek, Haccht et Wespelaer	698 20	1.50	767 25	"	"	"	"	
	Waremme et Rosoux	515 56	2.20	644 81	"	"	"	"	
	Autres stations	1,952 09	"	"	"	"	"	"	
	TOTAL	5,141 83		6,600 92	2,465 76	447 59	"	"	14,534 12
OUEST.	Malines	1,730 60	4.00	1,581 17	597 28	"	28 80	"	
	Gand. (Station et bureau de ville); haltes de Tronchiennes et de Landeghem	1,768 15	4.00	1,524 58	1,542 21	179 98	6 49	"	
	Ostende et Jabbeke	606 06	4.00	801 51	595 85	"	"	"	
	Mouscron	222 50	3.00	1,504 50	565 52	139 80	"	"	
	Tournai et Havinnes	614 60	1.50	785 62	510 98	420 46	"	"	
	Ath, Ligne et Maffles	608 16	5.00	1,035 57	207 81	510 "	22 56	"	
	Alost et Ghysegheem	476 47	5.00	855 14	221 44	179 74	"	"	
	Termonde et Audeghem	454 27	5.00	470 85	"	"	"	"	
	Courtrai	401 71	1.50	595 19	"	50 99	"	"	
	Autres stations	5,780 20	"	"	"	"	"	"	
	TOTAL	12,642 81		8,969 55	5,859 07	1,280 97	37 56	"	26,829 94

et le graissage dans les stations et les ateliers qui en dépendent.

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.						GRAISSAGE.						
SALLES D'ATTENTE et bureau.	MACHINES frs.	ATELIERS				TOTAL de la DÉPENSE par ligne.	OUTILLAGE du SERVICE des transports.	MACHINES frs.	ATELIERS			TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.
		de locomotives.	de voitures.	des lampistes.	des printes.				de locomotives.	de voitures.	des lampistes.	
1,164 53	"	1,075 08	"	547 44	"		"	2,855 00	5,109 45	"		
2,644 18	"	1,542 27	08 68	"	"		121 80	46 20	618 60	227 55	"	
1,062 32	"	"	59 39	"	"		2 10	"	"	162 95	"	
1,853 17	"	"	"	"	"		51 30	"	"	"	"	
6,706 40	"	2,617 92	128 27	547 44	"	9,800 05	155 40	46 20	5,301 60	5,479 95	"	9,185 15
640 85	1 01	267 14	114 15	"	"		4 20	21 "	355 25	"	"	
822 14	81 81	475 71	70 70	"	"		5 15	195 20	174 50	565 40	"	
669 45	54 44	656 40	"	"	"		"	124 95	1,227 87	"	"	
1,460 87	2 02	1,149 58	75 75	"	"		"	72 45	565 95	95 60	"	
962 55	40 40	"	"	"	"		279 82	44 78	"	"	"	
916 07	50 50	"	"	"	"		"	"	"	"	"	
5,590 57	"	"	"	"	"		1,624 55	"	"	"	"	
10,802 26	189 98	2,328 65	258 56	"	"	15,779 45	1,911 52	456 58	2,501 57	482 "	"	5,551 27
876 17	"	178 77	"	"	"		"	28 80	1,259 10	"	"	
527 22	"	697 40	"	"	"		"	75 60	768 87	1,440 75	"	
362 54	"	589 86	"	"	"		42 45	71 40	120 60	"	"	
4,550 08	"	952 43	119 18	"	"		408 45	257 25	583 05	452 60	"	
814 06	"	546 43	186 85	"	"		"	44 10	416 10	618 15	"	
860 02	5 03	60 60	65 14	52 52	"		"	124 95	575 80	1,186 50	"	
426 22	"	281 79	"	"	"		"	108 15	210 15	185 25	"	
454 50	"	"	"	"	"		"	57 80	"	"	"	
448 14	"	"	6 06	"	"		19 95	75 65	"	1 05	"	
12,603 70	"	"	"	"	"		150 45	"	"	"	"	
21,064 42	5 05	2,967 28	577 25	52 52	"	24,284 28	621 50	821 70	5,755 67	5,864 50	"	9,060 97

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	CHAUFFAGE.						TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.	
		SALLES D'ATTENTE et bureaux.	MACHINES FIXES.		ATELIERS				
			FORCE en chevaux.	VALEUR du combustible.	de locomotives.	de voitures.	des lampistes.		des peintres.
MIDI.	Bruxelles (Midi), station et bureau de ville	945 74	4.50	640 16	555 15	369 80	"	21 08	
	Braine-le-Comte	848 05	11.00	2,740 29	925 13	240 75	60 10	"	
	Quiévrain	746 28	4.00	1,584 15	956 96	196 08	"	"	
	Manège et La Croÿère	256 93	1.50	90 15	251 24	"	"	"	
	La Louvière et La Paix	510 41	5.00	455 07	"	387 88	"	"	
	Charleroi et Couillet	537 28	4.00	2,048 20	1,187 56	172 "	"	"	
	Namur (station et bureau de ville)	1,079 90	5.50	1,467 68	200 28	287 03	"	"	
	Jurbise	304 79	"	"	"	"	"	"	
	Mons (station, bureau de ville et bassin)	567 60	1.50	587 80	88 50	"	6 40	"	
	Autres stations	4,915 86	"	"	"	"	"	"	
	TOTAL	10,709 22		9,648 46	3,942 42	1,635 52	66 50	24 08	26,044 20
RÉCAPITULATION.									
	Ligne du Nord	5,265 79	"	2,516 09	3,268 48	956 84	1,132 80	"	11,158 "
	— de l'Est	3,141 83	"	6,600 92	2,163 76	447 59	"	"	14,554 12
	— de l'Ouest	12,682 81	"	8,960 55	5,359 07	1,280 97	57 56	"	26,829 94
	— du Midi	10,709 22	"	9,648 46	3,942 42	1,635 52	66 50	24 08	26,044 20
	TOTAL GÉNÉRAL	31,797 67		27,735 "	13,213 73	4,558 92	1,236 86	24 08	78,566 26

ÉCLAIRAGE A L'HUILE.						GRAISSAGE.						
SALLES D'ATTENTE et bureaux.	MACHINES fixes.	ATELIERS				TOTAL de la DÉPENSE par ligne.	OUTILLAGE du SERVICE des transports.	MACHINES fixes.	ATELIERS			TOTAL de LA DÉPENSE par ligne.
		de locomotives.	de voitures.	des lampistes.	des peintres.				de locomotives.	de voitures.	des lampistes.	
1,154 45	•	255 55	•	»	4 04		178 50	49 55	293 85	»	»	
2,800 75	61 61	845 57	»	»	»		1,169 25	586 40	2,028 »	486 50	»	
2,817 59	26 26	1,510 48	98 98	»	»		»	65 40	1,956 15	710 25	»	
1,678 65	•	593 75	»	»	»		50 40	10 50	624 67	»	»	
1,557 74	5 56	»	151 50	»	»		24 15	27 50	»	27 50	»	
2,659 15	»	1,465 49	51 51	»	»		175 05	486 30	3,754 55	1,001 40	»	
2,521 99	15 15	850 42	49 49	»	»		»	190 05	1,107 50	»	»	
1,105 95	»	»	»	»	»		8 40	»	»	»	»	
869 61	64 64	56 56	»	»	»		98 70	69 04	69 15	»	»	
21,015 56	»	»	»	»	»		791 70	»	»	»	»	
57,759 18	171 20	5,575 58	351 48	»	4 04	45,661 48	2,496 75	1,284 54	9,813 67	2,225 25	»	15,820 01
6,706 40	•	2,617 92	128 27	547 44	»	9,800 05	155 40	46 20	5,501 60	5,479 95	»	9,183 15
10,802 26	189 98	2,528 65	258 56	»	»	15,779 43	1,911 52	456 58	2 501 37	462 »	»	5,551 27
21,964 42	5 05	2,907 28	577 25	52 32	»	25,284 28	621 50	821 70	5,755 67	3,864 30	»	9,040 97
57,759 18	171 20	5,575 58	351 48	»	4 04	45,661 48	2,496 75	1,284 54	9,813 67	2,225 25	»	15,820 01
77,232 26	554 21	13,429 41	1,115 54	579 76	4 04	92,525 22	5,184 97	2,608 62	19,550 51	12,051 50	»	39,575 40

N° XXXIII. — Importance des services internationaux

NATURE DES TRANSPORTS.		TRANSPORTS													
		FRANCO-BELGE.				BELGE-RHÉNAN, BELGE-ALLEMAND ET BELGE-HESSOIS.				BELGE-PRUSSIEN.					
		SORTIE		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE			
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
Voyageurs.	Trains express.	1 ^{re} classe .	15,098	89,478 50	21,746	144,918 15	15,921	168,657 60	14,415 33	166,656 80 490 05	421	5,761 90	246	3,471 70	
		2 ^e id	3,327	15,636 90	4,024	23,910 »	1,253	20,617 10	1,533	26,544 90	»	»	»	»	
		1 ^{re} id.	14,860	58,306 95	12,710	50,980 35	2,782	19,463 70	4,980	21,836 60	10	28 »	41	299 30	
		Id. ordinaires.	2 ^e id.	24,828	59,610 79	21,379	48,612 45	4,733	24,540 70	6,328	27,194 90	29	64 80	150	601 80
			3 ^e id.	89,614	110,368 57	77,240	95,370 93	7,407	23,424 45	9,557	24,634 05	47	50 20	204	673 35
		extraordinaires.		606	1,104 64	492	883 70	139	442 72	1,451	5,215 70	»	»	»	»
	Bagages	Quintaux . .	4,377	27,445 06	4,446	16,757 75	8,116	58,167 55	7,574	48,996 98	214	1,686 12	149	1,023 57	
	Équipages.	Expéditions.	39	1,470 10	28	1,392 »	28	2,248 40	10	1,026 »	»	»	1	93 »	
	Animaux.	Id.	137	3,577 70	37	1,217 60	114	5,681 20	265	7,829 20	7	144 40	232	4,476 80	
	Finances.	Groups. . .	88,849	32,812 16	75,445	35,410 28	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Petits paquets. . . .	1/2 kil. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Petites marchandises.	Quintaux. . .	25,709	59,567 83	18,439	55,653 40	11,779	37,859 06	5,757	23,269 28	1,180	3,980 90	6,112	30,847 15	
	Grosses marchandises.	Tonneaux. . .	959,787	1,518,055 39	44,464	273,811 54	82,694	451,016 22	57,801	298,976 36	3,290	28,286 51	10,778	57,898 46	
	Produits extraordinaires		»	43,039 64	»	20,803 52	»	23,096 88	»	14,107 78	»	2,028 09	»	11,544 07	
	TOTAUX.			2,020,560 23		769,754 67		835,235 78		666,778 60		42,040 52		110,929 13	
					2,790,314 90			1,502,014 38						152,969 67	

et du transit, pendant l'année 1861.

INTERNATIONAUX.

PRUSSO-NÉERLANDO-BELGE.				HOLLANDO-BELGE.				A REPORTER.			
SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
10	175 70	1,716	12,147 90	1,784	6,597 94	4,125	22,686 30	33,244	272,656 84	42,281	350,370 00
"	"	"	"	4	28 "	27	238 60	4,584	31,262 "	6,184	50,723 50
3,449	15,420 10	2,264	9,329 60	2,095	7,483 30	926	3,352 55	21,109	100,782 05	20,921	85,608 00
7,408	22,997 40	5,493	16,320 "	3,149	8,635 60	2,300	6,724 70	40,151	115,899 29	35,751	99,453 83
30,905	55,238 75	21,400	43,574 80	4,597	6,974 85	2,428	4,305 20	132,569	156,085 82	113,829	168,538 33
10,799	17,672 04	16,576	29,288 95	51	44 02	"	"	11,595	19,261 92	18,519	35,388 33
1,904	7,359 91	1,788	7,497 19	2,224	6,351 47	2,301	6,610 47	16,635	101,010 11	16,258	81,085 96
6	402 "	"	"	16	330 "	11	363 "	62	4,650 50	50	2,674 "
58	839 30	2,759	48,609 01	20	569 80	154	3,733 "	336	10,812 40	3,487	66,065 61
946	233 63	827	236 55	450	147 45	482	142 "	90,235	33,194 26	76,734	35,768 83
64,459	3,643 55	31,293	1,796 17	27,915	1,917 85	13,199	660 92	92,374	5,561 40	44,492	2,457 09
20,993	29,940 55	7,664	9,783 12	3,136	5,596 21	2,112	3,386 02	62,796	136,944 55	40,084	122,920 94
45,657	192,978 46	26,309	143,807 19	14,303	70,296 11	6,019	40,533 39	835,731	2,260,634 69	145,461	815,027 43
"	13,600 86	"	9,151 24	"	6,330 13	"	4,241 67	"	68,096 20	"	59,651 28
.....	360,523 17	.....	331,723 92	.....	123,525 33	.....	97,168 23	.....	3,381,835 03	.....	1,976,374 67
692,247 09				220,713 66				5,358,259 70			

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS INTERNATIONAUX. (Voir la page précédente.)				TRANSPORTS									
	REPORT.				ANGLO-BELGE.				SOUTH-EASTERN-RAILWAY.					
	SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.			
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
Voyageurs.	Trains express. } 1 ^{re} classe.	33,244	272,666 81	42,281	350,370 90	209	2,751 40	1	13 20	2,607	24,363 10	661	9,280 "	
	Trains express. } 2 ^e id.	4,584	36,282 "	6,181	50,723 50	31	338 60	"	"	636	5,078 "	126	1,233 20	
	Id. ordinaires. }	1 ^{re} classe.	23,199	100,782 05	20,921	85,809 60	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 ^e id.	40,151	115,699 29	33,751	99,433 83	"	"	"	"	"	"	"	"
		3 ^e id.	132,568	196,085 82	113,820	168,558 33	"	"	"	"	"	"	"	"
extraordinaires.	11,595	19,264 92	18,519	35,388 35	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Bagages.	Quintaux. .	16,835	101,010 11	16,258	81,065 96	"	"	"	"	451	5,265 73	335	4,107 50	
Équipages.	Expéditions.	82	4,650 50	50	2,674 "	"	"	"	"	"	"	"	"	
Animaux.	Id.	336	10,812 40	3,487	66,065 61	"	"	"	"	"	"	"	"	
Finances.	Groups. . .	90,235	33,194 26	76,734	35,788 83	"	"	"	"	"	"	"	"	
Petits paquets.	1/2 kil. . . .	92,374	5,561 40	44,492	2,457 09	"	"	"	"	"	"	"	"	
Petites marchandises.	Quintaux. .	62,796	136,944 55	40,061	122,920 94	"	"	"	"	"	"	"	"	
Grosses marchandises.	Tonneaux. .	835,731	2,260,634 69	145,461	815,027 43	"	"	"	"	"	"	"	"	
Produits extraordinaires.		"	88,096 20	"	59,851 28	"	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAUX.		3,381,885 03	1,976,374 67	3,262 "	13 20	34,706 83	14,642 70							
		5,358,259 70		3,275 20		49,349 53								

INTERNATIONAUX. (Suite.)

GENERAL STEAM NAVIGATION.				FINANCES ET PETITS PAQUETS.				TOTAL.				TOTAL GÉNÉRAL, entrées et sorties réunies.	
SORTIE		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.		SORTIE.		ENTRÉE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
"	"	"	"	"	"	"	"	36,060	299,783 34	42,963	359,664 10	79,023	659,447 44
"	"	"	"	"	"	"	"	5,271	41,868 60	6,310	51,078 70	11,581	93,847 30
640	4,724 60	407	2,709 30	"	"	"	"	23,839	105,596 65	21,328	89,517 90	45,167	194,024 55
402	2,641 90	197	1,333 50	"	"	"	"	40,353	118,541 10	35,948	100,807 35	76,501	219,348 54
"	"	"	"	"	"	"	"	132,568	196,085 52	113,829	168,558 33	246,397	354,641 15
"	"	"	"	"	"	"	"	11,595	19,264 92	18,510	35,388 35	30,114	51,653 27
"	"	"	"	"	"	"	"	17,286	106,275 84	16,593	85,193 46	33,679	191,469 30
"	"	"	"	"	"	"	"	82	4,650 50	50	2,874 "	137	7,524 50
"	"	"	"	"	"	"	"	336	10,812 40	3,487	66,065 61	3,823	76,878 01
"	"	"	"	4,295	6,947 07	9,120	11,940 81	04,530	40,141 33	85,854	47,738 64	180,384	87,579 97
"	"	"	"	168,165	22,986 30	118,712	16,726 50	360,539	28,547 70	163,204	19,183 59	523,743	47,731 29
"	"	"	"	"	"	"	"	62,798	136,944 55	40,084	122,020 94	102,882	259,865 49
"	"	"	"	"	"	"	"	635,731	2,260,634 69	145,461	815,027 43	981,192	3,075,682 12
"	"	"	"	"	"	"	7,759 55	"	88,096 20	"	67,610 83	"	155,707 03
...	7,366 50	...	4,062 80	...	29,933 37	...	36,485 86	...	3,457,153 73	...	2,031,529 23	...	5,488,682 96
11,429 30				66,369 23				5,488,682 96				5,488,682 96	

Voir la page suivante.

NATURE DES TRANSPORTS.		FRANCO-BELGE-RHIÉNAI.												
		DE LA FRANCE VERS L'ALLEMAGNE.					DE L'ALLEMAGNE VERS LA FRANCE.							
		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR MOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	Trains express. { 1 ^{re} classe.	369	9,013 80	4	93 20	4,640	35,723 "	429	10,510 50	68	1,394 90	5,750	44,264 85	
	Trains express. { 2 ^e id.	24	444 "	5	87 25	1,207	7,000 60	1	18 50	1	15 70	7	40 60	
	Id. ordinaires. {	1 ^{re} classe.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		2 ^e id.	"	"	"	"	1	5 60	"	"	"	"	"	"
		3 ^e id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	extraordinaires	"	"	"	"	92	315 05	2	24 50	"	"	188	563 76	
Bagages Quintaux .	120	1,759 59	8	105 "	1,157	5,330 49	94	1,386 33	10	138 60	1,255	5,773 38		
Équipages Expéditions.	1	153 "	"	"	1	581 "	"	"	"	"	4	204 "		
Animaux Id.	"	"	"	"	1	36 "	"	"	"	"	6	216 "		
Finances Groups . . .	17	8 50	"	"	10	3 50	"	"	"	"	40	10 "		
Petits paquets 1/2 kil. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Petites marchandises . Quintaux .	299	1,556 82	41	199 43	11,037	22,107 91	46	235 "	28	136 47	4,004	7,202 36		
Grosses marchandises. Tonneaux .	369	5,683 47	410	5,970 61	5,775	35,771 20	2,147	33,329 98	1,366	15,050 84	5,633	29,358 68		
Produits extraordinaires	"	"	"	"	"	"	"	4 93	"	26 88	"	259 74		
Totaux		18,649 18		6,455 49		103,689 55		45,503 74		16,763 39		87,893 37		

SIT.

FRANCO-BELGE-PRUSSIEN.												A REPORTER.	
DE LA FRANCE VERS LA PRUSSE.						DE LA PRUSSE VERS LA FRANCE.							
PAR NOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.		PAR NOUSCRON.		PAR QUIÉVRAIN.		PAR ERQUELINNES.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
26	637	"	"	97	746 90	31	759 50	"	"	152	1,170 40	11,506	104,349 05
"	"	"	"	40	232 "	"	"	"	"	5	29 "	1,290	7,867 65
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	5 80
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	3 85	283	937 16
5	68 13	"	"	22	102 58	5	67 64	"	"	15	73 77	2,691	14,797 51
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16	918 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80	1,020 "	87	2,172 "
"	"	"	"	1	" 25	"	"	"	"	"	"	68	22 25
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	1	3 43	191	342 90	7	34 32	1	1 47	2,680	4,815 72	18,335	36,635 83
17	281 06	3	32 70	1,172	6 063 01	39	612 02	46	670 74	1,921	10,344 64	18,898	143,048 97
"	"	"	"	"	"	"	" 12	"	"	"	220 26	"	511 93
.....	964 21	.....	36 13	.....	7,487 64	.....	1,473 60	.....	672 21	.....	18,477 64	.....	311,266 15
29,111 43												311,266 15	

Voir la page suivante.

(Suite.)

(RÉUNION DU NORD DE L'ALLEMAGNE).								GENERAL-STEAM-NAVIGATION.								A REPORTER.			
DE L'ANGLETERRE VERS L'ALLEMAGNE.				DE L'ALLEMAGNE VERS L'ANGLETERRE.				DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				DES RHÉNANS VERS LONDRES.							
PAR CILLIS ET MOESCROY.		PAR OSTENDE.		PAR MOESCROY ET CILLIS.		PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR OSTENDE.		PAR ANVERS.		PAR OSTENDE.					
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
2,780	72,757 50	193	4,843 90	490	12,838 "	106	2,703 "	329	5,163 30	71	1,510 50	127	1,993 00	280	7,191 "	19,972	251,301 65		
1,437	35,978 15	480	12,162 50	1,532	40,662 40	522	13,311 "	"	"	"	"	"	"	2	38 40	15,505	193,388 50		
"	"	"	"	"	"	"	"	205	2,562 50	110	2,255 "	35	687 50	141	2,890 50	511	8,395 50		
"	"	"	"	"	"	"	"	298	2,831 "	188	2,914 "	95	902 59	178	2,759 "	760	9,412 30		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	283	937 16		
162	2,427 "	59	1,301 30	218	3,263 "	75	2,035 80	"	"	"	"	25	238 76	64	974 69	5,992	38,176 51		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16	918 "		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	87	2,172 "		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	539	145 "		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22,452	44,764 52		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20,452	152,149 93		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	511 93		
.....	111,162 65	...	18,310 70	.....	56,763 40	...	18,049 80	...	10,558 80	...	6,979 50	...	3,822 66	...	13,853 59	.....	705,273 "
																35,214 55		705 273 "	

Voir la page suivante.

TRANSIT.

NATURE DES TRANSPORTS.	REPORT DES TRANSPORTS en TRANSIT.		ANGLO-BELGE-RHÉNAN. (Agence Piddington.)				DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.				
			DE LONDRES VERS LES RHÉNANS.		DES RHÉNANS VERS LONDRES.		PAR MOUSCRON.		PAR OSTENDE.		
			PAR OSTENDE.								
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs.	Trains express { 1 ^{re} classe	19,972	254,301 65	1	25 50	390	9,945 »	»	»	1,117	28,483 50
	{ 2 ^e id.	15,505	193,388 50	2	38 40	156	2,995 20	»	»	316	6,067 20
	Id. ordinaires. { 1 ^{re} classe	511	8,395 50	»	»	»	»	»	»	»	»
		{ 2 ^e id.	760	9,412 30	»	»	»	»	»	»	»
		{ 3 ^e id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
extraordinaires	283	937 16	»	»	»	»	»	»	»	»	
Bagages	Quintaux	5,992	38,176 51	»	»	»	»	264	3,979 05	129	2,845 65
Équipages	Expéditions.	16	918 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Animaux	Id.	87	2,172 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Finances	Groups	559	145 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Petits paquets.	1/2 kil.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Petites marchandises	Quintaux	22,452	44,764 52	»	»	»	»	»	»	»	»
Grosses marchandises	Tonneaux.	20,452	152,140 93	»	»	»	»	»	»	»	»
Produits extraordinaires		»	511 93	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux		705,273 »		63 90		12,940 20		3,979 05		37,396 35	
		705,273 »		13,004 10							

(Suite.)

SOUTH-EASTERN-RAILWAY.												A REPORTER.	
DES RHÉANS VERS LONDRES.				DE L'ANGLETERRE VERS LA HOLLANDE.				DE LA HOLLANDE VERS L'ANGLETERRE.					
PAR MOUSCRON.		PAR OSTENDE.		PAR CALAIS et MOUSCRON.		PAR OSTENDE.		PAR MOUSCRON et CALAIS.		PAR OSTENDE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
2,648	69,377 00	592	15,095 "	74	925 "	44	594 "	11	135 50	3	40 50	24,852	378,924 25
528	10,375 20	156	2,955 20	1	9 30	12	122 40	6	74 40	20	204 "	16,704	216,269 80
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	511	8,395 50
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	760	9,412 30
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	283	937 16
303	4,539 "	147	3,059 50	4	35 "	1	17 85	"	"	"	"	6,840	53,552 56
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16	918 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	87	2,172 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	559	145 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22,452	44,764 52
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20,452	152,149 93
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	511 93
.....	84,291 80	.....	22,050 70	.....	969 30	.....	734 25	.....	209 90	.....	244 50	.....	868,152 95
149,875 85												868,152 95	

(Suite.)										TRANSPORTS		TOTAL GÉNÉRAL	
PETITS PAQUETS.										INTERNATIONAUX.		des	
PRUSSE VERS ANGLETERRE.				ANGLETERRE VERS PRUSSE.				TOTAL.		TOTAL GÉNÉRAL		transports internationaux	
PAR OSTENDE.		PAR MOÛSCROÛ et GILLIS.		PAR OSTENDE.		PAR MOÛSCROÛ et GILLIS.				A LA		DU TRANSIT,	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
										SORTIE ET A L'ENTRÉE			
"	"	"	"	"	"	"	"	24,652	378,924 25	79,023	659,447 44	103,675	1,048,371 69
"	"	"	"	"	"	"	"	16,701	216,269 80	11,551	93,647 39	28,255	310,117 10
"	"	"	"	"	"	"	"	511	8,395 50	45,167	194,024 55	45,678	202,420 05
"	"	"	"	"	"	"	"	760	9,412 30	76,501	215,345 54	77,261	225,760 84
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	246,397	364,644 15	246,397	364,644 15
"	"	"	"	"	"	"	"	253	937 16	30,114	54,653 27	30,397	55,590 43
"	"	"	"	"	"	"	"	6,840	53,582 56	33,879	191,469 20	40,719	245,021 86
"	"	"	"	"	"	"	"	16	916 "	132	7,524 50	148	8,442 50
"	"	"	"	"	"	"	"	87	2,172 "	3,823	76,875 01	3,910	79,050 01
"	"	498	328 15	"	"	105	70 20	18,172	14,950 12	180,384	87,879 97	198,556	102,839 09
95,990	10,788 20	2,027	631 30	187,946	25,611 70	206	80 95	481,519	52,270 73	523,743	47,731 29	1,005,262	100,002 02
"	"	"	"	"	"	"	"	22,452	44,764 52	102,852	259,865 49	125,334	304,630 01
"	"	"	"	"	"	"	"	20,452	152,149 93	981,192	3,075,662 12	1,001,644	3,227,812 05
"	"	"	"	"	"	"	"	"	511 93	"	155,707 03	"	156,218 76
.....	10,788 20	.....	1,009 45	.....	25,611 70	.....	151 15	.....	935,228 80	.....	5,488,682 96	.....	6,423,911 96
								935,228 80		5,488,682 96		6,423,911 96	

N° XXXIV.

Résultats comparés du service intérieur et des services internationaux.

NATURE DES TRANSPORTS.	SERVICE INTÉRIEUR.				SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT.				SERVICES RÉUNIS.		
	MOUVEMENT.		RECETTE.		MOUVEMENT.		RECETTE.		Montant.	RECETTE.	
	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.	Part dans le mouvement général.	QUANTITÉS.	Part dans la recette générale.	SOMMES.			
	P. %		P. %		P. %		P. %				
Voyageurs	1 ^{re} classe . . .	77.93	527,989	61.92	2,017,599 95	23.07	149,553	48.08	1,240,791 74	617,542	3,258,391 69
	2 ^e classe . . .	91.10	1,080,008	78.45	1,962,689 52	8.90	105,546	21.56	538,877 94	1,185,554	2,501,567 46
	3 ^e classe . . .	95.75	5,533,403	93.39	5,329,182 78	4.25	216,397	6.41	364,844 13	5,799,800	5,684,826 93
	extraordinaires	83.72	156,301	83.46	230,478 13	16.28	30,397	16.54	55,590 43	186,690	338,038 56
Bagages . . .	Au minimum . .	100.00	Colis. 116,653	100.00	67,842 31	"	Colis. "	"	"	Colis. 116,653	67,842 34
	Au poids . . .	59.71	Quintaux 60,341	46.02	298,903 02	40.29	Quintaux 40,719	53.98	245,021 86	Quintaux. 101,060	433,924 85
Equipages	54.71	179	49.36	8,227 "	45.24	148	50.64	8,442 50	327	16,669 50	
Animaux	82.62	Expéditions. 18,590	80.61	326,767 99	17.38	Expéditions. 3,910	19.39	79,050 01	Expéditions. 22,540	407,816 "	
Finances	37.42	Groups. 118,741	28.94	41,883 82	62.58	Groups. 198,556	71.06	102,830 00	Groups. 317,297	144,713 91	
Petits paquets	70.69	1/2 kilog 3,953,855	69.55	228,424 37	20.31	1/2 kilog. 1,005,252	30.45	100,002 02	1/2 kilog. 4,959,108	328,426 39	
Petites marchandises	86.97	Quintaux. 836,340	80.68	1,271,884 35	13.03	Quintaux. 125,334	19.32	304,630 01	Quintaux. 961,674	1,576,514 36	
Grosses marchandises	75.60	Tonneaux. 3,103,385	80.55	13,374,035 79	21.40	Tonneaux. 1,001,644	19.45	3,227,812 05	Tonneaux. 4,105,029	16,601,847 84	
Produits extraordinaires	"	"	71.75	396,909 65	"	"	28.25	156,218 96	"	553,119 61	
TOTAUX			79.88	25,597,619 71			20.12	6,423,911 76		31,931,531 47	

N° XXXV.

*Relevé des accidents arrivés au chemin de fer de l'État pendant
l'année 1861.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
Accidents survenus aux voyageurs		
| Néant. |		
Accidents survenus aux voyageurs		
17 février . .	Un homme.	Tombé d'un wagon en s'appuyant contre la portière.....
5 octobre . .	Id.	Voulant reprendre sa place dans un train qui se mettait en marche, s'est élané sur la voie où il a été atteint par un convoi qui arrivait et qu'il n'avait pas aperçu.
Accidents survenus aux employés et		
4 janvier . .	Un garde-frein.	Tombé d'un convoi en circulant le long des voitures.....
11 — . . .	—	— — — — —
18 — . . .	Un machiniste	Trébucha en traversant la voie ; deux wagons que l'on manœuvrait lui passèrent sur le corps.
27 — . . .	Un chauffeur	Atteint par les buttoirs d'une locomotive qui manœuvrait.....
29 — . . .	Un garde-convoi	Jeté sur le trottoir de la station en montant dans un train qui était en marche.
31 — . . .	Un ouvrier chargeur	Renversé par une voiture que l'on manœuvrait et qui donna un choc au wagon qu'il déchargeait.
4 février . .	Un ouvrier	Trouvé mort sur la voie. — On présume qu'il a été écrasé par les buttoirs de deux wagons entre lesquels il voulait passer.
9 — . . .	Un garde-frein.	Tombé sur la voie en circulant le long des voitures.....
20 — . . .	—	— — — — —
24 — . . .	Un chef chargeur.	Pris entre les buttoirs de deux wagons qu'il décrochait pendant les manœuvres.
10 mars . . .	Un ouvrier chargeur	Fit une chute en cherchant à éviter un convoi qui arrivait ; une roue lui passa sur la main.
17 — . . .	Un garde-frein.	Tombé d'un train en circulant le long des voitures.....
18 — . . .	Un graisseur.	Atteint au pied par la roue d'une voiture qu'il graissait.....
26 — . . .	Un porteur du télégraphe.	Un train de marchandises qui descendait les plans inclinés se divisa en deux parties. Plus loin, ces deux parties se heurtèrent ; il en résulta un choc qui jeta hors de la voie un wagon dans lequel des ouvriers avaient pris place.
26 — . . .	Un ouvrier tourneur	
26 — . . .	Un ouvrier chargeur	
30 — . . .	Un chef ouvrier	Atteint par une locomotive en voulant relever le levier de frein d'un wagon.
2 avril . . .	Un garde excentrique.	Tombé en montant sur le marche-pieds d'une locomotive qui manœuvrait...
1 ^{er} mai . . .	Un ouvrier	Tombé en glissant sur les rails ; les roues d'un wagon qu'il décrochait lui passèrent sur les pieds.
10 — . . .	Un chauffeur.	Atteint à la main par les roues d'une locomotive, en ramassant une briquette tombée du tender.
22 — . . .	—	Renversé et tué par un train, en traversant la voie.....
13 juin . . .	Un ouvrier	Pris entre les buttoirs, en accrochant un wagon.....
15 — . . .	Un chauffeur.	Lancé d'une locomotive renversée par un déraillement.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
par le fait du service.		
par leur propre fait.		
Contusions légères au front Mort instantanée	Courtrai. Loth.	Cet homme était pris de boisson.
agents de l'exploitation en service.		
Entorse au pied droit. Contusions légères à la tête. Décédé quelques minutes après l'accident. Contusions. Fortes écorchures au genou et à la main. Cuisse gauche broyée et jambe droite fracturée. Mort instantanée Contusions légères. Contusions sans gravité. Contusions graves au côté droit avec épanchement de sang. Blessure grave à la main Blessures graves à la tête. Pied gauche écrasé. Luxation du bras droit. Blessure grave au pied gauche Contusions aux reins. Pied gauche écrasé Jambe gauche mutilée Fracture grave au pied gauche et fracture légère au pied droit. Doigt écrasé. Mort instantanée Contusions graves au ventre. Sans contusions ni blessures	Floreffe. Buggenhout Malines. Gosselies. Melle. Malines. Anvers. Denderleeuw. Jurbise. Landen Bruxelles (Allée-Verte). Nessonvaux. Gand Ans. — — Ath. Leuze. La Louvière. Manage. Malines. Ruysbroeck Verviers.	Transporté à l'hôpital, d'où il est sorti le lendemain. Cet accident est dû à l'imprudence de la victime. Décédé le 20 mars, après avoir subi l'amputation d'un doigt. Amputation d'une partie du pied. Décédé vingt minutes après l'accident. L'événement est dû à l'imprudence de la victime.

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
20 juillet . . .	Un garde-barrière . . .	Tué par une locomotive, en traversant la voie
21 — . . .	Un piocheur	Coupé en deux par un train, en traversant la voie
28 — . . .	Un ouvrier	Fit un faux pas, fut renversé sur les rails et entraîné par une locomotive . . .
10 août . . .	Un ouvrier poseur . . .	Causait sur la voie ; il fut renversé par un train en cherchant à en éviter un autre.
16 — . . .	Un ouvrier	Atteint à la jambe par un poulain ferré, en déchargeant des tines à graisse.
17 septembre.	Deux ouvriers	Se trouvant dans un wagon que l'on ajoutait à un train, reçurent un choc violent par suite du mouvement imprimé à ce véhicule.
26 — . . .	Un garde-frein	Tombé d'un train en circulant le long des voitures
26 — . . .	—	— — —
29 — . . .	Un garde-barrière . . .	Atteint par la locomotive d'un train, au moment du croisement de deux convois.
2 octobre . .	Un ouvrier	Renversé par un train express, en traversant la voie
3 — . . .	—	Eut la main prise entre les buttoirs, pendant les manœuvres
9 — . . .	Un garde-barrière . . .	Trouvé gisant sur la voie, après le passage d'un train
15 — . . .	Un ouvrier	Tombé en voulant se retirer d'entre les voitures qu'il venait d'accrocher . . .
21 — . . .	Un chef piocheur	Pris entre les buttoirs de deux wagons qu'il voulait accrocher
28 — . . .	Un garde-barrière	Tué par un train en voulant traverser la voie
16 novembre .	Un ouvrier	Tombé du buttoir d'un wagon qu'il voulait décrocher pendant que le train était en marche.
13 décembre .	Un ouvrier chargeur . . .	Serré entre les buttoirs de deux wagons qu'il voulait accrocher
14 — . . .	Un ouvrier	Conduisant une charrette à bras, furent atteints par le marche-pieds d'une voiture appartenant à un train qui se mettait en marche ; ils furent jetés violemment sur le côté.
14 — . . .	—	
21 — . . .	Un ouvrier	Atteint par un wagon que l'on poussait, pendant qu'il éclairait les manœuvres.
23 — . . .	Un ouvrier chargeur . . .	La jambe prise par les roues d'un tender en voulant passer sous les voitures qu'il venait d'accrocher.
23 — . . .	Un garde excentrique . .	Atteint au ventre par les buttoirs d'un wagon pendant les manœuvres
27 — . . .	Un machiniste	Tombé d'une locomotive, en traversant le tunnel de Godarville
29 — . . .	Un contre-maitre	Renversés et brûlés par une décharge de vapeur en tamponnant le tube d'une locomotive.
29 — . . .	Un chauffeur	
Accidents survenus à des personnes		
12 janvier . .	Un ouvrier étranger à l'administration.	Trouvé gisant sur la voie. — On présume que la victime a été atteinte au moment du croisement de deux trains.
12 février . .	Un enfant de 13 ans . . .	Renversé par une locomotive, en voulant traverser la voie
1 ^{er} mars . . .	Un entrepreneur de travaux.	Atteint par un train, en circulant sur la voie
2 — . . .	Un homme	— — —
22 — . . .	Un ouvrier étranger à l'administration.	Pris entre deux wagons, en traversant la voie pendant les manœuvres

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Mort instantanée	Courtrai.	
—	Ans.	
—	Malines.	
—	Ensival.	
Orteil du pied droit fracturé	Alost.	
Contusions légères	Bois-du-Luc.	
Machoire supérieure fracturée	Lede.	
Contusions graves	Vieux-Dieu.	
Fracture du bras droit avec plaies et fracture des côtes.	Vilvorde.	
Blessures graves à la tête	Herbesthal.	A dû subir l'opération du trépan.
Doigt de la main gauche écrasé	Bruxelles (Midi).	
Pied écrasé	Loth	Amputation de l'orteil du pied gauche.
Pied gauche écrasé	Anvers.	
Contusions au bas ventre	Haccht.	
Mort instantanée	Obourg.	
Blessures graves aux jambes et contusions aux reins.	Anvers.	
Contusions graves à la poitrine	—	Décédé le lendemain du jour où l'accident a eu lieu.
Contusions sans gravité	Bruxelles (Midi).	
Contusions graves	—	
Mort instantanée	La Louvière.	
Blessures graves à la jambe	Gand	Décédé le 28 du même mois.
Contusions au ventre	Ans.	
Blessure à la tête et fracture de l'épaule	Manage.	
Brûlures graves	Braine	Décédé le lendemain du jour où l'accident a eu lieu.
—	—	
circulant sur la voie.		
Poignet gauche coupé, contusions à la tête et sur le corps.	Charleroi	Amputation de l'avant-bras gauche.
Décédé quelques heures après l'accident.	Châtelineau.	
Tué sur le coup	Tubise.	
Les deux jambes coupées	Manage.	
Mort instantanée	Gand.	

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
27 mars . . .	Un enfant de 12 ans . .	Atteint à la main par un levier qu'il voulait placer sous les roues d'un wagon.
1 ^{er} avril . . .	Un ouvrier étranger à l'administration.	Le pied pris entre les rails, en aidant à tourner une plate-forme.....
19 mai. . . .	La femme et un enfant d'un garde-barrière.	Voulant sauver son enfant qui se trouvait sur la voie à l'approche d'un train, fut atteinte par la locomotive qui les tua tous deux.
22 —	Une femme	Trouvée étendue sur la voie après le passage d'un train.....
31 —	Un homme	Renversé par un train en circulant sur la voie.....
2 juin	Un soldat	Après avoir franchi une haie, se jeta devant un train; les buttoirs de la locomotive l'atteignirent à la tête.
17 —	Un ouvrier étranger à l'administration.	Atteint aux jambes par le marche-pieds d'une voiture, en s'efforçant de faire reculer son cheval qui se trouvait sur la voie.
25 —	Un homme	S'était couché sur la voie, où un convoi vint lui hroyer le bras.....
28 —	Un enfant.	Renversé par une locomotive, en traversant la voie.....
6 juillet. . .	—	Trébucha sur la voie en poursuivant d'autres enfants et fut atteint par un wagon que des ouvriers poussaient.
16 —	Un homme	Atteint par un train en circulant sur la voie.....
21 —	Un soldat	A sauté d'un convoi en marche.....
24 —	Un ouvrier étranger à l'administration.	Atteint par un bloc de marbre qu'il déchargeait.....
2 août	— —	Occupé à faire un chargement et voulant prendre du repos, s'était couché sur la voie entre deux wagons; les roues d'un de ces véhicules l'atteignirent par suite d'un choc survenu pendant les manœuvres.
10 —	Un graisseur de la compagnie du Nord.	Tombé d'un train international et trouvé sans vie sur la voie.....
10 —	Un commis-voyageur. .	Jeté sur le côté par une locomotive, pendant qu'il causait sur la voie avec un ouvrier poseur.
2 septembre.	Un homme	Renversé par un train en traversant la voie.....
7 octobre . .	La femme d'un piocheur.	— — —
15 —	Un homme	Circulant sur la voie et renversé par un train.....
14 —	Un garde-trein de l'Est-Beige.	Tombé sur la voie en voulant placer une lanterne de sûreté.....
20 —	Un homme	Atteint par une locomotive, en circulant sur la voie.....
14 novembre .	Un militaire.	Se rendant au corps-de-garde de la station, fut atteint à la main en passant sous les voitures d'un train qui se mettait en marche.
19 —	Un homme	Renversé et tué par un train, en poursuivant sa voche qui se trouvait sur la voie.
6 décembre .	—	Circulant sur la voie et atteint par le buttoir d'une locomotive.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Pouce de la main droite broyé et blessure grave à la main.	Haut-Pré.	
Blessure grave au pied.	Saint-Ghislain.	
Mort instantanée	Wetteren.	
—	Namur	D'après la rumeur publique, cet accident serait le résultat d'un suicide.
Tué sur le coup.	Maffles.	
Fortes contusions à la tête	Vieux-Dieu	Tout fait supposer un projet de suicide.
Les deux jambes coupées	Marchiennes.	A dû subir l'amputation des deux jambes.
Bras gauche coupé.	Manage	Décédé le lendemain du jour où l'accident a eu lieu.
Blessures sans gravité	Courtrai.	
Fortes contusions à la tête et au bras.	Gand.	
Mort instantanée	Farciennes.	
Sans blessures ni contusions	Châtelineau.	
Cuisse fracturée.	Tournai.	Accident dû à l'imprudence de la victime.
Blessures à la tête et aux mains	Louvain.	A diverses reprises, il avait été strictement défendu à cet ouvrier de se coucher sur la voie pour y prendre du repos.
Mort instantanée	Mons	Il paraît que la victime s'est assise en mettant les jambes en dehors de la portière du wagon à bagages et qu'elle s'est endormie dans cette position.
Contusions	Ensival.	
Mort instantanée	Forest.	
—	Gand	Cette femme était un peu prise de boisson.
Pied gauche broyé.	Manage.	
Blessures à la tête.	Charleroi.	
Fracture du crâne et blessure à la tête	Contich	Décédé cinq heures après l'accident.
Main écrasée	Charleroi	Malgré la défense d'un de ses supérieurs, ce militaire s'est obstiné à vouloir passer sous les voitures.
Mort instantanée	Lessines.	
—	Maffles.	

RÉCAPITULATION.

	BLESSÉS.	MORTS.
voyageurs par le fait du service	"	"
voyageurs par leur propre fait.	2	"
employés et agents de l'exploitation en service.	34	14
circulant sur la voie	14	15
TOTAL	50	29



TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES	5
 CHAPITRE PREMIER. 	
CONSTRUCTION. — SITUATION DE LA VOIE.	
I. Chemins de fer existant en Belgique.	21
II. Doubles voies et voies accessoires. — Rails. — Parties du réseau établies avec éclisses boulonnées	24
III. Billes	27
IV. Dépenses de premier établissement	28
 CHAPITRE DEUXIÈME. 	
SITUATION FINANCIÈRE.	
Préambule.	55
I. Combien la construction du chemin de fer a-t-elle coûté?	57
II. Quels sont les résultats des recettes et des dépenses?	58
III. Quel est le compte général de l'actif et du passif du chemin de fer, la construc- tion, l'exploitation et le service des emprunts réunis?	41
IV. Quelles dépenses le pays s'est-il imposées dans l'intérêt du railway national? .	42
Tableaux de la situation financière	44
 CHAPITRE TROISIÈME. 	
EXPLOITATION.	
I. Longueur exploitée en 1861. — Stations	48
II. Recettes et dépenses de 1861	ib.
 CHAPITRE QUATRIÈME. 	
STATISTIQUE.	
I. Machines fixes et locomotives	56
II. Matériel des transports (voitures).	59
III. Convois.	66
IV. Tarifs	70
V. Voyageurs.	74
VI. Bagages	79
VII. Marchandises. { Petits paquets et articles de messagerie.	81
{ Grosses marchandises	84
VIII. Finances, équipages, chevaux et bestiaux	94
IX. Produits extraordinaires	99
X. Comparaison résumée avec 1860	100

CHAPITRE CINQUIÈME.**PRINCIPALES DÉPENSES DE 1861. — DÉVELOPPEMENTS.**

I. Rails et fers de la voie	107
II. Billes	114
III. Combustibles	115
IV. Huiles et graisses.	119

CHAPITRE SIXIÈME.**CHEMINS DE FER EN RELATION.**

I. Services mixtes	125
II. Transit et services internationaux.	126

CHAPITRE SEPTIÈME.

Accidents	156
---------------------	-----

CHAPITRE HUITIÈME.

Télégraphes	158
RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.	144

ANNEXES.

I ^a et I ^b . Résumé statistique de l'emploi des rails et accessoires	149 et 152
II. — des billes	154
III. Dépenses de premier établissement, à la date du 31 décembre 1861.	156
IV. Compte de capital et d'amortissement de la ligne de Mons à Manage.	161
V. Désignation et évaluation des travaux de parachèvement et d'amélioration payés sur le budget de 1861.	164
VI. Transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'année 1861	167
VII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des transports de voyageurs et bagages	168
VIII. État récapitulatif, par mois, de la recette des transports de voyageurs et bagages	170
IX. État récapitulatif, par station, du mouvement des transports de voyageurs et bagages	172
X. État récapitulatif, par station, de la recette des transports de voyageurs et bagages	180
XI. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.	188
XII. État récapitulatif, par mois, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	190
XIII. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	195
XIV. État récapitulatif, par station, des recettes pour transport de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	204
XV. Situation, par mois, du matériel locomotives, pendant l'année 1861.	219
XVI. — voitures, pendant l'année 1861.	222

XXVII. Parcours kilométrique des convois et du matériel des transports . . .	224
XXVIII. État récapitulatif, par nature, des marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État et les sociétés mixtes et internationales, en 1861.	226
XIX. Relevé des transports effectués en vertu de traités spéciaux à prix réduit, pendant l'année 1861	248
XX. Transports effectués en vertu de traités spéciaux mais sans réduction sur les prix du tarif.	280
XXI. État indiquant le mouvement et la recette (part de l'État) des transports de charbon, de coke et de briquettes effectués à prix réduits, en destination des stations de la ligne de Dendre-et-Waes, en 1861.	282
XXII. Charbons et coke expédiés vers la France.	285
XXIII. Minerais expédiés de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers les usines de Couillet et de Montigny	288
XXIV. État détaillé des recettes figurant dans les comptes comme <i>produits extraordinaires</i>	289
XXV. Statistique de l'emploi des rails en 1861	300
XXVI. Situation des voies et indication des renouvellements de rails, au 1 ^{er} janvier 1862.	301
XXVII. Statistique de l'emploi des billes, en 1861.	306
XXVIII. Billes mises hors de service en 1861.	307
XXIX. Compte de l'emploi du combustible en 1861. — <i>Entrée</i>	310
XXX. — — — — — <i>Sortie</i>	314
XXXI. Compte de l'emploi des corps gras, en 1861	318
XXXII. Dépenses faites, en 1861, pour le chauffage, l'éclairage, etc., des stations et des services qui en dépendent.	320
XXXIII. Importance des services internationaux et du transit.	324
XXXIV. Résultats comparés du service intérieur, d'une part, et des services internationaux réunis au transit, d'autre part.	336
XXXV. Accidents arrivés au chemin de fer, en 1861.	357

ERRATA.

Page 18, 3^e ligne en commençant par le bas. Au lieu de *donataire*, lisez *donateur*.

Page 63. Au lieu de *locomotives-kilomètres*, lisez *voitures-kilomètres*.
