

(1)

(N° 177.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION 1851 — 1852.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1851.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,

IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE,

RUE DE LOUVAIN.

1852

(17)

Messieurs,

Conformément à l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de vous présenter le compte-rendu des opérations du chemin de fer de l'État, pendant l'exercice 1851.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1851.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

Allocations et dépenses.

Le montant des dépenses de premier établissement du chemin de fer s'est élevé, depuis le 31 décembre 1850 jusqu'au 31 décembre 1851, à la somme de fr.

391,799 41

Cette somme a été répartie ainsi qu'il suit :

Pour la route proprement dite fr.

108,746 58

Pour les bâtiments et dépendances

212,067 97

Pour le matériel des transports

70,570 91

Pour les dépenses générales

413 95

Total égal fr.

391,799 41

En ajoutant à cette somme celle de
que j'ai renseignée dans le précédent Compte-rendu pour la
dépense effectuée au 31 décembre 1850, on trouve que la

167,353,412 69

dépense totale s'élevait au 31 décembre 1851 à fr.

167,723,212 10

Le tableau annexé sous le n° I fait voir que cette somme a été employée de la manière suivante :

Pour la route proprement dite jusqu'à concurrence de fr.	124,584,309 75
Pour les bâtiments et dépendances	14,110,756 18
Pour les dépenses générales	5,158,983 95
Pour le matériel des transports	23,871,162 22
Total égal à la somme renseignée ci-dessus . . . fr.	<u>167,725,212 10</u>

La loi du 4 juin 1850 a alloué, en outre, les fonds nécessaires pour payer aux sieurs Legrand et Duez une somme de	78,933 44
en exécution d'une transaction conclue au sujet d'une emprise de terrain, ce qui porte la dépense totale effectuée au 31 décembre 1851 à fr.	<u>167,804,145 54</u>

bien que la somme précitée de fr. 78,933-44 ait été mise par la loi à la charge du budget de l'exercice 1850.

D'un autre côté, les fonds alloués pour la construction du chemin de fer, et renseignés à l'annexe n° XXIII, s'élevaient, sommes effectives, à fr.

à	169,242,638 13
Ajoutant à ces sommes celle de	78,933 44
indiquée plus haut, et celle de	1,500,000 00
accordée par la loi du 20 décembre 1851 pour le doublement des voies et l'augmentation du matériel jusqu'à concurrence d'un million de francs, ainsi que pour la construction de l'embranchement de la ville de Lierre, le montant total des allocations s'élève à fr.	<u>170,821,568 57</u>

La dépense indiquée plus haut étant de	167,804,145 54
cette dépense présente avec les allocations une différence de fr.	<u>3,017,423 03</u>

différence qui se décompose ainsi qu'il suit :

1° Somme prélevée sur les fonds affectés à la construction et employée à d'autres usages dont le détail est donné à l'annexe n° I.	715,029 08
--	------------

2° Fonds restant disponibles, savoir :

Sur les crédits ouverts à la régie	20,495 19
Sur le montant des allocations accordées par les lois des 13 avril 1843, 21 avril et 24 mai 1848, ainsi que par la loi du 20 décembre 1851	2,285,824 05

3° Somme non renseignée en dépense	74 71
--	-------

Total égal à la différence ci-dessus . . . fr.	<u>3,017,423 03</u>
--	---------------------

La somme de fr. 167,804,145-54, dépensée au 1^{er} janvier 1852, a été employée à la construction de la route proprement dite, des stations et dépendances jusqu'à concurrence de fr. 141,556,188 91
y compris les dépenses générales de personnel et frais de bureau ; et jusqu'à concurrence de 26,267,956 63
pour l'outillage et le matériel roulant.

Or, la longueur des lignes construites par l'État étant de 556 kilomètres, il s'en suit que la dépense s'est élevée :

Pour la route et les stations, par kilomètre, à fr.	254,561 49
Pour l'outillage et le matériel	47,244 53
Et toutes dépenses comprises à fr.	<u>301,806 02</u>

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses.

Les dépenses effectuées pour l'exploitation du chemin de fer pendant l'exercice 1881, sont renseignées dans le tableau suivant :

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE.
Personnel.		
54	Traitements et indemnités.	1,124,239
55	Primes aux fonctionnaires et employés.	140,000
TOTAL Fr.		1,264,239
Salaires.		
56	Service général. — Direction	17,500
57	Entretien, surveillance et police de la route.	1,120,000
58	Locomotion et entretien du matériel.	1,497,130
59	<i>Litt. A.</i> Transports et perception	729,500
	<i>Litt. B.</i> Primes pour économie de coke et régularité	43,200
TOTAL Fr.		3,407,330
Travaux et fournitures.		
60	Fournitures de bureau.	170,444
61	Entretien et améliorations des routes, etc.	684,000
A reporter.		854,444

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE.
	Report.	854,444
62	Renouvellement des billes et fers de la voie	804,000
63	Approvisionnement, combustible, etc.	2,052,000
64	Renouvellement du matériel.	300,000
65	Camionage, pertes et avaries, etc.	253,000
	TOTAL Fr.	4,263,444
	Télégraphes.	
69	Traitements et salaires du personnel.	44,000
70	Entretien	9,000
	TOTAL Fr.	53,000
	Régie.	
71	Personnel.	36,500
72	Matériel.	3,500
	TOTAL Fr.	40,000
	Récapitulation.	
	Personnel.	1,264,239
	Salaires	3,407,320
	Travaux et fournitures.	4,263,444
	Télégraphes.	53,000
	Régie	40,000
	TOTAL Fr.	9,028,013

Ce tableau fait voir que la dépense d'exploitation, y compris celle relative au télégraphe électrique, a été, en 1851, de fr. 9,028,013 »

Cette dépense avait été, en 1850, de 9,239,997 11

Ce qui donne une différence de fr. 211,984 11

en faveur de l'exercice 1851.

Mais pour rendre ces chiffres rationnellement comparables, il conviendrait de déduire des dépenses d'exploitation en 1850, la somme employée à réparer les désastres occasionnés par les inondations des mois de février et d'août, soit fr. 718,577-59, et de déduire également des dépenses d'exploitation en 1851, un crédit de 295,000 francs voté à charge du budget de ce dernier exercice, pour satisfaire aux charges résultant des mêmes inondations.

Ces chiffres ainsi rectifiés représenteront la dépense réelle de l'exploitation proprement dite et deviennent :

Pour 1850	fr.	8,521,419 52
Pour 1851		8,733,013 »
En sorte que la différence se trouve être de		fr. 211,593 48

en augmentation pour l'exercice 1851.

Cette augmentation de dépenses est presque insignifiante en raison de l'accroissement des recettes qui se sont élevées, ainsi qu'on le verra plus loin, à près d'un million de francs au-dessus des recettes faites en 1850.

Au surplus, si l'on veut comparer les recettes aux dépenses depuis la reprise des affaires, c'est-à-dire depuis 1849, et cela sans tenir compte des circonstances extraordinaires mentionnées plus haut et des dépenses anormales qui en ont été la suite en 1850 et 1851, on formera le tableau ci-dessous.

EXERCICES COMPARÉS.	RECETTES.	DÉPENSES.
1849	12,925,920 91	8,156,312 92
1850	14,847,540 53	9,239,997 11
1851	15,968,804 91	9,028,013 »

Tableau qui fait voir que les dépenses d'exploitation, comparativement aux recettes, ont été constamment en décroissant depuis l'exercice 1849.

Si on considère seulement la dépense brute, on remarquera que cette dépense a été plus élevée de fr. 871,700-08 en 1851 qu'en 1849. Mais cette augmentation n'est pas de 10 p. %, tandis que la recette s'est accrue de près de 25 p. %, ce qui démontre que les frais d'exploitation ne croissent pas proportionnellement au mouvement de la voie ferrée, et conséquemment que la dépense nécessaire pour le service de cette voie dans une situation normale ne sera pas sensiblement altérée par un accroissement de trafic.

BILLES ET RAILS.

L'administration du chemin de fer a dû faire enlever des voies, en 1851, un nombre de 48,424 billes détériorées, qui ont été remplacées par 44,050 billes neuves. (Annexe n° II.)

La cause de la différence entre le nombre de billes enlevées et celles employées à les remplacer a déjà été expliquée dans le Compte-rendu de l'exercice précédent. Cette différence provient de l'emploi de rails à double bourrelet dont les portées sont plus longues que celles des anciens rails, en sorte qu'ils permettent un plus grand écartement des billes.

Le prix des billes a varié, en 1851, de fr. 3-45 à fr. 4-10 et le prix moyen a été de fr. 3-75. (Annexe n° III.)

Ce dernier prix présente une réduction sensible sur celui payé en 1850, lequel avait été de fr. 4-18.

J'ai dit, à l'occasion du dernier exercice, qu'il résultait du rapport d'une commission d'ingénieurs instituée à l'effet de visiter les billes préparées par différents procédés, que plusieurs de ces procédés pouvaient déjà alors être considérés comme complètement inefficaces, et qu'on ne pouvait encore être fixé sur les avantages à retirer du procédé Boucherie qui paraissait néanmoins le meilleur. J'ai cru devoir tenter un essai consistant à remplacer le bois par des traverses en fonte. En conséquence j'ai fait adjuger, le 27 décembre 1851, la fourniture de 5,000 traverses de l'espèce pour l'exercice 1852. Je ferai suivre attentivement cet essai sous le double point de vue de l'économie et de la solidité des voies.

L'entretien a nécessité l'emploi de 101,485 mètres courants de rails neufs en 1852. (Annexe n° IV.)

Ces rails ont été fabriqués d'après le modèle dit à double bourrelet et pèsent 34 kilogrammes le mètre courant. Près de 850,000 mètres de rails de l'espèce se trouvaient substitués dans les voies aux rails de l'ancien modèle ondulé dont le poids était seulement de 17 à 22 kilogrammes, et aux rails parallèles qui ne pesaient que de 25 à 27 kilogrammes.

L'importance totale des voies en mètres courants de rails était de 2,442,000 au 1^{er} janvier 1852, en sorte que les rails forts de 34 kilogrammes formaient un peu plus du tiers de ce développement.

Le tableau suivant indique le nombre de billes et de rails placés dans les voies pour le service de l'entretien pendant les années 1849, 1850 et 1851.

PÉRIODES COMPARÉES.	BILLES.	RAILS.
1849	85,733	113,786.19
1850	72,118	109,777.88
1851	44,050	101,483.37

Les dépenses pour achat de billes et de fer se sont élevées :

En 1849 à	fr. 881,000
En 1850 à	866,000
En 1851 à	783,000

CHARBON ET COKE.

L'annexe n° V enseigne la quantité et le prix de la houille consommée en 1851.

La houille en roche employée pour le service de l'arsenal a coûté 2,175 francs pour un volume de 145 mètres cubes, soit en moyenne 15 francs par mètre cube.

Le charbon à l'usage des forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes des plans inclinés, etc., a été payé moyennement fr. 7-26 par mètre cube, ce qui, pour une consommation de 8,407 mètres cubes environ, a donné lieu à une dépense de fr. 61,044-90.

En ce qui concerne le coke, j'ai déjà dit ⁽¹⁾ que, pour reconnaître les avantages relatifs de la fabrication du coke par l'État et de la fourniture de ce combustible par l'industrie privée, j'avais fait procéder à une adjudication publique du charbon et du coke tout fabriqué, et qu'en ajoutant au prix de la houille les frais de fabrication, il avait été constaté qu'aucun des deux modes d'approvisionnement ne pouvait être préféré d'une manière absolue, attendu que s'il a été constaté que, pour certains lots, l'administration avait intérêt à fabriquer elle-même, eu égard aux prix soumissionnés pour la fourniture du charbon, il a été reconnu, en même temps, que, pour d'autres lots, il lui était avantageux de traiter avec les fournisseurs de coke fabriqué, soit dans les fours de l'État, soit dans des fours particuliers.

Ensuite de ces données d'expérience, l'administration ne s'est réservé qu'un seul lot et en a abandonné vingt et un à l'industrie privée. Le coke nécessaire au lot réservé a été fabriqué dans les fours de Hal. On voit, par l'annexe n° VI, qu'il n'a coûté que fr. 15-46 environ par mille kilogrammes, déduction faite de la valeur du même coke et des cendres estimée respectivement à fr. 0-40 et à fr. 0-10 l'hectolitre.

La quantité de coke fournie par les fours de Hal s'est élevée à 3,170,790 kilogrammes et la dépense de ce chef à fr. 50,179-99, qui se décompose ainsi qu'il suit :

Frais d'acquisition du charbon	fr.	45,342 59
Transport, main-d'œuvre, réparations d'outils et des fours.		6,837 60
		<u>50,179 99</u>
Total égal.	fr.	<u>50,179 99</u>

L'annexe n° VII fait voir que 45,424,552 kilogrammes de coke ont été fournis par l'industrie privée, ce qui a donné lieu à une dépense de fr. 748,061-56, en sorte que le prix moyen des fournitures de l'espèce a été de . . . fr. 17 27 les mille kilogrammes.

En 1850, le prix moyen du coke avait été de	fr.	15 82
en sorte que le prix a été majoré de		<u>1 45</u>

(1) Compte-rendu des opérations en 1850, pag. ix.

par mille kilogrammes en 1851 ; ce qui provient d'une augmentation dans le prix du charbon.

Ainsi que l'indique l'annexe n° VIII, on a consommé en 1851, en total, 48,769,980 kilogrammes de coke. Les locomotives ont parcouru 959,837 lieues et le nombre de voitures chargées transportées à une lieue a été de 10,592,757. D'où il résulte que la dépense du coke s'est réduite savoir :

Par lieue parcourue, tout compris	kil.	51.89
Par voiture chargée transportée à une lieue.		4.60

tandis qu'en 1850, la consommation renseignée à l'annexe n° IX du compte-rendu des opérations de cet exercice, a été, savoir :

Par lieue parcourue.	kil.	54.88
Par voiture chargée transportée à une lieue.		4.91

Soit donc une économie réalisée, en 1851, de 2^{kil.},99 de coke par lieue parcourue et de 0^{kil.},91 par voiture chargée transportée à une lieue.

Ce résultat est d'autant plus important à constater, que l'achat du coke forme une des dépenses les plus fortes de l'exploitation. Le prix de ce combustible a absorbé en effet, en 1851, près d'un dixième des fonds alloués par le budget de cet exercice, et l'on conçoit dès lors combien l'on doit s'attacher à en réduire la consommation.

C'est dans ce but que l'administration, a institué des primes allouées aux chefs d'ateliers et machinistes, lorsque la consommation de coke n'atteint pas un chiffre déterminé d'avance, et calculé aussi rigoureusement qu'il est possible de le faire en se basant sur les données de l'expérience.

D'après l'annexe n° IX les primes de l'espèce se sont élevées, en 1851, à fr. 18,972-87.

La base de ces primes étant de 25 centimes par hectolitre de coke économisé, la somme ci-dessus indique qu'il a été consommé environ 75,000 hectolitres en moins que les quantités allouées pour l'allumage, le stationnement, le parcours des locomotives et la traction des convois.

Le poids d'un hectolitre de coke étant approximativement de 55 kilogrammes, il s'ensuit que les 75,000 hectolitres renseignés plus haut, soit 2,625,000 kilogrammes, représentent en argent une économie d'environ 45,000 francs, le coke revenant, ainsi qu'on vient de le voir, à fr. 17-27 les 1,000 kilogrammes.

L'annexe mentionnée ci-dessus donne la dépense effectuée pour les primes de régularité de marche des convois. Cette dépense, faite dans l'intérêt du service des transports, s'est élevée en 1851 à fr. 24,491-26 et a été faite, savoir : au profit des chefs d'atelier et machinistes, jusqu'à concurrence de fr. 12,583-23, et au profit des chefs-gardes et garde-convois, jusqu'à concurrence de fr. 9,908-03.

MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

La situation du matériel des transports au 1^{er} janvier 1852, comparée à la même situation au 1^{er} janvier 1851, est renseignée dans le tableau suivant :

	NOMBRE		DIFFÉRENCE AU 1 ^{er} JANVIER 1852.	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1851.	AU 1 ^{er} JANVIER 1852.	EN PLUS.	EN MOINS.
Locomotives	170	171	1	»
Tenders	178	178	»	»
Voitures pour la poste	22	28	6	»
Voitures pour voyageurs	1,022	1,045	23	»
Voitures cellulaires.	6	8	2	»
Waggon à marchandises	3,344	3,434	90	»
Waggon de service	340	329	»	10

(Annexe n° X.)

Ainsi, sauf en ce qui concerne le nombre des waggon de service pour l'administration qui a été légèrement réduit, le matériel en général a été augmenté pendant l'exercice 1851. Il est à remarquer que le nombre des tenders dépasse encore celui des locomotives et que, pour cette raison, il n'y a pas eu de motifs pour en faire construire de nouveaux.

Le tableau ci-dessous donne la situation du matériel de l'État au 1^{er} janvier 1852, comparé au matériel roulant de la Compagnie du chemin du Nord au 1^{er} janvier 1851, en y comprenant les locomotives et voitures en construction.

	MATÉRIEL		DIFFÉRENCE EN FAVEUR	
	FRANÇAIS.	BELGE.	DE L'ÉTAT.	DE LA COMPAGNIE.
Locomotives	206	171	»	34
Voitures à voyageurs	518	1,045	527	»
Fourgons, trucks, écuries, waggon à marchandises et à sables	2,745	3,693	948	»

La Compagnie du chemin de fer du Nord possède donc 34 locomotives de plus que l'administration belge : mais elle a en moins 527 voitures à voyageurs et 948 waggon à marchandises ou destinés à d'autres usages.

Cette comparaison démontre que le chemin de fer de l'État possède un matériel roulant plus considérable que celui de la Compagnie du chemin de fer du Nord, locomotives exceptées, pour un développement de lignes à peu près égal, ce qui confirme l'assertion, rappelée différentes fois, que les lignes belges, par leur grand nombre de haltes ou stations, par des transports considérables mais subdivisés et à de petites distances, sont d'une exploitation plus difficile et plus coûteuse que des lignes possédant de grands centres de mouvement et effectuant des transports complets à de grandes distances.

Le parcours du matériel de l'État en 1851 est indiqué ci-après :

Le nombre de lieues parcourues par les convois de voyageurs s'est élevé, savoir :

Convois ordinaires	416,637 lieues.
Convois spéciaux	5,858 id.
Total	<u>422,495 id.</u>

Le nombre de lieues parcourues par les locomotives remorquant ces convois est :

Pour les convois ordinaires.	438,366 lieues.
Pour les convois spéciaux	6,633 id.
Total	<u>441,999 id.</u>

Il en résulte que les convois attelés de *deux locomotives* ont effectué un parcours de 19,504 lieues.

La composition moyenne de ces convois a été de $8 \frac{4}{10}$ voitures pour les convois réguliers et de 13 voitures pour les convois spéciaux, soit en moyenne de $8 \frac{5}{10}$ voitures.

Le nombre de lieues parcourues par les convois de marchandises s'est élevé, savoir :

Convois ordinaires	300,308 lieues.
Convois spéciaux	55,526 id.
Total	<u>355,834 id.</u>

Le nombre de lieues parcourues par les locomotives remorquant ces convois est :

Pour les convois ordinaires.	522,917 lieues.
Pour les convois spéciaux	36,607 id.
Total	<u>559,524 id.</u>

Il en résulte que les convois de marchandises attelés de *deux locomotives*, ont fait un parcours de 23,890 lieues.

La composition moyenne desdits convois a été de $20 \frac{7}{10}$ voitures pour le service régulier et de $17 \frac{2}{10}$ voitures pour les trains spéciaux, soit en moyenne de $20 \frac{4}{10}$ voitures.

Le nombre total de locomotives-lieues ayant été de 939,837, il en résulte que les locomotives affectées au service de la poulie aux plans inclinés, au service des stations et des différents embranchements, ainsi que celles retournant à vide, ont effectué un parcours total de 138,314 lieues.

APPROVISIONNEMENTS.

Les objets approvisionnés au magasin central de Malines représentaient, au 1 ^{er} janvier 1852, une valeur de fr.	1,593,781 86
Cette valeur était, au 1 ^{er} janvier 1851, de	1,657,645 17
Différence, en moins, en 1852 fr.	<u>63,863 31</u>

D'où il suit, que la valeur des approvisionnements dont il s'agit se trouvait, au 1^{er} janvier 1852, de fr. 63,863-31 au-dessous de l'évaluation de ces approvisionnements au 1^{er} janvier 1851.

La valeur annuelle des sorties est moyennement de 2,400,000 francs. Le magasin se renouvelle donc une fois et demie par an.

Il va de soi que les bois, les pièces de rechange et les objets spéciaux ou d'une fabrication lente ou difficile doivent former un fonds de dépôt, et qu'il serait compromettant pour l'administration d'attendre, pour les commandes, que le service fût arrêté.

On s'efforce toutefois, en multipliant les époques de livraison, de n'avoir en magasin que ce que commande une bonne gestion, alors qu'on ne veut pas être exposé à passer des marchés d'urgence et de la main à la main. C'est ce que l'absence d'approvisionnement rendrait inévitable au grand détriment du trésor, de l'exploitation et de la sécurité publique.

Les approvisionnements en général se font sur les demandes des chefs de service, qui justifient de leur nécessité par les consommations journalières.

Ces demandes sont examinées à l'administration où l'on compare les différentes propositions avec le travail effectué sur les différentes lignes.

C'est à la suite de cet examen que les adjudications publiques ont lieu.

Les réceptions se font régulièrement, chaque jeudi, par une commission composée de cinq membres, en présence de tous les fournisseurs.

Cette commission a, en outre, pour mission de visiter, au moins une fois par trimestre, le magasin central et de s'assurer si le classement y est convenablement opéré; de signaler les objets dont la consommation n'est pas en rapport avec l'approvisionnement; de désigner les objets provenant des lignes ou des stations et rentrés au magasin, qui ne sont plus susceptibles d'être remployés et qui, par suite, doivent être livrés au remaniage ou vendus par le domaine.

Enfin, le conservateur du matériel a reçu, récemment encore, ordre de signaler, à des époques régulières, les objets d'un usage restreint, afin de réduire la valeur de l'approvisionnement au strict nécessaire.

§ 2.

Tarifs. — Marchandises.

Il n'a été apporté aucune modification essentielle aux tarifs des marchandises, des finances, des équipages et des animaux pendant l'exercice 1851.

Cependant, j'ai pris une mesure qui m'a paru nécessaire pour augmenter l'emploi utile du matériel servant au transport des marchandises. Cette mesure consiste à assurer chaque jour, à tout expéditeur qui en ferait la demande, un ou plusieurs waggons restant à sa disposition pendant une période de sept jours au moins. L'administration perçoit pour chaque waggon une somme de 5 francs par jour et, en outre, les frais de traction portés à fr. 1-50 par lieue, y compris le retour à vide, la charge étant fixée à 5,000 kilogrammes. Les conditions de ce mode de transport sont renseignées dans l'annexe n° XI.

VOYAGEURS.

L'ancien tarif des voyageurs a été supprimé et remplacé par un nouveau tarif établi d'après les bases fixées par la loi du 12 avril 1851, et mis en vigueur à partir du 1^{er} juin suivant.

L'art. 14 de cette loi imposant au Gouvernement l'obligation de présenter aux Chambres un rapport sur les résultats obtenus après l'expiration d'une année entière de l'application du crédit tarif, j'ai institué, par arrêté du 26 juin dernier, une commission spéciale chargée de constater ces résultats. Le travail de cette commission sera soumis à la Législature.

§ 3.

Transports et recettes.

Les états récapitulatifs ci-annexés sous les nos XII et XIII renseignent l'importance, par mois, du mouvement et des recettes des transports en général pendant l'exercice 1851. Les deux états récapitulatifs suivants, nos XIV et XV, donnent également l'importance du mouvement et des recettes en général; mais ce renseignement, au lieu d'être donné par mois, est indiqué par stations, en sorte qu'on peut apprécier celles d'entre elles qui présentent le mouvement et le produit les plus considérables.

Le tableau annexé sous le n° XVI comprend un relevé des recettes mensuelles, par exercice et par nature de transports, à partir de la mise en exploitation du chemin de fer. Il fait voir l'accroissement progressif des diverses branches de revenus au fur et à mesure de l'avancement des lignes livrées successivement à l'exploitation, ainsi que celles de ces branches dont le produit a présenté le développement le plus rapide depuis l'achèvement complet du chemin de fer. L'annexe n° XVII comprend le détail des recettes figurant comme recettes extraordinaires dans les annexes nos XIII et XV.

Les résultats de ces divers tableaux doivent faire chacun l'objet d'un examen spécial.

VOYAGEURS.

Le nombre de voyageurs transportés, en 1851, est repris ci-après (annexe n° XVIII) :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe	429,462
		2 ^e id.	1,090,764
		5 ^e id.	2,725,999
Id.	militaires	67,828	
Id.	extraordinaires	41,703	
Et en total		4,355,756	
En 1850 le nombre des voyageurs avait été		4,188,614	
d'où une différence de		167,142	

en faveur de l'exercice 1851, différence à laquelle la 1^{re} classe participe pour une augmentation de 28,935 voyageurs, la 2^e classe pour 162,079, la 3^e classe pour une réduction de 48,649; enfin les voyageurs militaires et extraordinaires ensemble pour une augmentation de 24,777.

D'autre part, les voyageurs ont produit, savoir (annexe n° XIX) :

Voyageurs civils.	{	1 ^{re} classe	fr. 2,290,022 19
		2 ^e id.	2,728,752 80
		3 ^e id.	2,761,809 34
Id. militaires		112,313 22	
Id. extraordinaires		148,968 86	
		Ou en total.	fr. 8,041,866 41
		La recette du même chef s'était élevée en 1850 à	fr. 7,128,209 46
		Ce qui donne une augmentation de	fr. 915,656 95
		Soit 13 p. % environ en faveur de l'exercice 1851.	

La différence de fr. 915,656-95 se répartit de la manière suivante :

Voyageurs civils.	{	1 ^{re} classe.	fr. 408,516 82
		2 ^e id.	404,507 24
		3 ^e id.	16,645 44
Id. militaires		35,291 68	
Id. extraordinaires		48,697 77	
		Total égal.	fr. 915,656 95

En rendant compte des résultats du service des voyageurs, je crois devoir présenter quelques observations relatives à la suppression des transports gratuits.

Autrefois, les individus dont l'indigence était constatée obtenaient des chefs de stations appelés à juger du bien fondé de leurs demandes, et même directement du Département des Travaux Publics, des permis de circulation pour se rendre dans une localité où ils pouvaient espérer de se procurer du travail. Les ouvriers jouissaient de la même faveur lorsqu'il s'agissait de les transporter sur un point du pays où s'effectuaient de grands travaux; c'est ainsi que les terrassiers des Flandres purent prendre part à la construction du canal de Liège à Maestricht et échapper pour un temps au paupérisme qui, à cette époque, sévissait sur ces deux provinces.

D'un autre côté, les indigents atteints d'ophtalmie militaire, dirigés sur un des instituts créés pour traiter cette maladie, y étaient conduits gratuitement sur la production de certains documents exigés pour éviter la fraude, et délivrés par les autorités compétentes; enfin, il arrivait aussi que le Département des Travaux Publics accordait le transport gratuit dans des cas réservés à l'appréciation du Ministre, lorsqu'il s'agissait par exemple de parents pauvres allant visiter une fois

leurs enfants admis, soit à l'école de Lierre soit à l'institut de Messines, ou bien encore de personnes qui, sans pouvoir être classées parmi les indigents, se trouvaient cependant dans une pauvreté réelle.

La gratuité accordée pour de pareils transports ne constituait pas un abus et ne pouvait causer aucun préjudice au trésor, puisque les individus admis à en jouir n'auraient pu payer le prix de leurs places. Elle rendait d'ailleurs populaire la grande voie de communication créée par l'État, et, en permettant l'accès de cette voie à quelques individus de la classe inférieure de la société, classe pour laquelle le chemin de fer paraissait plutôt une cause d'étonnement qu'un objet utile, elle lui faisait comprendre les avantages résultant de cette admirable invention des temps modernes.

Cependant, dès que la loi du 12 avril fut promulguée et avant la date fixée pour son application, le Département des Travaux Publics interdit tous les transports gratuits.

Peu de temps après des ouvriers belges, revenant de France sans avoir pu réunir les ressources nécessaires pour faire les frais du voyage, se présentèrent à la frontière et ne purent être admis dans les convois. La Légation belge à Paris avait payé les frais de transport jusqu'au territoire belge; ils furent donc dans une position plus difficile en touchant le sol de leur patrie que sur le territoire étranger.

La suppression des transports gratuits provoqua une correspondance entre le Département des Travaux Publics et d'autres Départements ministériels au sujet des mesures qui pourraient être prises pour faciliter le déplacement de certaines catégories d'individus par des moyens autres que ceux employés jusqu'à l'époque de cette suppression. On convint qu'il serait possible d'accorder une réduction de 50 p. % sur le prix du tarif en faveur des indigents et des ophthalmiques, l'art. 10 de la loi autorisant le Ministre des Travaux Publics à opérer cette réduction pour des transports exceptionnels. Mais il fut impossible de déterminer de quelle manière le prix de ces transports ainsi réduit serait payé à l'administration du chemin de fer. Les Départements ministériels, intéressés dans la question, ne possédaient pas les crédits nécessaires pour faire face à cette dépense; et si dans certains cas il eût été possible de la mettre à la charge des communes domiciles de secours des pauvres ou des malades, il aurait fallu que le Gouvernement accordât à celles de ces communes dont les ressources auraient été insuffisantes, des subsides pour les mettre à même d'effectuer la dépense dont il s'agit.

Dans ce cas, la suppression des transports gratuits, transports qui s'effectuaient sans frais appréciables pour le chemin de fer, se serait traduite en définitive, et par la force des choses, en dépenses réelles.

Le Département des Travaux Publics crut donc devoir ajourner la solution de la question pendante en ce qui concerne le transport des indigents, et prit un arrangement avec le Département de la Justice pour qu'il fût accordé aux ophthalmiques une réduction de 50 p. % sur le prix du tarif. Cet arrangement n'est du reste que provisoire, mon intention étant de proposer à la Législature d'apporter à la loi du 12 avril les modifications démontrées indispensables par l'exposé qui précède.

BAGAGES.

Le poids taxé des bagages transportés en 1851 s'est élevé à 113,967 quintaux métriques.

Le poids transporté en 1850 avait été de 109,182 quintaux, ce qui donne une augmentation de 4,785 quintaux en faveur de l'exercice 1851.

La recette du chef de cette catégorie de transports a été :

En 1850 de	fr.	578,188 82
Et en 1851 de		648,846 26
Ce qui indique pour 1851, une augmentation de	fr.	<u>70,660 44</u>

D'où il résulte que pendant ce dernier exercice, le mouvement des bagages a dépassé de 4.38 p. % le mouvement de même espèce en 1850 et que la recette s'est accrue de 12.38 p. %.

Le nouveau tarif des bagages, dressé conformément aux dispositions de la loi du 12 avril 1851, a été mis en vigueur au 1^{er} juin de cette année, en sorte qu'elle se trouve divisée en deux périodes distinctes par le fait de l'application de deux tarifs successifs.

Comparant les résultats de ces deux périodes aux résultats des périodes correspondantes de l'année 1850, on aura le tableau suivant :

PÉRIODES COMPARÉES.	MOUVEMENT.	RECETTES.
1850. Du 1 ^{er} janvier au 1 ^{er} juin	Quintaux. 31,584	Francs. 155,909 48
1851. Id.	31,969	161,211 04
Différence en plus en 1851	385	5,401 56
1850. Du 1 ^{er} juin au 1 ^{er} décembre	77,598	419,276 34
1851. Id.	81,998	484,528 22
Différence en plus en 1851	4,400	65,258 88

Ce tableau fait voir que, dans la première période comparée, le poids des bagages s'est élevé, en 1851, de 385 quintaux métriques au-dessus du poids transporté en 1850, ce qui a donné lieu à un accroissement de recette de fr. 5,401-56, et que, pendant la deuxième période, une augmentation de 4,400 quintaux a produit une somme de fr. 65,258-88 en sus du montant de la recette effectuée en 1850.

Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.**MARCHANDISES TRANSPORTÉES A GRANDE VITESSE.**

Il a été transporté, en 1851, aux prix et conditions du tarif n° 1, en expéditions comportant chacune un poids de 100 kilogrammes et en dessous, 149,402 quintaux métriques de marchandises à grande vitesse et 81,761 quintaux expédiés par poids de plus de 100 kilogrammes.

L'ensemble des transports à grande vitesse s'est donc élevé, en 1851, à 251,163 quintaux.
 Ces transports avaient été, en 1850, de 222,694 id.
 En sorte que 8,469 quintaux
 ont été transportés en plus en 1851 qu'en 1850.

La recette perçue en 1851 a été, pour les deux catégories d'expéditions renseignées ci-dessus, de fr. 661,598 49
 La recette correspondante n'avait été, en 1850, que de 622,922 15
 Il y a donc eu, en 1851, une augmentation de fr. 39,676 34

Je pense qu'il serait superflu d'entrer ici dans l'examen des résultats du système des transports à grande vitesse inaugurés par les tarifs du mois de septembre 1848. Ces résultats ont été, en effet, complètement appréciés et discutés dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté à l'examen de la Législature pour la formation d'un nouveau tarif pour le transport des marchandises, et les considérations que je pourrais présenter aujourd'hui sur le même sujet feraient nécessairement double emploi.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE.

On sait que les tarifs de 1848 divisent les marchandises à petite vitesse en deux catégories principales : la première comprend les marchandises en général, lesquelles sont taxées aux prix du tarif n° 2; la seconde comprend des objets dénommés jouissant des avantages du tarif n° 3, le plus bas des deux tarifs.

Le poids ainsi que les recettes des expéditions à petite vitesse sont donc nécessairement renseignés séparément pour chacun des tarifs nos 2 et 3. (annexe n° XII.)

Les expéditions effectuées aux conditions du tarif n° 2 se sont élevées, en 1851, à 215,546 tonneaux,
 et celles expédiées aux prix du tarif n° 3 à 1,054,501 id.
 ce qui donne un total de 1,247,847 tonneaux.

Le poids des marchandises de même nature transportées, en 1850, avait été de 1,258,886 tonneaux,
 d'où une différence de 8,961 tonneaux,

différence représentant l'excédant de poids transporté, en 1851, sur le poids transporté pendant l'exercice précédent.

Cette augmentation porte, sur le tarif n° 2, pour . . .	8,277 tonneaux,
et sur le tarif n° 3, pour	684 id.
Total égal	<u>8,961 tonneaux.</u>

Les recettes renseignées également par tarif sont indiquées ci-après (annexe n° XIII) :

Tarif n° 2 (marchandises en général) fr.	1,931,218 46
Id. n° 3 (produits favorisés)	4,001,153 22
et ensemble pour les deux tarifs. fr.	<u>5,932,371 68</u>

Les recettes perçues du chef des marchandises à petite vitesse ayant été, en 1850, de fr.	5,846,854 93
l'excédant en 1851 est de fr.	<u>85,536 75</u>

lequel représente, pour la recette des marchandises taxées aux prix du tarif n° 2, une augmentation de fr.	101,799 08
et pour les marchandises transportées aux conditions du tarif n° 3, une réduction de	16,262 33
Reste total égal à l'excédant ci-dessus fr.	<u>85,536 75</u>

lequel indique que l'augmentation de la recette des marchandises, en 1851, ne s'élève, pour les expéditions de toute nature effectuées à petite vitesse, qu'à 1 1/2 p. % au dessus de la recette correspondante perçue en 1850.

D'un autre côté, on trouve, en divisant les recettes par le nombre de tonneaux expédiés, que chaque tonneau a produit :

Au prix du tarif n° 2	Francs. 9 04	
Id. 3		Francs. 3 86
Et, en moyenne, les deux tarifs réunis		Francs. 4 76

En 1850, chaque tonneau avait produit :

Au prix du tarif n° 2	8 91		
Id. 3		3 89	
Et, en moyenne, les deux tarifs réunis		<u>4 72</u>	
Différence en plus {	en 1850	» 0 03	»
	en 1851	<u>0 15</u>	<u>» 0 04</u>

d'où il suit que le produit moyen par tonneau, augmenté, en 1851, de 13 centimes pour le tarif n° 2, et réduit de 3 centimes pour le tarif n° 3, s'est maintenu, si l'on considère les deux tarifs réunis, à 4 centimes en dessus du produit moyen en 1850.

Ces fluctuations du produit moyen par tonneau paraîtront d'abord constituer une anomalie sous le régime des mêmes tarifs pendant les deux exercices comparés. Elles s'expliquent cependant soit par une augmentation ou une réduction du parcours moyen, soit par le mode de répartition de la marchandise entre les diverses catégories de ces tarifs dont les prix sont différents.

Indépendamment des transports et des recettes mentionnés ci-dessus, il a été expédié par le mode de location de waggons ou d'abonnement 440 tonneaux de marchandises, soit la charge de 88 waggons, ce qui a produit une somme de fr. 1,822-50 (annexe n° XII et XIII).

Chaque waggon étant chargé de 5 tonneaux, le prix moyen par tonneau est de fr. 4-14. Ce prix est légèrement plus fort que celui des transports ordinaires des marchandises classées au tarif n° 3, lequel ne s'est élevé, ainsi qu'on vient de le voir, qu'à fr. 3-86.

D'après ce qui précède, les grosses marchandises en 1851 ont donné lieu à un transport de 1,248,287 tonneaux métriques et à une recette de fr. 5,954,194-18.

Je n'ai pas renseigné jusqu'à présent les produits divers provenant des bulletins, prise à domicile, etc., parce que cette catégorie de recettes ne peut se subdiviser par tarifs. Ces produits s'élèvent cependant à une somme de fr. 90,577-14 laquelle, ajoutée aux sommes partielles indiquées ci-dessus par subdivisions du service des marchandises, porte le produit total provenant de ce service à fr. 6,686,566-84, c'est-à-dire à $\frac{2}{3}$ environ du produit total de la voie ferrée.

FONDS ET VALEURS.

Les transports de fonds et valeurs effectués en 1851 se sont élevés à 139,201 groups pour lesquels il a été payé une somme de fr. 71,584-89.

En 1850, il avait été expédié seulement 113,086 groups dont le produit avait été de fr. 57,435-97, ce qui constate en 1851 une augmentation de 26,115 groups et de fr. 13,948-92.

J'ai déjà fait remarquer dans les Comptes-rendus des exercices 1849 et 1850, que depuis la mise en vigueur des tarifs de 1848, le transport des finances était en voie de progrès par suite de la réduction de taxe accordée pour ce transport. Je suis en outre entré dans des considérations suffisamment étendues sur cet objet dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi pour le transport des marchandises, et j'ai indiqué les améliorations dont le tarif actuel serait encore susceptible. Je pense donc qu'il serait superflu de consigner dans le présent Comptes-rendu de nouvelles considérations qui ne pourraient que reproduire celles déjà consignées dans les documents précités.

ÉQUIPAGES.

Le transport des équipages en 1851 présente les résultats suivants :

Nombre d'équipages	1,219
Recettes effectuées. fr.	80,964

Ces résultats, comparés à ceux obtenus en 1850, constatent une réduction de 141 équipages et de fr. 7,030-75.

Le produit moyen du transport de chaque équipage a été de fr. 66-42. Ce produit est un peu plus élevé que celui provenant du même transport en 1849 et en 1850.

En somme, les recettes des équipages transportés pendant la dernière année ne s'élèvent pas à la moitié de celles perçues en 1847. Il est d'ailleurs permis de penser que, si le transport des équipages ne suit pas une marche décroissante, il restera au moins stationnaire. On ne peut espérer un produit beaucoup plus élevé que le produit actuel, le transport dont il s'agit ne s'effectuant que dans des circonstances toutes particulières et seulement pour un petit nombre de personnes fortunées.

L'administration du chemin de fer du Nord n'a perçu en 1850, du chef du mouvement des équipages, qu'une somme de 110,000 francs environ. Cependant ce chemin, reliant la capitale de la France à l'Allemagne, par la Belgique, et à l'Angleterre, par Calais, doit nécessairement être fréquenté par un grand nombre de voyageurs des classes élevées de la société, et il paraît évident que si, dans des conditions aussi favorables, il n'a pu atteindre que le chiffre de recettes indiqué ci-dessus, il est peu probable que le chemin de fer belge puisse approcher de ce résultat.

Néanmoins, il était convenable de faire une tentative pour reconnaître s'il n'y avait aucun moyen de donner plus de développement au transport des équipages. A cette fin j'ai proposé dans le projet du nouveau tarif de diviser le transport en deux catégories, dont la première serait soumise au tarif actuel, tandis que la seconde jouirait d'une réduction de 25 p. % sur les prix de ce tarif.

CHEVAUX ET BESTIAUX.

La recette effectuée pour le transport du bétail et des chevaux s'est élevée en 1851 à fr. 144,784-46 pour 7,642 expéditions.

En 1850, le nombre d'expéditions avait été de 6,607 et la recette comportait une somme de fr. 129,778-18.

Il y a donc eu en 1851 augmentation de 1,035 expéditions et de fr. 15,006-28 de recette.

Au total, les résultats du transport des chevaux et bestiaux en 1851, comparés aux mêmes résultats en 1847, constatent une augmentation de recette de 45,000 fr.

environ, ce qui doit être attribué aux taxes modérées du tarif de 1848. On conçoit en effet que la consommation du bétail, restreinte actuellement à certaines classes de la société, peut croître par la réduction des prix de vente, prix sur lesquels les frais de transport exercent nécessairement une influence assez considérable. Il en est de même de tous les objets de grande consommation pour lesquels il est indispensable d'abaisser les péages autant que possible, non-seulement en vue des intérêts généraux, mais même dans l'intérêt bien entendu du trésor, puisqu'une réduction raisonnable des tarifs du chemin de fer appliquée à ces objets peut être largement compensée par une augmentation de mouvement.

SERVICES INTERNATIONAUX ET MIXTES.

L'importance du mouvement et de la recette des transports effectués par le chemin de fer belge rhénan est indiquée dans les deux tableaux qui suivent :

Importance des transports internationaux entre la Belgique et l'Allemagne,
PAR HERBESTHAL.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS		TOTAL pour l'entrée et la sortie.	
	A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.	A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.		
Voyageurs. {	1 ^{re} classe..... Nombre.	16,100	54,500	
	2 ^e id. Id.	20,000		
	5 ^e id. Id.	16,900		
		55,000	105,700	
		18,200		
		18,800		
		50,700	50,600	
		15,700		
Bagages..... Kilogr.	1,271,800	1,540,700	2,612,500	
Marchandises de diligence. {	Serv. prusso-belge. Quint.	415	274	687
	Id. rhénan..... Id.	2,088	5,918	8,006
		2,501	6,192	8,695
Voitures..... Nombre.	165	168	551	
Chevaux et bestiaux..... Espédit.	55	60	93	
Fonds et valeurs. {	Serv. prusso-belge. Groups.	5,158	701	5,859
	Id. rhénan..... Id.	2,725	5,162	5,887
		7,865	5,865	11,726
Marchandises de roulage. {	Tarif n° 2..... Tonn.	4,210	8,686	12,866
	Tarif n° 5..... Id.	20,088	49,962	70,030
		24,298	58,618	82,916

*Importance financière des transports internationaux entre la Belgique et
l'Allemagne, PAR HERBESTHAL.*

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS		TOTAL pour l'entrée et la sortie.	
	A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.	A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.		
Voyageurs.. {	1 ^{re} classe..... fr.	170,400 »	352,700 »	
	2 ^e id. »	138,600 »		
	5 ^e id. »	43,500 »		
		532,500 »	710,000 »	
		182,300 »		
		137,500 »		
		337,300 »	81,200 »	
		37,700 »		
Bagages.....	104,800 α	105,300 »	207,800 »	
Marchandises de diligence. {	Serv. prusso-belge.	977 31	875 03	1,852 34
	Id. rhénan.....	7,942 92	15,428 59	23,371 51
		8,920 25	16,503 62	25,225 83
Voitures.....	15,100 »	15,100 »	26,200 »	
Chevaux et bestiaux.....	1,500 »	2,800 »	4,000 »	
Fonds et valeurs. {	Serv. prusso-belge.	2,600 »	400 »	3,000 »
	Id. rhénan.....	1,400 »	1,700 »	3,100 »
		4,000 »	2,100 »	6,100 »
Marchandises de roulage. {	Tarif n° 2.....	33,184 09	73,344 67	106,528 76
	Tarif n° 5.....	104,235 64	340,359 35	444,594 99
		157,419 75	413,704 02	551,123 75
TOTAUX..... FR.	621,959 06	908,507 64	1,530,447 60	

Comparant les résultats renseignés dans ces tableaux à ceux obtenus en 1850 pour les principales branches de recette, c'est-à-dire pour les voyageurs et les bagages, les marchandises à grande et à petite vitesse, on verra que le mouvement s'est élevé pendant les deux exercices comparés, savoir :

En 1850. Voyageurs	98,900			
Bagages		kilog.		
Petites marchandises		2,385,900	Quintaux.	
Grosses marchandises			8,650	Tonneaux.
				115,765
En 1851. Voyageurs	103,700			
Bagages		2,612,500		
Petites marchandises			8,695	
Grosses marchandises				82,916
Ce qui donne pour 1851 les diffé-				
rences ci-contre	<u>+4,800</u>	<u>+226,600</u>	<u>+65</u>	<u>-50,849</u>

Comparant de même la recette, on aura :

En 1850. Voyageurs	586,000	Francs.		
Bagages		173,900	Francs.	
Petites marchandises			24,565	82
Grosses marchandises				Francs.
				674,244
26				
En 1851. Voyageurs	710,000			
Bagages		207,800		
Petites marchandises			23,225	85
Grosses marchandises				551,123
75				
d'où il résulte les différences				
suivantes, en plus et en moins,				
en 1851	<u>+124,000</u>	<u>+33,900</u>	<u>+656</u>	<u>97-123,120</u>
				<u>51</u>

On voit que le mouvement et la recette effectués du chef du transport des voyageurs et des bagages ont acquis un notable développement en 1851, mais que le mouvement et la recette des petites marchandises ne présentent qu'une augmentation insignifiante, tandis qu'une forte réduction du produit des marchandises expédiées à petite vitesse compense à peu près les majorations signalées dans les autres branches de revenu.

Les transports de finances, de chevaux et de bestiaux n'ont d'ailleurs fourni que des recettes insignifiantes.

En résumé, la recette revenant à l'administration belge du chef du service belge-rhénan s'est élevée, en 1851, à fr. 1,530,447 60
elle avait été en 1850 de fr. 1,493,210 08
d'où une différence de fr. 37,237 52
en faveur de l'exercice 1851.

Les résultats financiers des deux exercices n'ont donc pas varié d'une manière sensible.

Les quatre tableaux ci-dessous donnent l'importance du mouvement et des recettes du service franco-belge.

Importance des transports internationaux entre la Belgique et la France,
PAR MOUSCRON.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe. Nombre.	9,700	9,700	19,400
{ 2 ^e id. Id.	12,500	15,000	27,500
{ 3 ^e id. Id.	15,500	21,900	37,400
Bagages..... Kilog.	414,000	406,500	820,500
Marchandises de diligence. Quint.	2,597	2,425	4,820
Voitures..... Nombre.	62	52	94
Chevaux et bestiaux.... Expédit.	9	2	11
Fonds et valeurs..... Groups.	1,986	4,086	6,072
Marchandises { Tarif n° 2. Tonn.	1,565	8,482	9,845
de roulage. { Tarif n° 3. Id.	5,944	5,659	9,605
	55,500	46,600	82,100

Importance des transports internationaux entre la Belgique et la France,
PAR QUIÉVRAIN.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe. Nombre.	21,500	21,100	42,400
{ 2 ^e id. Id.	11,500	14,000	25,500
{ 3 ^e id. Id.	2,200	5,900	8,100
Bagages..... Kilog.	776,700	844,200	1,620,900
Marchandises de diligence. Quint.	8,701	5,214	15,915
Voitures..... Nomb.	96	114	210
Chevaux et bestiaux.... Expédit.	84	96	180
Fonds et valeurs..... Groups.	10,906	2,628	15,554
Marchandises { Tarif n° 2. Tonn.	5,117	2,150	5,267
de roulage. { Tarif n° 3. Id.	5,034	105,212	108,266
	6,171	107,562	115,555

Importance financière des transports internationaux entre la Belgique et la France, PAR MOUSCRON.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe.....fr.	61,900 00	58,600 00	118,500 00
{ 2 ^e id.....	44,100 00	47,900 00	92,000 00
{ 3 ^e id.....	20,600 00	30,400 00	51,000 00
Bagages.....	23,200 »	21,800 »	45,000 »
Marchandises de diligence.....	5,638 94	5,595 49	7,234 43
Voitures.....	4,300 »	1,800 »	6,100 »
Chevaux et bestiaux.....	600 »	30 »	630 »
Fonds et valeurs.....	700 »	1,500 »	2,200 »
Marchandises de roulage. { Tarif n° 2.....	10,051 27	34,289 87	44,341 14
{ Tarif n° 3.....	16,193 49	28,267 66	44,461 15
	26,244 76	62,557 53	88,802 29
TOTAUX..... FR.	185,503 70	226,205 02	411,506 72

Importance financière des transports internationaux entre la Belgique et la France, PAR QUIÉVRAIN.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe.....fr.	122,200 »	120,300 »	242,500 »
{ 2 ^e d.....	43,400 »	53,400 »	96,800 »
{ 3 ^e id.....	1,500 »	10,500 »	12,000 »
Bagages.....	36,800 »	39,600 »	76,400 »
Marchandises de diligence.....	21,083 18	16,384 91	37,668 09
Voitures.....	4,600 »	5,800 »	10,400 »
Chevaux et bestiaux.....	2,500 »	5,200 »	7,700 »
Fonds et valeurs.....	3,400 »	1,400 »	6,800 »
Marchandises de roulage. { Tarif n° 2.....	33,011 67	16,672 22	49,683 89
{ Tarif n° 3.....	21,103 83	184,785 31	205,889 14
	54,115 50	201,457 53	255,573 03
TOTAUX..... FR.	291,598 68	432,242 44	745,841 12

En prenant les résultats généraux du service franco-belge en 1851, sans

distinction entre les directions des transports et des points de passage à la frontière, et comparant ensuite ces résultats à ceux établis de la même manière pour l'exercice 1850 en ce qui concerne les voyageurs, les bagages et les marchandises, l'on aura :

	Nombre.	Kilog.	Quintaux.	Tonneaux.
1850. Voyageurs	156,700			
Bagages		2,323,100		
Petites marchandises			10,856	
Grosses marchandises				135,982
1851. Voyageurs	158,100			
Bagages		2,441,400		
Petites marchandises			18,755	
Grosses marchandises				152,981
Différences en 1851	<u>+ 1,400</u>	<u>+118,300</u>	<u>+7,889</u>	<u>—1,001</u>

Comparant le produit des même catégories de transport, il vient :

	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1850. Voyageurs	545,600			
Bagages		110,700		
Petites marchandises			24,049 04	
Grosses marchandises				308,287 03
1851 Voyageurs	612,800			
Bagages		121,400		
Petites marchandises			44,922 42	
Grosses marchandises				344,575 32
Différences en 1851	<u>+67,200</u>	<u>+10,700</u>	<u>+20,873 38</u>	<u>+36,088 29</u>

Soit ensemble une différence en plus de fr. 154,861-67 en faveur de l'exercice 1851, du chef des voyageurs, bagages, grosses et petites marchandises.

Le poids transporté a été aussi plus considérable, sauf en ce qui concerne les grosses marchandises. Toutefois la recette qui en provient s'est élevée, ce qui peut être attribué à une augmentation du parcours moyen.

Le transport des finances, des bestiaux et des chevaux ne présente presque aucune importance par le chemin de fer franco-belge.

Enfin, si l'on considère la recette totale du service international, on trouve qu'elle a été, en 1851, de fr. 1,155,547 84
Elle avait été en 1850 de fr. 1,011,436 07
soit une augmentation de fr. 143,911 77
en faveur de l'exercice 1851.

Cette augmentation de recette est beaucoup plus forte que celle qui a été produite par le service belge-rhénan.

L'importance des transports et des recettes du service franco-belge-rhénan, ou, en d'autres termes, le transit par la Belgique des voyageurs et des marchandises dirigés de la France en Allemagne et réciproquement, est renseignée dans le tableau suivant :

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.	RECETTES.
Voyageurs Nombre.	19,800	Francs. 355,800 »
Bagages Quintaux.	6,378	94,200 »
Voitures Nombre.	78	11,900 »
Fonds et valeurs Groups.	27,848	13,900 »
Marchandises (grande vitesse). Quintaux.	11,914	61,362 94
Id. (petite vitesse) . Tonneaux.	6,169	92,523 76
Recette totale		629,686 70

Les transports en transit ont donc produit, en 1851, la somme de fr. 629,686 70

Les recettes perçues du chef des mêmes transports en 1850 avaient été de 379,253 29

Ce qui porte à fr. 250,433 41
l'excédant en faveur de l'exercice 1851.

Il est à remarquer que les équipages transportés par les chemins de fer internationaux ont donné une recette de 54,600 francs, ou environ les $\frac{2}{3}$ de la recette totale. Ce fait démontre le peu d'importance du mouvement des équipages par le service intérieur, et confirme ce qui a été dit plus haut, que les transports de l'espèce ne s'effectuent guère que dans des circonstances exceptionnelles.

Réunissant les recettes des services internationaux renseignées ci-dessus, on aura :

Pour le service belge-rhénan	fr. 1,530,447 60
Id. franco-belge	1,155,347 84
Id. franco-belge-rhénan	629,686 70
Et en total	<u>fr. 3,315,482 14</u>

soit environ un cinquième de la recette totale effectuée en 1851.

En 1850, la recette provenant des mêmes services n'avait été que de fr. 2,883,879-49, d'où il suit qu'une augmentation de plus de 400,000 francs s'est produite en 1851, du chef des services dont il s'agit.

Les rapports avec les chemins de fer concédés ont aussi apporté une certaine part de produit. Ainsi les recettes provenant du service mixte avec le chemin de la Flandre occidentale se sont élevées, pour la part de l'État et du chef des marchandises seulement, à fr. 129,976-62. Les recettes provenant du service mixte avec la compagnie du chemin de fer de Mons à Manage ont atteint le chiffre de fr. 681,453-23, également pour le transport des marchandises et pour la part de l'État.

Ainsi, en se reliant aux lignes du railway national, les chemins de fer concédés ont activé la circulation sur ces lignes au profit du trésor public et en contribuant au développement des ressources industrielles et du trafic des localités que ces chemins de fer ont pour objet de desservir.

Conformément à la promesse que j'en avais faite antérieurement, on trouvera, sous le n° XXV des annexes, un tableau comparatif des quantités de mouvement et des recettes des petites et des grosses marchandises, à partir de 1843 jusqu'à 1851 inclusivement.

§ 4.

Télégraphes.

On sait que la construction des lignes télégraphiques a été décrétée par la loi du 4 juin 1850, et qu'un premier crédit de 250,000 francs fut mis par cette loi à la disposition du Gouvernement pour l'établissement de ces lignes.

Les travaux furent poussés avec la plus grande activité et, au mois de septembre 1850, la transmission des dépêches s'effectuait déjà sur divers points du réseau décrété.

Cependant les recettes ne s'élevèrent qu'à fr. 3,821-06 pendant les quatre mois d'exploitation en 1850. Elles n'eurent également aucune importance pendant les deux premiers mois de 1851 ; mais dès le mois de mars un progrès sensible se manifesta par suite de l'achèvement des lignes et les recettes pour l'année entière atteignirent le chiffre de fr. 83,316-44.

Pendant cette année les traitements et salaires du personnel ainsi que les frais d'entretien n'ont absorbé, ainsi que cela est renseigné dans le compte général des dépenses d'exploitation, page 5, qu'une somme de 53,000 francs.

Aussitôt la promulgation de la loi du 1^{er} mars 1851, autorisant le Gouvernement à fixer provisoirement le tarif et les conditions réglementaires pour les correspondances télégraphiques, un arrêté royal déterminait les bases des taxes à percevoir. Le tarif intérieur ainsi que le règlement furent établis en même temps par disposition ministérielle.

Le tarif des correspondances entre les bureaux télégraphiques belges et ceux des lignes de Prusse, d'Autriche, de Bavière et de Saxe fut formé provisoirement de la réunion du tarif belge et du tarif commun adopté par ces divers États. La mise en relation des lignes belges avec celles de France fit l'objet d'une convention datée du 8 avril qui régla provisoirement la transmission des dépêches entre les deux pays. Cette convention déterminait les bureaux français avec lesquels la correspondance pourrait être ouverte immédiatement, ainsi que les taxes appli-

cables sur le territoire de la France et les conditions réglementaires. Enfin, après la mise en exploitation du télégraphe sous-marin de Calais à Douvres, les relations furent ouvertes entre les bureaux belges et les postes télégraphiques de l'Angleterre à partir du 1^{er} décembre 1851.

Toutes les mesures nécessaires furent d'ailleurs prises pour régulariser le travail des bureaux et pour assurer la transmission des correspondances, tant à l'intérieur du pays que dans ses rapports avec les pays étrangers. Les améliorations dont le service télégraphique a été jugé susceptible, ont été poursuivies en 1852 et le seront également à l'avenir. Ces améliorations seront renseignées dans les Comptes-rendus des exercices pendant lesquels elles auront été effectuées.

Il suffira, je pense, du simple et rapide résumé qui précède pour démontrer que l'administration belge a fait tous les efforts qu'on pouvait attendre d'elle pour accélérer la construction des lignes télégraphiques et pour mettre ce moyen de communication rapide au service du public, non-seulement pour les relations intérieures, mais encore pour les rapports avec l'étranger, afin d'en retirer dans le plus bref délai possible tout le fruit qu'il pouvait produire pour l'intérêt du commerce et du trésor.

CHAPITRE TROISIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.



§ 1.

Recettes et dépenses d'exploitation.

L'annexe n° XII renseigne le montant total des recettes du chemin de fer y compris une somme de fr. 83,316-44 produite par l'exploitation du télégraphe électrique.

Ces recettes se sont élevées en 1851 à fr.	13,968,804 91
Les dépenses d'exploitation, en y comprenant les traitements et salaires du personnel du télégraphe électrique, ainsi que les frais d'entretien de ce télégraphe, ont été de	9,028,013 »
en sorte qu'il reste une somme de fr.	<u>6,940,791 91</u>

formant l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation, d'entretien, etc.

Mais nous avons vu au chap. II qu'une somme de 293,000 francs avait été mise à la charge du budget de 1851, pour contribuer à couvrir la dépense nécessitée par les désastres provenant des inondations des mois de février et d'août 1850. Or, cette dépense ayant été occasionnée par des circonstances extraordinaires, ne peut être rationnellement prise en considération dans l'appréciation des résultats de l'exploitation, en ce qui concerne l'excédant de la recette sur la dépense. On doit donc considérer l'excédant de la recette sur le montant des sommes perçues comme étant de fr. 7,233,791-91.

§ 2.

Recettes et dépenses générales.

L'import total des dépenses effectuées au 1^{er} janvier 1851, pour l'établissement du chemin de fer, s'élevait, y compris la somme de fr. 78,933-44, payée aux sieurs Legrand et Duez, à fr.

167,412,346 13

Il a été dépensé dans le courant de l'exercice 1851, d'après ce qui est dit au chap. I^{er}, une somme de

391,799 41

Ce qui porte la dépense totale au 1^{er} janvier 1852, à fr.

167,804,145 54

D'autre part fr.	167,804,145 54
En sorte que le capital moyen employé à la dernière date était de fr.	167,608,245 85
Déduisant de cette somme celle de	25,381 25
provenant de la vente ou de la rétrocession des terrains em- pris et non utilisés (annexe n° XX) le capital moyen utilisé en 1851 se trouvera réduit à fr.	<u>167,572,864 58</u>

L'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation a été, ainsi que cela est mentionné au paragraphe précédent, de fr. 6,940,791-91. Or, cette somme représente un intérêt de 4.44 p. % du capital moyen utilisé en 1851.

Mais il ne faut pas perdre de vue que des réductions de prix et même l'exemption complète de taxe sont accordées aux transports effectués pour des services publics, d'où il résulte une économie réelle pour le trésor dont le montant doit être considéré comme un produit indirect du chemin de fer.

D'après l'annexe n° XXI, ces réductions de prix se sont éle- vées, en 1851, à fr.	803,950 74
En y ajoutant la somme de	49,024 85
recouvrée par les administrations des domaines et de la douane, somme provenant de divers chefs et renseignée à l'annexe n° XXII, les produits indirects du chemin de fer représentent, en 1851, une recette de fr.	<u>852,975 57</u>
Si à cette recette on ajoute l'excédant du produit sur la dé- pense d'exploitation, soit	6,940,791 91
On aura en total fr.	<u>7,793,767 48</u>

En sorte que le revenu net du chemin de fer en 1851 s'est élevé, en définitive, à 4.65 p. % du capital moyen utilisé pendant cet exercice.

Le compte suivant renseigne exactement les dépenses et les produits du chemin de fer pendant les exercices 1848, 1849, 1850 et 1851. Il forme la continuation du compte contenu dans les Comptes-rendus antérieurs, à partir de l'année 1848. Les annexes n°s XXIII et XXIV présentent la situation des cinq emprunts qui ont été affectés en partie à la construction du chemin de fer, ainsi que les dépenses faites au sujet desdits emprunts.

Doit.

Capital.

1848. 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. fr.	202,400,180 54
Loi du 6 mai 1848. — Émission forcée 5 p. % affectée, jusqu'à concurrence de la somme de 11,972,960 francs, au remboursement des émissions de bons du trésor, autorisées par les lois des 5 mars et 13 avril 1845, et du 16 août 1846, s'élevant ensemble à la même somme. (Pour mémoire.)	"
Loi du 21 avril 1848 qui ouvre un crédit de 5,000,000 de francs pour le chemin de fer, sur l'emprunt forcé ci-dessus, ci.	5,000,000 "
Loi du 24 mai qui ouvre un crédit de fr. 2,005,611-38 pour le chemin de fer sur le même emprunt, ci.	2,005,611 38
Intérêts et frais des bons émis en vertu de la loi du 7 mars 1845.	7,500 "
id. id. du 13 avril 1845.	199,874 75
id. id. du 16 août 1846.	75,887 36
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836.	884,133 65
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	460,188 29
Frais relatifs à cet amortissement.	448 45
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	904 62
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838.	1,135,003 14
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	699,436 18
Frais relatifs à cet amortissement.	7,298 72
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	24,021 92
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840.	3,577,594 95
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	841,881 87
Frais relatifs à cet amortissement.	7,693 99
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	80,171 75
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,159,429 52
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	249,639 69
Frais relatifs à cet amortissement.	2,941 13
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	27,252 96
Intérêts, du 1 ^{er} juillet au 31 octobre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	378,877 69
Frais relatifs à cet emprunt.	64,746 86
Dépenses d'exploitation.	8,849,618 52
fr.	228,140,337 93

— 1848.

Avoir.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr.	59,983 38
Id. id. d'objets hors d'usage	12,839 70
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	3,479 20
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	17,025 86
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds alloués pour la construction du chemin de fer, et affecté au service de la douane	16,589 83
Id. de la location des buffets-restaurants.	22,158 47
Id. de la location des vidanges.	712 18
Remboursement d'avances faites pour études de chemins de fer	510 08
Produit de l'excédant sur les 10 p. % stipulés pour adjudications d'immeubles.	2,245 44
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	780,374 78
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,280,933 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,051,926 06
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	317,029 17
Recettes de l'exploitation.	12,107,744 56
Solde au 31 décembre 1848.	212,516,815 67
Balance fr.	228,140,337 93

— 1850.

Avoir.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr.	28,946 10
Id. id. d'objets hors d'usage	1,425 50
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	1,315 69
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	15,952 61
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds alloués pour la construction du chemin de fer, et affecté au service de la douane	15,073 08
Id. de la location des buffets-restaurants.	12,899 "
Id. de la location des vidanges	577 50
Id. d'excédant de droits d'encan.	103 78
Restant des produits de l'année 1849 perçu en 1850	1,308 28
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	573,075 84
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,138,160 87
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre	925,501 61
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	273,209 97
Recettes de l'exploitation	14,847,540 53
Solde au 31 décembre 1850.	
	215,242,303 69
Balance. fr.	
	233,087,394 05

Doit.

Capital.

1851. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau.	215,242,303 69
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	825,754 23
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	518,567 71
Frais relatifs à cet amortissement.	513 84
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	415 04
Intérêts, du 1 ^{er} août 1850 au 31 juillet 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	1,058,274 11
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	778,165 22
Frais relatifs à cet amortissement.	8,801 57
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	12,745 49
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840.	3,455,737 23
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	963,739 59
Frais relatifs à cet amortissement.	7,976 66
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	37,543 76
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,123,495 16
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	285,574 08
Frais relatifs à cet amortissement.	2,998 97
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	12,195 52
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	948,928 57
Dépenses d'exploitation.	9,028,015 »
Loi du 20 décembre 1851. — Emprunt 5 p. % affecté à la construction du chemin de fer, jusqu'à concurrence de la somme nominale de	1,500,000 »
	fr. 235,809,544 16

N. B. Les chiffres en italique sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.

— 1851.

Avoir.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	25,381 25
Id. id. d'objets hors d'usage.	4,038 17
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	2,748 11
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	17,072 08
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds alloués pour la construction du chemin de fer et affecté au service de la douane	9,028 »
Id. de la location des buffets-restaurants	12,228 37
Id. de la location des vidanges	626 50
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer	3,290 65
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre	609,425 94
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre	1,208,005 19
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre	957,566 92
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre	285,076 92
Recettes de l'exploitation	15,968,804 91
Montant, au 31 décembre 1851, des approvisionnements au magasin central.	1,550,795 16
Régie du chemin de fer	20,495 19
Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature pour la construction du chemin de fer	2,283,824 05
Somme non renseignée dans les dépenses de construction	74 71
Solde au 31 décembre 1851	212,855,266 09
Balance. fr.	235,809,541 16

Le solde de ce compte représente toutes les charges dont le trésor est grevé par suite de la construction et de l'exploitation du chemin de fer.

Ainsi qu'on le voit, ce solde s'élevait au 31 décembre 1851	
à	fr. 212,853,266 09
D'après le Compte-rendu de l'exercice 1850, le montant des charges constatées au 31 décembre de cet exercice était de .	212,270,964 01
d'où il suit que, sauf la somme de	fr. <u>582,302 08</u>

le chemin de fer a pu suffire, en 1851, aux dépenses d'exploitation, aux intérêts des capitaux empruntés, à l'amortissement de ces capitaux, en un mot à tous frais quelconques.

Bien que ce résultat soit déjà très-satisfaisant, j'ai l'espoir fondé que le développement progressif du trafic et par conséquent du produit de la voie ferrée, étant combiné avec toutes les économies dont les différentes branches du service seraient reconnues susceptibles et que l'administration s'attachera à réaliser, conduira à améliorer encore la situation et à atténuer les charges qui pèsent sur le trésor public.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.



ROUTE PROPREMENT DITE.									STATIONS.		DÉPENSES GÉNÉRALES.	TOTAL POUR LA ROUTE ET LES STATIONS.	MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	Observations.				
DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDENNITÉS DE RÉCOLTES, PRIX D'ACQUISITION.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les OUVRAGES ET FOURNITURES EFFECTUÉS EN RÉGIE.	FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.									
				BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.													
LIGNE DU NORD.																		
Bruxelles à Malines.....	906,995 68	21,475 17	978,563 98	286,471 31	1,525,740 43	11,140 16	39,173 82	5,567,560 77	Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy.....	43,406 23	Personnel..... 4,588,496 65 Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc..... 227,087 92 Études de projets, frais d'enquêtes, levés de plans..... 201,287 85 Mobilier, instruments, etc..... 11,071 0 Dépenses imprévues et extraordinaires..... 175,187 42	Locomotives et accessoires..... 7,950,437 56 Pièces de rechange..... 212,712 96 Voitures et approvisionnements de constructions y relatifs..... 11,280,907 79 Métaux, fers divers, etc..... 1,584,580 03 Brouettes, charrettes et canots..... 27,572 11 Bascules et poids..... 102,620 74 Paniers pour le transports des marchandises..... 29,900 0 Objets de ferblanterie..... 65,181 53 Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, etc..... 538,284 18 Transport de matériel anglais..... 43,035 02 Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires..... 2,434,092 50						
Malines à Anvers.....	917,130 00	57,432 88	2,039,989 45	265,634 30	1,438,244 61	18,513 25	35,728 41	4,770,353 06	Bruxelles (nouvelle station du Nord).....	1,673,684 47								
LIGNE DE L'OUEST.																		
Malines à Termonde.....	593,491 53	8,883 93	1,237,442 04	265,630 17	1,488,918 66	14,673 20	231 0	5,408,994 57	Termonde, Capelle, Malderen.....	148,235 03								
Termonde à Gand.....	1,347,149 30	57,013 53	1,505,247 96	290,195 22	1,043,014 01	15,014 56	23,328 79	4,861,163 37	Gand, Wetteren, Auddegem.....	1,037,207 74								
Gand à Druges.....	1,197,640 33	55,107 01	2,130,390 09	327,218 00	1,634,327 25	19,371 99	4,448 23	5,586,303 10	Bruges, Aeltre, Bloemendaal.....	537,939 02								
Bruges à Ostende y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce.....	390,306 98	11,660 75	1,515,206 93	187,988 84	885,951 27	11,328 43	3,958 47	5,002,781 67	Ostende, Plasschendael.....	454,778 89								
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAI.																		
Gand à Deynze-Peteghem.....	525,802 23	15,368 66	482,543 19	150,685 42	1,332,986 73	371 20	5,391 33	4,337,938 07	Deynze.....	204,397 46								
Deynze-Peteghem à Courtray.....	717,141 62	8,005 77	966,730 81	120,800 00	930,225 88	421 52	5,391 33	5,514,832 12	Tournay.....	277,014 42								
Courtray à la Frontière de France.....	643,935 32	41,836 82	1,438,649 40	239,386 00	930,225 88	32 50	300 0	3,514,832 12	Louvain, Haecht.....	269,325 77								
Mouscron à Tournay.....	916,564 12	9,395 19	1,344,802 20	95,684 00	514,334 80	1,114 20	1,942 40	3,081,854 00	Tirlemont, Vertryck.....	88,040 23								
LIGNE DE L'EST.																		
Malines à Louvain.....	835,064 18	14,960 67	1,731,408 90	277,684 38	1,469,473 93	3,873 80	13,160 27	4,568,650 42	Waremme.....	504,872 18								
Louvain à Tirlemont.....	748,753 01	7,620 58	4,024,070 73	194,884 34	1,068,902 43	16,998 94	2,239 73	6,063,471 82	Liège.....	326,078 40								
Tirlemont à Waremme.....	346,930 82	1,269 08	2,903,839 63	262,333 82	1,298,663 56	13,637 15	0	5,030,786 06	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Clénéc.....	128,210 11								
Waremme à Ans.....	503,182 49	23,638 68	1,734,164 13	254,433 00	934,391 43	6,104 33	0	3,439,956 10	Dolhain, Herbesthal.....	18,210 81								
Ans à la Meuse. (Route proprement dite.....)	1,564,894 29	19,598 01	1,910,661 53	98,271 85	600,182 80	3,874 03	5,102 60	4,002,333 11	Verviers.....	330,438 84								
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.....	0	0	1,488,379 61	0	0	0	0	1,488,379 61	Saint-Trond, Landen.....	116,715 61								
Pont du Val-Benoit.....	0	0	1,431,616 86	0	0	0	0	1,431,616 86	Hasselt.....	5,363 46								
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	5,317,335 66	80,364 53	17,133,343 39	893,353 72	1,739,736 24	3,906 41	18,171 63	23,109,011 60	Bruxelles (Midi).....	274,334 34								
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.																		
Landen à Saint-Trond.....	262,294 22	9,711 14	376,347 70	33,385 00	500,720 67	7,394 03	3,046 73	1,224,299 33	Ual, Tubise.....	234,780 00								
Saint-Trond à Hasselt.....	0	0	6,740 73	861 00	0	0	0	7,601 73	Braine-le-Comte.....	177,224 89								
LIGNE DU MIDI.																		
Bruxelles à Tubise.....	2,083,067 78	29,033 61	1,636,027 97	314,298 06	1,177,637 72	8,692 68	11,430 03	5,292,227 87	Soignies.....	69,319 09								
Tubise à Soignies.....	860,138 82	7,348 60	5,008,648 10	103,703 44	878,731 61	1,170 26	241 43	4,922,224 26	Jurbise.....	69,932 76								
Soignies à Mons.....	1,093,096 99	29,649 53	2,611,827 92	202,303 20	1,330,431 23	0	16,864 33	5,286,193 22	Mons.....	450,373 33								
Mons à Quiévrain.....	1,424,501 53	42,433 34	1,836,627 13	249,391 03	1,082,216 27	0	0	4,633,369 14	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain.....	317,976 38								
Tournay à Jurbise.....	780 72	0	0	0	0	0	0	780 72	Manage, Écaussines.....	29,391 44								
Branche de raccordement des stations du Nord et du Sud à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	326,534 08	8,910 22	222,840 04	26,180 80	216,490 79	0	7,826 78	1,008,382 71	Charleroy.....	338,169 34								
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.																		
Braine-le-Comte à Charleroy.....	2,039,737 68	42,011 71	4,989,922 06	325,437 04	2,463,934 93	1,072 60	854 0	10,080,990 04	Florefe, Taminés, Châtelineau.....	88,733 23								
Charleroy à Namur.....	1,474,342 40	26,083 74	4,170,109 61	296,436 76	1,038,421 87	704 70	1,390 76	7,007,693 84	Namur.....	77,247 0								
Fers dont l'emploi n'est pas encore déterminé.....	0	0	0	0	490,926 00	0	0	490,926 00	Ath, Lenze.....	349 08								
TOTAL des dépenses de premier établissement.	23,480,818 02	389,472 57	64,956,566 33	5,718,517 30	27,350,693 18	166,882 78	200,690 79	124,663,243 19	Ensemble, pour bâtiments et constructions.....	11,715,961 77	5,158,983 95	143,854,049 88	23,871,162 22					

RÉCAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Établissement des sections décrétées, y compris la somme de fr. 78,933-44, votée par la loi du 4 juin 1830 et imputable sur le budget de cet exercice.....	124,663,243 19
Construction des bâtiments et dépendances.....	14,110,736 18
Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau).....	5,138,983 93
Matériel des transports.....	143,932,983 32
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement..	167,804,145 54

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES PAYEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

Aux dépenses de premier établissement proprement dit, détaillées dans le tableau ci-contre.....	167,804,145 54
Il faut ajouter, comme imputées sur le fonds spécial de construction, les sommes suivantes:	
A. Sommes restant à la disposition de la régie au 1 ^{er} janvier 1832.....	20,495 19
B. Sommes imputées sur le fonds spécial et employées à couvrir des dépenses autres que celles de premier établissement:	
1 ^o Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1833 et 1836, antérieurement aux allocations du budget.....	399,908 40
2 ^o Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget.....	100,906 27
3 ^o Sommes versées à la caisse du caissier-général de l'Etat, au montant de fr. 12,124-41, provenant des bénéfices sur les houillères de Wandre, cédées au Gouvernement par le sieur Cockerill, à titre de remboursement des avances faites à l'établissement de Seraing.....	12,124 41
TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction.....	168,537,669 81

(41)

N° II.

État général des billes remplacées pendant l'année 1851.

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^o TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD.....	Bruxelles à Malines.....	408	1	41	748	99	130
	Malines à Anvers.....	553	144	71	1,574	203	112
EST.....	Malines à Louvain.....	42	66	503	374	»	1,042
	Louvain à Tirlemont.....	31	»	10	83	»	»
	Tirlemont à Waremme.....	53	30	»	278	49	32
	Waremme à Ans.....	»	»	»	54	8	»
	Landen à Saint-Trond.....	6	5	15	2	»	36
	Saint-Trond à Hasselt.....	13	»	»	19	»	»
VESDRE.....	Ans à la Meuse.....	»	»	»	»	»	33
	Liège à la frontière.....	538	»	»	145	»	»
OUEST.....	Malines à Gand.....	1,120	38	1	3,101	5	78
	Gand à Ostende.....	»	»	493	610	»	179
	Gand à Courtray.....	533	23	11	483	54	39
	Courtray à Tournay.....	»	»	113	55	2	467
	Tournay à Jurbise.....	»	»	»	»	»	»
MIDI.....	Bruxelles à Tubise.....	»	»	67	»	»	78
	Tubise à Soignies.....	»	»	117	2,286	409	1,754
	Soignies à Mons.....	171	33	418	782	181	»
	Mons à Quiévrain.....	»	»	4	345	97	»
NAMUR.....	Braine à Namur.....	107	»	»	273	»	1,062
	TOTAUX.....	3,179	410	1,673	10,992	1,107	3,924
			5,264			18,023	

3° TRIMESTRE.			4° TRIMESTRE.			TOTAL.			Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	
572	389	64	619	87	59	2,147	546	274	<p>Nombre de billes qui se trouvaient en approvisionnement au 1^{er} janvier 1851 23,550</p> <p>Billes fournies en 1851 47,000</p> <p>Ensemble 70,550</p> <p>Le nombre de billes employées au renouvellement a été de 44,050</p> <p>On en a employé pour construction de voies d'évitement, etc. 4,389</p> <p>Reste en approvisionnement au 1^{er} janvier 1852 22,511</p> <p>La différence qui existe entre le chiffre de 48,424 billes ôtées des voies, et celui de 44,050 billes neuves, employées à leur remplacement, résulte de l'emploi des rails à double bourrelet dont les portées sont de 1^m,02 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0^m,90.</p>
619	209	44	271	121	21	2,587	679	248	
126	55	933	519	61	"	861	180	2,500	
1,625	4	"	150	65	"	1,869	67	19	
612	"	108	249	5	57	1,192	102	177	
602	59	12	96	33	15	752	122	27	
49	18	57	5	7	"	62	25	86	
18	"	"	179	"	"	251	"	"	
87	45	42	"	"	24	57	45	101	
601	"	"	112	"	"	1,214	"	"	
2,205	1	471	668	"	53	7,592	92	385	
1,269	"	442	254	18	566	2,115	18	1,480	
789	253	83	519	236	1	2,528	586	106	
60	23	1,234	1,204	42	167	1,297	67	1,985	
"	"	"	15	"	"	13	"	"	
1,238	150	48	"	"	70	1,258	150	263	
100	180	2,028	"	"	1	2,586	589	5,880	
84	"	433	"	"	"	1,007	216	835	
90	44	121	"	"	"	455	141	123	
100	"	640	87	"	"	559	"	2,602	
10,572	1,563	6,754	4,977	713	776	29,720	5,595	13,109	
18,671			6,466			48,424			

N° III. — Tableau indiquant le prix des

SECTIONS sur lesquelles LES FOURNITURES ONT ÉTÉ FAITES.	1840.		1841.	1842.	1843.
	CHÊNE.	BOIS BLANC.			
Bruxelles à Malines.	3 50	"	3 70 à 3 80	3 60 à 3 80	3 50 à 4 37
Malines à Anvers.	3 50 à 4 "	"	3 60 à 3 80	3 40 à 3 50	3 50 à 4 47
Malines à Termonde.	3 85 à 4 80	3 80	4 06 à 4 60	3 20 à 3 40	3 80 à 3 68
Termonde à Gand.	"	"	4 10	3 90	3 68 à 3 88
Gand à Bruges.	"	"	"	3 80	3 93 à 4 10
Bruges à Ostende.	"	"	"	3 80	3 79 à 3 90
Gand à Courtray.	"	"	"	4 20 à 4 40	3 57
Courtray à Mouscron.	"	"	"	"	4 48
Mouscron à Tournay.	"	"	"	"	4 48
Malines à Louvain.	3 " à 4 "	2 50 à 2 83	3 60	3 50	3 49
Louvain à Tirlemont.	4 " à 4 30	2 60 à 3 23	3 50 à 3 90	3 60	3 49
Tirlemont à Landen.	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 20	4 " à 4 30	3 50
Landen à Waremme.	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 20 à 4 40	4 " à 4 30	3 50
Waremme à Ans.	4 35 à 4 70	3 05 à 3 58	4 50	4 10	3 50
Ans à Liège.	"	"	"	"	3 50
Liège à Chênée.	"	"	"	"	5 "
Chênée à Verviers.	"	"	"	4 50	5 10 à 5 60
Verviers à Herbesthal.	"	"	"	4 60 à 5 60	5 45 à 5 55
Landen à St-Trond et à Hasselt	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	"	4 10	4 "
Bruxelles à Hal.	"	"	4 20	"	4 70
Hal à Braine-le-Comte.	"	"	4 00	4 30	5 "
Braine-le-Comte à Soignies.	"	"	"	"	4 96
Soignies à Mons.	"	"	"	"	4 96
Mons à Quiévrain.	"	"	"	5 00 à 5 40	5 18
Braine-le-Comte à Charleroy.	4 56 à 4 86	4 56 à 4 86	"	4 86	"
Charleroy à Namur.	"	"	4 72 à 4 88	"	"
Mouscron à Jurbise.	"	"	"	"	"

billes, depuis 1840 jusqu'à 1851 inclusivement.

1844.	1845.	1846.	1847.		1848..		1849. — CHÈNE.	1850. — CHÈNE.	1851. — CHÈNE.
			CHÈNE.	ESSENCES DIVERSES.	CHÈNE.	ESSENCES DIVERSES.			
4 17	4 95	5 53							
4 15	4 95	5 53			3 77 à 4 92	2 78	3 96 à 4 08	3 99 à 4 06	3 45 à 3 77
3 74	4 46	5 16			4 73		3 92 à 3 94	3 94	3 60 à 3 74
3 70	4 02	5 38							
4 35	4 89	5 39			3 78 à 4 64		3 66 à 4 29	4 17 à 4 25	3 70
4 55	5 03	5 20							
4 48	5 40	5 75							
4 67	5 38	5 38			3 97 à 4 92		4 09 à 4 58	4 08 à 4 31	3 79 à 3 89
4 67	5 38	5 38							
3 20	4 90	4 95			4 85			4 06	3 90 à 3 98
3 35	4 40	5 47							
3 82	4 80	5 65					3 95 à 4 78		
3 82	4 80	5 65							
4 48	4 16	6 45	5 62	3 35	5 25			4 63 à 4 66	4 10
"	5 20	6 20							
"	4 90	6 20							
"	4 95	6 20			5 24		4 58 à 4 88	4 60	3 98
4 80 à 4 90	4 91	6 20							
3 90	4 80	"			5 25		"	4 65	4 10
5 08	5 40	5 25							
5 35	5 40	5 25			4 23 à 4 95				
5 35	5 40	5 25							
5 16	5 40	5 25					3 47 à 3 97	3 80 à 4 49	3 60 à 3 84
5 28	5 30	6 75			5 60				
"	5 57	6 29							
"	5 37	6 25			4 15 à 5 15		3 50 à 3 96	3 65 à 3 85	3 45
"	"	"	"	"	"	"	"	4 00 à 4 47	3 75 à 3 89

N. B. En 1849, 106,000 billes ont coûté fr. 427,243-50, soit, prix moyen par bille, fr. 4-00.

En 1850, 75,000 id. 313,424-00, id. 4-18.

En 1851, 38,000 id. 142,456-00, id. 3-75.

N° IV. — Tableau présentant la situation des voies et l'indication

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS, AU 1 ^{er} JANVIER 1852.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE ROURRELET.
		Bruxelles à Malines.....	1853 1858 1841	20 » 5	» 20 »	46,802	21,740	56,400
Malines à Anvers.....	1856 1858 1840	24 » 5	» 24 5	54,505	7,068	60,800	17,700	44,600
Malines à Louvain.....	1857 1859 1841	24 » »	2 10 12	48,912	4,540	10,500	25,800	72,200
Louvain à Tirlemont.....	1857 1859 1841	19 » »	» 8 11	58,635	2,271	14,100	24,000	45,800
Tirlemont à Waremme.....	1858 1859 1841	26 » »	» 15 15	32,015	4,017	13,000	41,500	55,100
Waremme à Ans.....	1858 1841	20 »	» 20	40,035	3,797	15,000	53,700	57,100
Landen à Saint-Trond.....	1859	10	»	10,731	1,810	24,900	100	100
Saint-Trond à Hasselt.....	1847	17	»	17,138	5,089	3,800	56,700	»
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,548	7,961	14,900	24,000	100
Liège à la frontière.....	1842 1845	4 53	» 59	77,147	10,593	17,600	69,300	87,900
Malines à Gand.....	1857 1859 1841	56 » »	» 53 23	111,124	7,433	155,000	54,400	49,900
Gand à Ostende.....	1858 1846 1849 1830	67 » » »	» 6 15 4	89,186	9,206	128,000	5,900	62,900
Gand à Courtray.....	1859	45	»	45,725	6,157	5,900	92,100	3,200
A reporter.....		379	260	641,583	90,106	477,900	491,900	493,500

des renouvellements de rails effectués au 1^{er} janvier 1852.

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÉLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1850.	1851.	TOTAL.	1840 à 1850.	1851.	TOTAL.	1848 à 1850.	1851.	TOTAL.		
53,573	3,285	60,660	6,160	4,550	10,690	151	23	156	71,506	<p>Met. cour.</p> <p>Il a été fourni en rails neufs pendant l'année 1851 73,778.20</p> <p>Les remaniages de rails pendant la même année ont produit 21,669.10</p> <p>Ensemble 95,447.30</p> <p>Les remplacements effectués pendant l'exercice 1851 ont exigé l'emploi d'une quantité de rails neufs équivalente à 101,483.37</p> <p>Il y a donc eu insuffisance de 6,036.97</p> <p>qui ont été empruntés aux dépôts affectés à la construction des voies nouvelles et qui seront restitués lorsque les fournitures adjudgées pour l'entretien en 1851 seront complétées.</p>
59,115	20,461	59,616	97	1,548	1,645	186	47	255	61,494	
50,067	7,495	57,560	1,500	5,518	5,018	56	15	71	62,649	
26,754	686	27,440	6,410	6,183	12,593	80	46	126	40,161	
57,872	118	57,990	5,495	4,078	7,373	50	18	48	45,011	
54,525	695	55,220	591	637	1,248	220	157	537	56,825	
5,071	2,519	5,590	"	"	"	"	"	"	5,590	
"	"	"	23	377	400	"	"	"	400	
5,543	975	4,518	276	164	440	"	"	"	4,938	
64,865	-1,577	66,240	4,728	2,172	6,900	"	120	120	75,260	
80,324	6,426	86,950	1,204	2,006	5,550	"	"	"	90,250	
23,634	11,146	56,800	205	675	880	220	200	480	58,109	
51	5	54	6,719	1,081	7,800	"	"	"	7,854	
421,394	107,184	478,618	51,410	27,181	538,490	925	677	1,600	518,507	

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS, AU 1 ^{er} JANVIER 1852.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Report.....	579	260	641,583	90,406	477,900	491,900	495,500
Courtray à Tournay.....	1842	54	"	49,956	4,632	18,100	63,500	23,700
	1847	"	5					
	1849	"	12					
Tournay à Jurbise.....	1847	15	"	96,987	5,155	"	204,500	"
	1848	35	"					
	1850	"	48					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	"	59,592	11,503	7,000	54,200	40,600
	1844	"	5					
	1846	"	13					
Tubise à Soignies.....	1844	17	"	55,553	6,507	1,000	40,200	38,100
	1846	"	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	"	48,443	2,691	200	25,700	77,800
	1846	"	15					
	1847	"	11					
Mons à Quiévrain.....	1842	20	"	40,009	8,815	100	49,500	48,200
	1846	"	4					
	1847	"	16					
Braine à Namur.....	1842	14	"	126,982	15,466	900	158,200	126,200
	1845	63	"					
	1846	"	6					
	1847	"	10					
	1849	"	21					
TOTAUX.....		621	480	1,076,569	145,675	503,200	1,087,100	849,800
		1,071		1,220,242		2,442,100		

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1850	1851	TOTAL.	1840 à 1850	1851	TOTAL.	1848 à 1850	1851	TOTAL.		
421,394	107,184	478,618	31,410	27,181	338,490	923	677	1,600	518,507	
197	168	362	2,430	3,721	6,171	86	14	100	6,633	
"	"	"	"	108	108	"	"	"	108	
724	296	1,020	14,810	3,100	17,910	"	20	20	18,950	
47		47	4,293	11,500	15,793	"	10	10	15,850	
28	"	28	19,700	3,900	23,600	4	110	114	23,742	
73	"	73	4,409	2,321	6,820	5	5	10	6,905	
"	"	"	24,534	18,009	42,633	18	"	18	42,651	
422,503	37,648	480,148	101,694	71,830	173,524	1,036	336	1,872	635,544	
480,148			173,524			1,872			635,544	

N° V.

Relevé, par lot, des quantités de houille en roche de charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies en 1851, sur l'adjudication du 27 novembre 1850 et la réadjudication du 18 décembre suivant.

N° DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS		QUANTITÉS de charbon FOURNIES. — Mètre cube.	PRIX par Mètre cube.	SOMMES PAYÉES.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.				
1	Ans.....	Ans.....	148,000	15 »	2,178 »	Houille en roche pour les forges de l'arsenal.
2	Ans.....	Id.....	968,486	8 85	8,581 46	
3	Jemmapes.....	Jemmapes..	764,780	9 28	7,074 21	Charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc.
4	Manage.....	Manage...	5,669,706	6 94	28,467 76	
5	Haut-Pré.....	Haut-Pré..	5,004,739	6 64	19,981 47	
	TOTAUX.....		8,832,681		63,219 90	

Le prix moyen de revient par mètre cube de charbon, lots n° 2, 3, 4 et 5, en 1851, est de fr. 7-26.

(51)

N° VI.

État de la fabrication du coke par l'État, en 1851, aux fours de Hal.

CHARBON EMPLOYÉ À LA FABRICATION DU COKE. MÈTRES CUBES.	PRODUITS OBTENUS DU CHARBON EMPLOYÉ.				DÉPENSES		
	COKE.		MENU COKE.	CENDRES.	PRIX D'ACHAT DES CHARBONS.	FRAIS DE TRACTION DE MANÈGE À HAL à fr. 0-60 par mètre cube.	SALAIRES D'OUVRIERS EMPLOYÉS à la FABRICATION.
	HECTOLITRES.	KILOGRAMMES.	HECTOLITRES.	HECTOLITRES.			
4,710 ² / ₁₀	90,894	3,170,790	2,250	2,842	48,842 89	2,826 12	3,682 50

DE FABRICATION.					PRIX DE REVIENT DU COKE.		Observations.
FRAIS DE RÉPARATION D'OUTILS.	FRAIS DE RÉPARATION DES FOURS.	TOTAL.	A DÉDUIRE pour valeur du menu coke à fr 0.40 l'hec- tolitre, et des cendres à 0.10 l'hectolitre.	RESTE POUR DÉPENSE DE FABRICATION.	PAR HECTOLITRE.	PAR 1,000 KILOGR.	
108,52	225,45	50,179 99	1,164 20	49,015 79	0.541	15,459	

N° VII.

Relevé, par lot, des quantités de coke fournies en 1851, sur l'adjudication du 27 novembre 1850 et la réadjudication du 11 décembre suivant.

N° DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS.		QUANTITÉS DE COKE FOURNIES. — Kilogrammes.	PRIX par 1,000 kil.	SOMMES PAYÉES.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.				
1	Ostende.....	Manage ...	1,404,090	15 50	21,912 52	
2	Gand.....	Id.....	5,103,285	15 50	79,638 84	
5	Tournay.....	Id.....	3,268,595	15 94	52,042 85	
4	Jurbise.....	Id.....	1,554,280	15 94	21,568 26	
5	Mons.....	St-Ghislain.	242,000	17 45	4,404 16	
6	Braine-le-Comte.	Manage....	4,219,409	15 94	68,586 55	Coke fabriqué dans les fours de l'État par l'industrie privée.
8	Quiévrain.....	St-Ghislain.	2,365,528	17 45	46,206 64	
9	Manage.....	Manage ...	1,097,452	15 44	16,848 05	
10	Charleroy.....	Charleroy..	1,856,672	17 25	32,048 04	
11	Namur.....	Marchiennes	459,799	17 66	8,079 09	
		Châtelineau	449,750	18 "	7,902 79	
12	Bruxelles (Nord)	Manage....	2,189,865	15 95	54,945 61	
13	Malines.....	Malines....	5,484,487	17 80	96,954 27	id. id.
14	Anvers.....	Id.....	1,660,800	17 80	29,227 42	id. id.
15	Louvain.....	Ans.....	1,590,157	16 95	27,905 62	
16	Tirlemont.....	Id.....	2,802,069	17 85	53,592 26	id. id.
17	Landen.....	Liège.....	914,095	19 10	19,507 14	
18	Waremmes.....	Id.....	925,194	19 15	18,555 55	
19	Ans.....	Ans.....	5,056,174	17 "	82,991 01	id. id.
20	Liège.....	Liège.....	2,388,160	19 "	44,471 58	
21	Verviers.....	Id.....	1,555,000	18 90	51,167 81	
22	Ronheide.....	Verviers...	899,925	18 50	16,529 76	
TOTALS.....			48,424,552		784,061 56	

Le prix moyen de revient par 1,000 kil. de coke fabriqué par l'industrie privée en 1851 est de fr. 17-27.

N° VIII.

Tableau statistique de la consommation du coke pendant l'année 1851.

TRIMESTRES.	NOMBRE TOTAL		NOMBRE D'HEURES DE stationnement	NOMBRE DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES.	CONSUMMATION TOTALE DE COKE.	RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ			
	DE LIEUES PARCOURUS.	DE VOITURES CHARGÉES TRANSPORTÉES A UNE LIEUE.				POUR LE PARCOURS.	POUR LE STATIONNEMENT.	POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES.	POUR LE SERVICE.
1 ^{er} TRIMESTRE.	209,795	2,258,508	62,769	7,908	11,647,825	8,879,305	860,670	1,406,700	801,150
2 ^e TRIMESTRE.	250,012	2,556,626	66,549	7,997	11,540,140	8,821,975	928,350	1,119,580	470,255
3 ^e TRIMESTRE.	250,419	2,945,960	69,425	8,190	11,888,855	9,445,615	1,001,010	1,146,600	295,610
4 ^e TRIMESTRE.	249,611	2,831,665	72,654	8,575	13,895,180	11,099,660	1,014,540	1,200,220	575,760
Totaux et moyennes	959,837	10,592,759	271,567	32,665	48,769,980	38,246,755	3,804,570	4,875,100	2,145,785

CONSUMMATION TOTALE		COKE CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE DE CINQ KILOMÈTRES PARCOURUE.					RAPPORT DE LA CONSUMMATION POUR LE STATIONNEMENT, L'ALLUMAGE ET LE SERVICE AVEC LA CONSUMMATION TOTALE.	Observations.
PAR LIEUE PARCOURUE.	PAR VOITURE CHARGÉE TRANSPORTÉE A UNE LIEUE.	POUR LE PARCOURS.	POUR LE STATIONNEMENT.	POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES.	POUR LE SERVICE.	ENSEMBLE pour le STATIONNEMENT, L'ALLUMAGE ET LE SERVICE.	Pour cent	
55.52	5.16	42.52	4.10	5.28	3.82	15.20	25.78	
49.50	4.44	58.55	4.04	4.87	2.04	10.95	22.21	
47.48	4.04	57.72	4.00	4.58	1.18	9.76	20.56	
53.66	4.91	44.47	4.06	4.81	2.52	11.19	20.10	
51.89	4.60	40.69	4.65	4.87	2.28	11.20	21.58	

N° IX.

Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1851.

TRIMESTRES.	PRIMES PAYÉES POUR ÉCONOMIES DE COKE AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	PRIMES PAYÉES POUR RÉGULARITÉ DE MARCHÉ DES CONVOIS		TOTALS.	Observations.
		AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	AUX CHEFS-CARDES ET GARDES.		
1 ^{er} trimestre. .	3,750 94	3,208 21	2,290 37	11,249 52	
2 ^e id. . . .	3,936 02	3,072 82	2,606 56	9,725 40	
3 ^e id. . . .	5,937 73	3,480 50	2,703 63	12,121 86	
4 ^e id. . . .	3,323 18	2,821 70	2,217 47	8,367 35	
		12,583 23	9,908 03		
	18,972 87	22,491 26		41,464 13	

Situation, PAR MOIS, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1851.

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES												TENDERS.	CONVOIS DE VOYAGEURS.						SERVICES DIVERS.						TRANSPORT DES MARCHANDISES.										OBSERVATIONS.						
	DE 16 POUÇES.	DE 13 1/2 POUÇES.	DE 13 POUÇES.	DE 14 1/2 POUÇES.	DE 14 POUÇES.	DE 13 1/4 POUÇES.	DE 13 1/2 POUÇES.	DE 13 POUÇES.	DE 12 1/2 POUÇES.	DE 12 1/4 POUÇES.	DE 12 1/2 POUÇES.	DE 12 POUÇES.		TOTAL.	DILIGENCES.	CHARS-A-PANES.	WAGGONS COUVERTS.	WAGGONS DÉCOUVERTS.	VOITURES MIXTES + COMBLES VOITURES AMÉRICAINES.	WAGGONS POUR BAGAGES ET ARTICLES DE MESSAGERIE.	TOTAL.	BUREAU AMPLIANT POUR LE SERVICE DE LA POSTE.	VOITURES CELLULAIRES.	DE SECOURS POUR LES BARRÉS.	A FREINS POUR LES PLANS INCLINÉS.	POUR LE TRANSPORT DU COKE.	POUR L'ENTRETIEN DE LA ROUTE GRANDS.	PETITS.	POUR LE SERVICE DES ATELIERS.	TOTAL.	POUR ÉQUIPAGES.	POUR CHEVAUX. (CARRÉ)	POUR CHEVAUX ET DÉTAIL.	POUR LE DÉTAIL.	FERMÉS A 4 ROUES.		FLATS A 8 ROUES.	A 4 ROUES.	CONVERTS POUR CHAUX.	A HAUSSES FIXES POUR CHARBON.	TOTAL.	
AU 1 ^{er} JANVIER 1851.	17	5	14	1	26	1	4	48	1	45	5	12	170	178	196	256	561	85	15	151	1,022	22	6	21	17	115	46	155	19	577	54	57	201	528	544	13	850	14	54	1,249	5,544	<p>LOCOMOTIVES.</p> <p>A) La locomotive de 16 pouces en plus a été fournie par la société de Haïne-St-Pierre.</p> <p>B) Des 3 locomotives de 13 pouces en plus, 2 proviennent de 2 locomotives de 16 pouces et une autre de 12 1/2 pouces dont on a changé les cylindres.</p> <p>C) 3 locomotives de 14 pouces proviennent de 3 locomotives de 12 1/2 pouces transformées.</p> <p>D) 1 locomotive de 14 pouces provient d'une locomotive de 13 pouces transformée.</p> <p>E) 1 locomotive de 14 pouces provient d'une locomotive de 12 pouces transformée.</p> <p>Mais 2 locomotives de 14 pouces ont reçu des cylindres de 15 pouces.</p> <p>Reste 3 locomotives de 14 pouces en plus.</p> <p>F) 3 locomotives de 13 pouces proviennent de 3 locomotives de 12 1/2 pouces transformées.</p> <p>G) 1 locomotive de 13 pouces provient d'une locomotive de 12 pouces transformée.</p> <p>Mais 1 a reçu des cylindres de 14 pouces.</p> <p>Reste 3 locomotives de 13 pouces en plus.</p> <p>H) 3 locomotives de 12 1/2 pouces ont reçu des cylindres de 14 pouces.</p> <p>I) 3 id. ont reçu des cylindres de 13 pouces.</p> <p>J) 1 id. a reçu des cylindres de 15 pouces.</p> <p>Donc 7 locomotives de 12 1/2 pouces en moins.</p> <p>F) Des 2 locomotives de 12 pouces en moins une a reçu des cylindres de 13 pouces et l'autre des cylindres de 14 pouces.</p> <p>SERVICES DIVERS.</p> <p>L) Les 6 voitures pour la poste en plus ont été mises en service entièrement neuves.</p> <p>M) Les 2 voitures cellulaires en plus ont été montées aux ateliers.</p> <p>N) 2 wagons à freins pour plans inclinés ont été mis hors de service.</p> <p>O) 1 id. a été transformé en wagon plat.</p> <p>P) 3 wagons à freins pour plans inclinés en moins.</p> <p>Q) 9 wagons d'entretien (grands) ont été mis hors de service.</p> <p>R) 1 id. a été mis en service entièrement neuf.</p> <p>S) 3 wagons d'entretien (grands) en moins.</p> <p>T) 3 wagons d'entretien (petits) ont été mis en service entièrement neuves.</p> <p>U) Les 2 wagons d'atelier en moins ont été mis hors de service.</p> <p>TRANSPORT DES MARCHANDISES.</p> <p>V) 3 wagons pour équipages ont été mis hors de service.</p> <p>W) 1 wagon à bétail a été mis hors de service.</p> <p>X) Les 45 wagons fermés à 4 roues en plus proviennent de wagons renouvelés.</p> <p>Y) 1 wagon plat à 4 roues provient d'un wagon pour plans inclinés qui a été transformé.</p> <p>Z) 1 id. a été mis hors de service.</p> <p>AA) 1 wagon plat à 8 roues a été mis en service entièrement neuf.</p> <p>AB) Les 48 wagons pour charbon ont été mis en service entièrement neuves.</p>
» FÉVRIER	17	5	14	1	26	1	4	48	1	45	5	12	170	178	196	256	561	85	15	151	1,022	24	6	21	17	115	46	155	19	579	54	57	201	528	540	13	850	14	54	1,249	5,540	
» MARS	17	5	12	1	25	1	4	48	1	43	5	12	170	178	196	257	561	85	15	152	1,024	26	8	21	17	115	46	155	18	581	54	57	201	528	538	13	850	14	54	1,249	5,538	
» AVRIL	17	5	12	1	26	1	4	48	1	42	5	12	170	178	199	257	561	85	15	155	1,028	26	8	21	17	115	45	155	18	581	54	57	201	528	560	15	850	14	54	1,249	5,564	
» MAI	18	5	12	1	26	1	4	48	1	42	5	12	171	178	200	257	561	85	15	156	1,052	26	8	21	17	115	45	153	18	581	54	57	201	528	562	15	850	14	54	1,274	5,587	
» JUIN	18	5	12	1	27	1	4	49	1	42	5	10	171	178	200	257	561	85	15	158	1,054	27	8	21	17	115	42	153	18	579	54	57	201	528	568	13	850	14	54	1,280	5,599	
» JUILLET	18	5	12	1	28	1	4	50	1	40	5	10	171	178	201	258	561	85	15	140	1,058	28	8	21	17	115	42	153	18	580	54	57	201	528	568	13	850	14	54	1,280	5,599	
» AOÛT	18	5	15	1	27	1	4	50	1	40	5	10	171	178	201	241	562	85	15	141	1,045	28	8	21	17	115	50	154	18	576	52	57	201	527	574	15	850	14	54	1,285	5,407	
» SEPTEMBRE	18	5	15	1	27	1	4	50	1	40	5	10	171	178	201	241	562	85	15	140	1,042	28	8	21	17	115	50	154	18	576	52	57	201	527	574	15	850	14	54	1,285	5,407	
» OCTOBRE	18	5	15	1	29	1	4	49	1	59	5	10	171	178	202	241	562	85	15	140	1,045	28	8	21	17	115	50	154	18	576	52	57	201	527	574	15	850	14	54	1,285	5,410	
» NOVEMBRE	18	5	15	1	29	1	4	49	1	59	5	10	171	178	202	241	562	85	15	140	1,045	28	8	21	17	115	50	154	18	576	52	57	201	527	574	15	850	14	54	1,285	5,410	
» DÉCEMBRE	18	5	15	1	29	1	4	49	1	58	5	10	171	178	202	241	561	85	15	142	1,044	28	8	21	17	115	58	156	17	578	51	57	201	527	574	15	850	14	54	1,287	5,409	
» JANVIER 1852.	18	5	14	1	20	1	4	51	1	56	5	10	171	178	202	241	561	85	15	145	1,045	28	8	21	14	115	58	156	17	578	51	57	201	527	589	15	850	14	54	1,297	5,454	

	15	2	9	25	5	41	1	26	2	9	151	151	151	193	515	85	12	120	876	19	5	21	16	112	45	132	19	569	50	56	200	520	558	15	816	15	52	1,227	5,265	
En bon état	15	2	9	25	5	41	1	26	2	9	151	151	151	193	515	85	12	120	876	19	5	21	16	112	45	132	19	569	50	56	200	520	558	15	816	15	52	1,227	5,265	
En réparation	2	1	2	5	1	7	17	1	5	59	27	43	41	46	3	11	146	5	1	6	1	1	1	1	1	1	8	4	1	1	8	6	34	1	2	22	70			
En construction																																							53	36

	15	2	12	24	4	41	1	24	1	5	150	144	154	207	522	85	15	124	905	26	7	21	14	107	58	152	17	562	48	54	198	508	555	7	787	12	55	1,266	5,266		
En bon état	15	2	12	24	4	41	1	24	1	5	150	144	154	207	522	85	15	124	905	26	7	21	14	107	58	152	17	562	48	54	198	508	555	7	787	12	55	1,266	5,266		
En réparation	5	1	2	5	1	10	12	2	5	41	54	48	54	59	2	19	142	2	1	6	1	1	1	1	1	1	15	5	5	5	19	56	6	65	5	1	51	168			
En construction																																								80	85

	17	5	11	1	26	1	4	48	1	45	5	12	170	178	196	256	561	85	15	151	1,022	22	6	21	17	115	46	155	19	577	54	57	201	528	544	13	850	14	54	1,249	5,544																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Au 1 ^{er} janvier 1851	17	5	11	1	26	1	4	48	1	45	5	12	170	178	196	256	561	85	15	151	1,022	22	6	21	17	115	46	155	19	577	54	57	201	528	544	13	850	14	54	1,249	5,544																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Au 1 ^{er} janvier 1852	18	5	14	1	20	1	4	51	1	56	5	10	171	178	202	241	561	85	15	145	1,045	28	8	21	14	115	58	156	17	578	51	57	201	527	589	15	850	14	54	1,297	5,454																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Différence au 1 ^{er} janvier 1852	1	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	6	85	—	—	—	—	23	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
en plus																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
en moins																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	X	Y	Z	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AI	AJ	AK	AL	AM	AN	AO	AP	AQ	AR	AS	AT	AU	AV	AW	AX	AY	AZ	BA	BB	BC	BD	BE	BF	BG	BH	BI	BJ	BK	BL	BM	BN	BO	BP	BQ	BR	BS	BT	BU	BV	BW	BX	BY	BZ	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI	CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ	CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY	CA	CB	CC	CD</

N° XI.

Transport par abonnement.

Bruxelles le 27 novembre 1851.

Afin d'augmenter l'emploi utile des waggons à marchandises, les dispositions suivantes sont arrêtées, pour être mises à exécution à dater du 1^{er} décembre prochain :

1^o Un ou plusieurs waggons seront assurés chaque jour, pour le transport des marchandises à tout expéditeur qui en fera la demande au chef de station, 48 heures à l'avance ;

L'expéditeur devra consigner une somme de 5 francs par waggon, laquelle ne sera toutefois acquise à l'administration que dans le cas où la marchandise ne serait pas rendue à la station de départ le jour convenu. L'administration pourra dès lors disposer du matériel.

2^o Tout expéditeur qui aura à effectuer consécutivement des expéditions d'une certaine importance de marchandises, appartenant au tarif n° 3, pourra obtenir un abonnement aux conditions ci-après.

3^o Le nombre de waggons ne peut sans autorisation spéciale du directeur de l'exploitation, excéder 10 waggons par expéditeur.

4^o Si ce nombre était dépassé dans la demande, le surplus sera engagé sur les waggons disponibles du lendemain ou des jours suivants, à moins qu'il ne soit possible de faire les expéditions au moyen des waggons de la réserve.

5^o L'abonnement comprend une période de sept jours au moins ; les dimanches et jours fériés ne peuvent être décomptés.

6^o Le prix de l'abonnement est de 5 francs par jour et pour chaque waggon. Ce prix est exigible par anticipation au moment et pour la durée de l'abonnement.

L'expéditeur paye, en outre, pour frais de traction, y compris le retour à vide, fr. 1-50 par waggon et par lieue, en prenant pour base les distances indiquées dans les tarifs annexés au livret réglementaire des transports de marchandises. Il est entendu que le chargement et le déchargement s'opéreront par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

7^o La charge du waggon sera de 5,000 kilogrammes.

8^o Les demandes d'abonnement doivent être faites par écrit. Elles seront immédiatement consignées dans un registre d'inscription conforme au modèle ci-annexé, qui contient un compte ouvert à chaque locataire, pour être ensuite annexées au relevé journalier des souches des feuilles de route employées.

Ce registre est arrêté à la fin de chaque période de location, et, à la fin de chaque mois, un relevé séparé de chaque compte d'abonnement sera transmis à l'appui des états récapitulatifs mensuels des recettes.

9° L'expédition des waggons loués a lieu par le premier convoi de marchandises partant après leur chargement.

10° Tout waggon retenu par abonnement doit être garni d'une plaque en métal ou en bois, à fournir par l'expéditeur et portant son nom et son domicile.

11° Toutes les feuilles de route concernant les expéditions de l'espèce, devront être spéciales ; la première feuille renseignera le prix entier de l'abonnement, ainsi que les frais de transport : les autres feuilles, concernant le même abonnement, renseigneront seulement les frais de transport. Elles porteront en tête les mots : *waggons loués du au*

12° Les waggons loués devront être renvoyés à vide, accompagnés d'une feuille de route spéciale du même modèle, par le premier train de marchandises dont le départ suivra le déchargement de ces waggons.

13° Il est formellement défendu aux chefs de station de passage de retenir, sous quelque prétexte que ce soit, aucun de ces waggons vides et ils tiendront la main à ce qu'on les achemine toujours par le plus prochain convoi de marchandises, vers le lieu de chargement.

14° Si, par un motif quelconque, un waggon loué se trouvait hors d'état de servir pendant la période de location, il serait remplacé immédiatement par les soins du chef de la station de passage ou de destination, qui en donnera avis au bureau de départ, au moyen d'une note inscrite dans la colonne d'observations de la feuille de route.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

(61)

N° XII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports
pendant l'année 1851.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS							BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS			1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	TOTAL.	
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL.				AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.						
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.					Par colis	Quint.						
JANVIER....	22,600	72,220	180,667	275,487	3,474	1,259	280,220	4,411	4,583	59	121	88	328	537	9,957
FÉVRIER....	22,896	66,839	166,231	255,966	1,498	1,549	259,013	4,562	4,905	34	112	97	425	634	11,019
MARS	25,177	73,705	196,414	295,296	605	3,669	299,600	5,127	5,951	48	154	119	435	708	14,046
AVRIL.....	28,819	78,052	213,753	320,624	1,188	4,262	326,074	6,030	7,102	60	178	122	499	799	12,316
MAI.....	37,539	90,308	245,076	372,923	6,330	4,551	383,804	6,554	9,428	151	186	128	498	812	17,411
JUIN.....	40,195	93,851	266,263	400,309	1,216	3,360	404,885	7,304	10,697	125	157	121	354	632	11,759
JUILLET....	47,845	101,116	264,720	413,681	6,142	2,636	422,459	7,933	14,215	157	190	97	333	620	10,452
AOUT.....	59,399	119,642	281,415	460,456	4,540	6,189	471,185	9,361	17,783	150	132	88	370	590	8,976
SEPTEMBRE.	56,566	137,323	318,740	512,629	26,023	6,910	545,562	9,994	16,541	134	138	63	394	595	8,769
OCTOBRE....	37,518	99,445	244,298	381,261	8,222	2,499	391,982	7,400	11,317	126	116	72	427	615	11,150
NOVEMBRE..	25,296	79,431	179,895	284,622	1,348	2,251	288,221	5,049	6,087	86	129	81	354	564	10,334
DÉCEMBRE..	25,612	78,832	168,527	272,971	7,152	2,538	282,661	4,463	5,358	89	118	96	322	536	13,012
TOTAUX....	429,462	1,090,764	2,725,999	4,246,225	67,828	41,703	4,355,756	78,188	113,967	1,219	1,731	1,172	4,739	7,642	139,201

MARCHANDISES.												TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	
GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								NOMBRE de WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.					
	DE 100 kilogr. et MOINS. — Quintaux.	AU-DESSUS de 100 kilogr. — Quintaux.		Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux.	DE STATION A STATION		TOTAL. — Tonneaux.	Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux.	DE STATION A STATION		TOTAL. — Tonneaux.		
			CHARGEMENT et DÉCHARGEM ^t compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEM ^t non compris.		CHARGEMENT et DÉCHARGEM ^t compris.		CHARGEMENT et DÉCHARGEM ^t non compris.					
30,827	9,687	5,439	15,126	2,204	13,540	404	16,148	486	14,866	60,567	75,919	"	"
29,540	9,934	5,585	15,519	2,432	13,036	273	15,741	645	16,063	52,216	68,924	"	"
33,685	11,741	6,214	17,955	2,799	13,903	422	17,124	756	17,765	63,117	81,638	"	"
37,028	11,842	6,414	18,256	2,646	13,374	720	16,740	611	16,767	58,283	75,661	"	"
41,488	12,489	6,508	18,997	2,796	14,095	515	17,406	461	16,441	60,687	77,589	"	"
39,633	11,995	7,023	19,018	2,638	13,612	976	17,226	479	14,688	63,396	78,563	"	"
39,931	13,158	7,850	21,008	2,853	14,025	672	17,550	547	16,873	68,387	85,807	"	"
41,306	13,535	7,958	21,493	2,626	14,942	529	18,097	573	15,817	65,689	82,079	"	"
40,811	14,229	7,290	21,519	2,818	15,201	889	18,908	556	15,958	73,430	89,944	"	"
44,629	15,674	8,223	23,897	2,919	16,886	847	20,652	779	18,929	80,300	100,008	"	"
39,318	12,688	6,851	19,539	2,738	15,772	568	19,078	724	16,911	87,392	105,027	"	"
38,390	12,430	6,406	18,836	2,662	15,763	451	18,876	688	18,530	93,924	113,142	88	440
456,586	149,402	81,761	231,163	32,131	174,149	7,266	213,546	7,305	199,608	827,388	1,034,301	88	440

État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette en général, pendant l'année 1851.

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS							BAGAGES.			ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	MARCHANDISES.														PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHE.	TOTAL GÉNÉRAL.
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	TRANSPORT				1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.		GRANDE VITESSE.			PETITE VITESSE.						TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	PRODUITS DIVERS.	TOTAL.						
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.							DE 100 KILOG. ET MOINS.	AU-DESSUS DE 100 KILOG.	TOTAL.	AVEC REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	AVEC REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION.				TOTAL.					
																					CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS.			CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS.					CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS.				
1851. JANVIER	93,027 69	459,260 62	465,644 51	447,929 82	4,856 91	2,872 72	425,659 45	2,075 »	22,259 04	24,334 04	3,734 25	4,304 74	4,205 48	7,200 24	9,740 43	5,047 33	34,479 63	9,920 32	44,099 95	23,481 54	448,824 95	3,838 60	446,442 09	3,853 69	97,308 95	490,478 23	291,640 87	»	6,233 48	488,446 09	40,965 68	967,564 24	737 80	968,302 04
FÉVRIER	97,564 33	454,869 34	457,979 04	407,442 65	4,488 47	4,726 74	443,627 53	2,436 75	23,044 40	25,478 45	2,649 85	4,480 33	4,348 64	7,362 23	9,864 40	6,265 54	33,928 24	40,433 49	44,064 73	25,867 64	445,016 04	2,014 64	442,895 26	5,090 93	407,058 45	474,820 79	286,969 87	»	6,208 03	480,434 89	9,464 38	947,484 44	763 40	947,944 84
MARS	442,939 48	474,504 44	484,245 46	468,686 08	942 52	47,894 52	487,490 42	2,408 »	29,328 76	31,736 76	3,708 45	4,617 43	4,764 88	9,946 78	43,328 79	7,243 92	40,430 88	44,574 57	54,702 45	30,395 94	423,784 30	3,327 50	457,507 74	6,403 87	444,324 74	209,365 80	326,794 38	»	7,257 58	543,259 45	22,647 73	4,409,384 92	4,347 77	4,413,732 69
AVRIL	428,787 32	488,630 58	244,449 70	534,567 60	4,674 50	47,887 56	554,426 66	2,824 25	35,408 32	38,229 57	4,202 90	4,656 54	4,892 86	42,547 08	46,096 35	6,302 09	40,409 55	42,033 54	52,443 06	28,763 50	449,944 78	3,894 82	452,600 40	4,802 40	407,086 80	490,573 34	302,462 54	»	7,444 65	544,647 35	42,282 88	4,442,887 80	7,679 83	4,450,567 63
MAI	480,637 »	242,236 50	233,455 95	626,329 45	42,522 44	44,940 44	653,794 70	3,069 75	51,273 55	54,343 30	9,660 35	4,764 76	4,764 64	44,092 23	44,648 60	8,920 09	43,204 90	44,327 74	54,532 61	30,322 44	425,734 79	3,240 85	459,264 75	3,578 45	408,055 24	494,473 07	306,406 46	»	7,774 03	527,674 85	9,230 44	4,278,239 »	8,830 66	4,287,069 66
JUIN	219,456 37	236,714 34	283,383 40	739,250 78	4,900 20	44,499 20	752,650 48	3,409 »	63,338 84	66,747 84	7,954 25	4,490 59	4,825 39	8,354 94	44,670 92	5,852 84	44,396 54	42,340 24	53,706 78	28,523 53	420,384 70	5,888 23	454,793 48	3,736 40	93,233 75	498,804 40	295,774 25	»	6,930 60	544,202 44	49,642 27	4,405,687 44	6,422 34	4,412,409 78
JUILLET	288,487 57	284,229 55	283,848 76	856,265 88	42,487 77	9,437 54	878,494 49	3,668 »	89,484 24	92,849 24	10,444 65	4,846 56	4,440 20	8,575 44	44,862 47	5,329 43	45,548 94	43,979 69	59,498 60	34,253 05	423,497 84	4,367 35	458,848 24	4,325 53	405,283 25	246,844 80	326,453 58	»	7,422 79	552,493 24	40,636 03	4,564,202 89	8,877 44	4,570,080 03
AOUT	376,495 »	349,985 46	305,024 »	4,034,204 46	44,684 86	45,534 37	4,058,447 39	4,325 75	440,906 44	445,232 49	40,087 40	4,292 90	4,438 93	9,447 35	42,449 48	4,378 72	45,665 50	44,370 44	60,035 64	28,240 52	430,504 94	3,585 90	462,328 36	4,496 83	400,345 78	208,434 89	342,974 50	»	7,287 99	542,626 46	8,290 08	4,754,384 42	6,005 90	4,757,387 32
SEPTEMBRE	333,035 44	372,744 27	348,424 08	4,053,870 46	38,555 54	20,044 29	4,442,440 26	4,646 75	98,339 96	102,956 74	8,643 20	4,234 04	935 98	9,877 34	42,047 36	4,398 40	48,759 05	43,070 84	64,829 89	29,932 55	437,906 20	8,274 35	476,440 40	4,344 82	403,972 68	233,443 03	344,405 53	»	7,847 47	587,462 69	40,099 64	4,837,747 96	8,295 40	4,846,043 36
OCTOBRE	244,590 07	248,744 66	254,839 23	745,473 96	43,969 44	42,420 64	744,563 74	3,453 »	63,390 29	66,843 29	8,449 45	4,459 56	995 54	10,828 44	42,983 54	5,649 54	53,455 65	44,653 89	67,809 54	30,688 34	449,768 55	6,492 42	486,949 28	5,802 35	422,379 09	259,917 08	388,098 52	»	9,072 93	654,930 27	44,266 33	4,498,325 80	7,243 40	4,505,539 20
NOVEMBRE	426,340 65	478,405 27	472,658 »	477,373 92	4,633 67	40,820 56	489,828 45	2,363 25	34,577 43	33,940 68	5,923 90	4,242 32	4,429 82	8,774 43	44,446 27	5,294 »	44,079 »	42,442 73	56,494 73	29,335 09	437,248 87	2,988 27	469,572 23	5,445 84	444,236 80	270,428 66	386,844 27	»	8,383 07	620,958 30	42,278 23	4,479,339 53	7,948 50	4,487,258 03
DÉCEMBRE	422,594 60	474,467 43	458,463 54	455,522 57	40,630 86	40,926 64	477,080 07	2,096 75	27,804 05	29,897 80	6,474 65	4,404 69	4,352 49	6,882 60	9,339 78	6,533 32	44,205 84	44,780 73	55,986 54	27,763 73	433,647 43	2,855 67	464,236 83	5,247 49	424,994 03	305,429 23	435,667 45	4,822 50	8,748 42	666,464 44	44,089 03	4,206,576 09	46,224 30	4,222,800 39
TOTAUX GÉNÉRAUX.	2,290,022 49	2,728,752 80	2,764,809 34	7,780,584 33	442,343-22	448,968 86	8,044,866 44	36,443 25	645,846 26	682,289 54	80,964 »	46,863 90	47,064 79	440,858 77	444,784 46	74,384 89	544,333 66	447,264 83	664,598 49	344,567 50	4,535,948 36	50,732 60	4,934,248 46	56,797 67	4,292,273 23	2,652,082 32	4,004,453 22	4,822 50	90,574 44	6,686,366 84	477,832 39	45,885,488 47	83,316 44	45,968,804 94

N° XIV.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports,
pendant l'année 1851.*

LIGNES.	DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL				AU MINIMUM.							AU MOYEN.
NORD	Bruelles (Nord)	78,825	166,452	241,131	486,411	10,177	4,731	501,319	9,834	16,599	230	168	94	147	409	11,690
	Yalvorde	3,384	28,163	57,320	88,867	411	474	89,752	391	331	"	3	"	"	3	188
	Malines	17,350	63,732	107,392	188,474	3,436	348	192,258	3,612	2,007	29	139	131	463	733	1,708
	Duffel	1,002	8,187	17,884	27,073	137	164	27,374	353	146	"	"	1	"	1	65
	Contich	249	1,095	2,706	9,100	"	39	9,139	32	6	"	"	"	"	"	16
	Vieux Dieu	305	2,061	12,750	15,116	"	"	15,116	"	"	"	"	"	"	"	1
	Anvers	34,584	77,351	90,281	202,216	6,122	2,765	211,103	4,311	7,621	65	88	80	570	738	5,841
	Borgerhout	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Escaut	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	TOTAUX	135,689	317,041	534,527	1,017,257	20,283	8,521	1,046,061	18,533	27,012	324	398	306	1,180	1,884	19,779
OUEST.	Capelle	360	1,724	11,993	14,017	"	"	14,017	"	"	"	"	"	"	"	"
	Londerzeel	351	1,273	8,986	10,610	"	"	10,610	"	"	"	"	"	"	"	"
	Milderden	192	808	4,280	5,480	"	2	5,282	9	1	"	40	32	1	76	13
	Buggenhout	101	942	6,178	7,221	"	"	7,221	35	6	"	"	"	"	"	9
	Termonde	2,186	11,642	13,036	46,864	2,869	279	50,012	742	333	"	19	22	126	167	939
	Audeghem	660	3,176	9,316	15,152	738	27	15,917	329	171	"	1	"	"	1	124
	Wichelen	139	1,072	5,577	6,787	"	"	6,787	"	"	"	"	"	"	"	1
	Wetteren	751	3,244	22,288	26,283	3	89	26,375	202	95	"	6	16	13	55	420
	Melle	310	2,934	11,464	14,728	"	"	14,728	"	"	"	"	"	"	"	"
	Gand	21,127	65,883	144,426	231,435	8,217	1,892	241,583	4,062	4,860	55	127	85	746	558	6,266
	Landeghem	265	1,159	7,675	9,059	"	89	9,148	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hansbeke	144	537	3,732	4,453	"	"	4,453	"	"	"	"	"	"	"	"
	Aelre	436	3,157	12,859	16,552	8	335	16,735	121	71	"	42	33	20	95	300
	Bloemendael	344	1,793	13,119	14,856	4	42	14,902	39	11	"	1	"	"	1	21
	Oostcamp	3	73	530	606	"	"	606	"	"	"	"	"	"	"	"
	Bruges	8,869	28,338	71,235	105,445	3,901	1,384	113,730	1,648	1,715	9	45	31	528	604	2,050
	Bassin	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Jabbeke	139	712	9,385	10,436	"	"	10,436	"	"	"	"	"	"	"	"
	Plasschendaele	111	1,295	9,927	11,336	"	"	11,336	26	5	"	"	"	"	"	13
	Ostende	13,630	31,628	37,179	82,437	532	134	84,403	1,113	6,220	30	14	5	11	30	1,669
	Nazareth	154	484	6,488	7,126	"	"	7,126	"	"	"	"	"	"	"	"
	Deynze	977	8,034	26,937	35,949	929	27	36,904	509	278	"	69	7	37	113	384
	Machelen	10	67	164	237	"	"	237	"	"	"	"	"	"	"	"
	Olsène	17	387	2,570	2,983	"	"	2,983	"	"	"	"	"	"	"	"
	Waerghem	337	3,463	19,073	22,873	11	14	22,898	147	52	"	3	1	"	4	281
	Haerlebeke	108	2,154	9,991	12,256	"	45	12,301	55	28	"	5	"	"	5	131
	Courtray	4,482	21,665	53,283	79,430	2,524	613	82,567	1,968	1,465	1	55	34	157	246	1,625
	Mousseron	1,385	11,633	39,206	52,224	12	435	52,671	1,157	567	6	8	7	11	26	520
	Néchin	70	1,469	12,327	13,866	"	"	13,866	44	15	"	"	"	"	10	60
	Templeuve	116	694	5,772	6,882	"	"	6,882	22	8	"	2	2	1	5	17
	Tournay	7,962	23,342	68,300	99,604	1,885	472	101,961	2,452	1,629	16	40	16	33	89	1,764
	Havannes	42	352	3,053	3,447	"	"	3,447	"	"	"	"	"	"	"	"
Bry	150	491	3,126	3,767	"	"	3,767	21	15	"	1	"	4	5	9	
Leuze	1,785	6,033	29,380	38,098	47	48	38,193	870	389	"	15	4	7	26	548	
Ligne	518	940	7,337	8,793	2	1	8,796	43	45	"	32	9	"	41	43	
Ath	1,535	8,248	34,872	44,655	1,261	99	46,018	891	463	2	10	4	3	17	1,116	
Maffles	189	654	2,132	2,975	"	"	2,975	23	19	"	"	"	"	"	32	
Chièvres et Attres	193	928	3,482	4,603	"	6	4,609	59	17	"	"	"	"	"	119	
Bruglette	1,620	3,533	10,342	15,695	"	"	15,695	206	233	4	2	1	2	5	208	
Jens	192	1,272	4,619	6,083	"	"	6,083	44	22	"	"	"	"	"	112	
TOTAUX	71,897	260,072	766,034	1,098,003	23,286	6,033	1,127,312	17,140	18,714	125	537	309	1,333	2,179	18,854	

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AL-DESSUS de 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.		
	Quintaux	Quintaux		—	CHARGEMENT et DECHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DECHARGEMENT non compris.		—	CHARGEMENT et DECHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DECHARGEMENT non compris.			
—	—	—	Tonneaux	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux.	Tonneaux.	—	—	
85,337	20,367	9,059	29,423	6,506	11,227	86	17,819	705	4,602	6,157	11,504	»	»
3,105	718	315	1,033	326	100	»	423	22	388	166	576	»	»
13,321	3,605	1,649	5,254	776	2,107	8	2,891	322	5,322	559	6,403	»	»
1,593	401	41	442	93	69	»	168	24	312	137	503	»	»
507	138	16	184	1	5	»	6	11	30	5	46	»	»
267	83	13	96	»	9	»	9	»	6	18	24	»	»
46,169	14,478	10,241	24,719	2,701	17,358	261	20,320	1,167	31,018	4,912	40,127	»	»
»	»	»	»	2,396	10,500	341	13,237	401	4,581	1,679	6,661	»	»
150,699	30,790	21,364	61,154	12,805	41,375	696	54,876	2,652	49,499	13,793	63,844	»	»

404	125	52	177	12	109	»	121	7	127	10	144	»	»
271	92	31	123	5	58	»	63	3	79	10	92	»	»
377	110	126	236	37	21	»	58	10	182	»	192	»	»
208	57	5	62	19	27	»	46	11	83	»	94	»	»
5,567	1,572	529	2,101	920	4,428	»	5,318	35	1,118	415	1,568	»	»
2,442	593	143	736	406	777	»	1,183	23	241	185	451	»	»
390	157	54	211	3	4	»	7	1	2	»	3	»	»
2,036	528	237	765	176	512	»	688	39	232	109	380	»	»
864	242	28	270	6	10	»	16	»	»	»	»	»	»
34,822	9,511	8,634	18,145	2,950	11,559	121	14,630	394	3,749	3,202	7,345	»	»
297	88	30	118	2	72	»	74	1	19	38	58	»	»
68	16	3	19	1	1	8	10	1	104	94	199	»	»
1,146	285	272	557	72	334	13	419	5	159	29	193	»	»
371	94	80	174	18	240	»	258	2	42	44	88	»	»
1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
11,156	2,558	1,012	3,570	392	617	»	1,009	159	357	151	667	»	»
2	1	1	2	43	101	28	172	»	383	2,453	2,836	»	»
60	25	4	29	»	»	»	»	7	87	134	228	»	»
143	36	7	43	7	9	»	16	5	207	293	505	»	»
15,682	4,250	1,192	5,442	119	2,523	4	2,648	444	4,769	2,514	7,727	»	»
74	24	5	29	»	3	»	3	»	10	12	22	»	»
2,238	535	393	928	68	591	»	662	14	275	397	686	»	»
6	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
45	11	1	12	»	8	»	8	10	»	»	10	»	»
911	244	156	400	32	350	»	382	12	200	124	336	»	»
635	154	29	183	62	126	»	188	2	122	208	332	»	»
8,563	2,462	2,045	4,507	529	6,480	53	7,062	297	2,024	1,404	3,725	»	»
2,058	487	425	912	136	961	17	1,114	4	1,114	4,731	5,849	»	»
222	57	5	62	»	71	»	71	»	574	298	872	»	»
154	44	12	56	»	45	»	45	»	397	403	800	»	»
10,518	3,042	1,005	4,047	469	4,736	112	5,317	73	2,547	18,801	21,421	»	»
26	8	3	11	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»
121	25	10	35	»	41	»	41	»	34	165	199	»	»
5,071	1,195	198	1,393	329	1,375	54	1,758	38	1,360	3,863	5,261	»	»
427	119	62	181	18	106	25	149	1	62	57	120	»	»
4,619	976	195	1,171	530	1,184	300	2,014	48	596	1,914	2,558	»	»
189	44	48	92	5	137	438	580	7	417	1,758	2,182	»	»
355	78	22	100	17	41	»	58	3	35	3,856	3,894	»	»
675	220	31	251	2	417	»	419	»	89	498	587	»	»
523	136	10	146	4	68	»	72	»	36	490	525	»	»
113,987	30,203	17,095	47,298	7,389	38,148	1,173	46,710	1,658	21,832	48,050	72,149	»	»

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.		
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	5 ^e catégorie	TOTAL.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	5 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.							AU POIDS TAXÉ.	
									Par colis.							Quint.	
	Haccht	215	2,278	9,133	11,626	"	"	11,026	"	"	"	"	"	"	1		
	Wespelaer	211	639	1,030	1,880	"	"	1,880	"	"	"	"	"	"	8		
	Louvain. { Station	12,987	42,094	53,763	108,844	1,530.	1,174	111,548	2,711	1,627	5	71	39	87	197	2,338	
	{ Basin	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Vertryck	381	1,646	5,959	7,986	"	"	7,066	37	9	"	"	"	"	"	72	
	Tirlemont	4,911	17,012	33,218	55,141	502	409	56,052	1,314	902	3	64	90	297	451	1,370	
	Esemael	23	171	973	1,173	"	"	1,173	"	"	"	"	"	"	"	1	
	Landen	1,103	4,370	17,076	23,149	444	3	23,596	315	123	"	14	9	31	54	768	
	Velm	68	319	1,042	2,350	"	"	2,350	"	"	"	"	"	"	"	"	
	St-Trond	1,974	8,548	25,886	36,408	157	53	36,618	980	587	3	54	27	227	308	986	
	Cortenbosch	102	377	4,072	4,551	"	"	4,551	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Atken	176	674	4,631	5,481	"	"	5,481	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Hasselt	1,439	4,970	18,573	24,982	4,617	56	29,655	487	454	"	100	66	220	395	1,137	
	Gingelom	135	400	1,800	2,341	"	"	2,341	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Roux	60	385	1,764	2,184	"	"	2,184	"	"	"	"	"	"	"	"	
EST.	Waremmé	876	4,453	18,889	24,218	529	8	24,755	437	110	2	16	9	14	39	908	
	Fexhe	135	1,752	14,488	16,375	2	7	16,384	41	17	"	5	"	"	5	114	
	Ans	272	1,816	18,338	20,426	1	"	20,427	145	45	"	27	2	3	32	200	
	Hautpré	609	4,302	17,159	22,070	317	38	22,425	165	100	"	10	20	20	50	146	
	Liège. { Station	22,540	46,566	87,972	157,078	3,347	747	161,172	3,881	6,384	71	63	42	162	267	5,020	
	{ Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Chénée	933	4,055	28,085	33,973	2	47	34,022	220	152	1	3	1	1	5	851	
	Chaudfontaine	2,715	6,173	16,436	25,324	"	"	25,324	261	265	"	"	"	1	1	44	
	Le Trooz	315	1,073	11,970	13,358	"	"	13,358	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Nessonvaux	192	1,800	13,359	15,351	4	"	15,355	80	17	"	"	"	"	"	37	
Pépinster	2,467	8,722	37,830	49,019	"	"	49,019	962	562	18	14	20	24	58	596		
Spa	1,729	1,926	2,364	6,019	"	"	6,019	145	734	"	"	"	"	"	"		
Enval	139	538	5,910	6,617	16	1	6,634	55	21	"	"	"	"	"	108		
Verviers	7,235	25,258	86,256	118,749	92	273	119,114	3,588	3,259	18	26	8	248	282	1,480		
Dolhain	392	1,436	21,163	22,991	3	"	22,994	122	66	"	"	"	"	"	221		
Herbestal	1,182	2,670	10,780	14,632	"	203	14,835	417	137	"	1	"	17	18	120		
	TOTAL	65,502	196,439	572,319	874,290	11,563	3,019	848,872	16,383	15,571	121	468	333	1,361	2,162	16,524	

MARCHANDISES.													
GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en quintaux.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.		
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			
Quintaux.	Quintaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Wagons.	Tonneaux.	
602	187	21	208	10	24	"	34	1	497	144	642	"	"
153	35	8	43	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13,966	3,859	3,852	7,711	1,089	5,543	5	6,637	352	2,611	2,111	5,101	"	"
"	"	"	"	26	2,459	296	2,756	2	2,784	12,252	15,038	"	"
451	101	5	106	8	13	"	21	10	132	120	262	"	"
7,364	2,420	1,705	4,125	564	2,824	10	3,398	93	2,268	6,180	8,511	"	"
69	20	2	22	5	229	8	242	2	161	866	1,029	"	"
1,530	265	44	309	35	553	9	597	18	418	7,706	8,142	"	"
88	16	1	17	1	5	"	6	5	26	5	36	"	"
3,810	956	1,257	2,213	66	1,923	23	2,012	21	4,074	4,902	9,057	"	"
95	25	7	32	"	49	"	49	"	224	84	308	"	"
167	37	14	51	1	84	"	85	3	19	19	41	"	"
3,979	977	417	1,394	235	1,375	101	1,711	78	1,017	238	1,363	"	"
277	55	6	61	6	49	"	55	1	104	431	536	"	"
210	55	15	70	9	94	"	103	1	290	1,178	1,467	"	"
1,646	375	90	465	56	309	"	365	30	2,353	2,560	4,973	"	"
241	49	5	54	13	198	"	211	5	117	5,214	5,336	"	"
304	65	17	82	3	134	"	137	2	702	43,918	44,622	88	440
983	273	80	359	44	168	"	212	"	414	20,145	20,589	"	"
26,576	10,306	15,819	26,125	1,765	11,077	821	13,663	658	20,893	65,078	86,629	"	"
1	"	"	"	22	56	423	501	35	338	21,804	22,277	"	"
1,374	312	343	655	77	1,838	6	1,921	257	8,414	19,256	27,927	"	"
273	85	44	129	12	9	"	21	"	21	370	391	"	"
220	77	16	93	9	115	66	190	2	69	3,265	3,338	"	"
437	140	64	204	14	63	"	77	1	103	653	757	"	"
2,112	629	298	927	74	568	27	689	3	310	10,833	11,146	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,162	369	113	482	51	61	"	112	"	55	53	108	"	"
10,366	4,910	3,388	8,298	773	3,292	12	4,077	61	1,261	1,948	3,270	"	"
553	181	34	215	137	67	"	224	2	171	4,611	4,784	"	"
220	36	202	238	19	21	"	43	"	1,565	29,007	30,573	"	"
79,229	26,813	27,873	54,688	5,124	33,238	1,807	40,169	1,673	51,592	255,199	318,284	68	440

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES	EXTRAORDINAIRES.	TRANSPORTS			1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL.		
		1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE	TOTAL			GÉNÉRAL	AU MIXTES Par colis							AU POIDS Quint
MIDI	Bruxelles (Midi)	46,232	68,553	132,652	247,437	4,337	1,955	253,729	6,706	13,328	176	194	140	478	602	6,266
	Forest	19	281	1,979	2,279	"	"	2,279	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ruybroeck	264	2,365	21,722	24,351	"	"	24,351	24	2	"	"	"	"	"	"
	Lothi	530	570	4,687	5,787	"	"	5,787	"	"	"	"	"	"	"	50
	Hul	3,471	18,126	47,996	69,593	"	249	69,842	925	253	"	1	1	0	0	532
	Limbeck	651	916	1,683	3,450	1	223	3,674	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tubise	1,046	3,187	15,615	19,848	12	44	19,904	211	55	1	12	6	9	29	391
	Braine-le-Comte	1,727	8,785	29,931	40,443	27	79	40,549	489	311	5	5	3	3	11	1,054
	Hannuyeres	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ecaussinnes	417	1,633	7,961	10,213	11	6	10,230	95	29	"	"	"	"	"	217
	Manage	2,534	7,698	26,048	36,480	41	198	36,719	630	326	1	2	3	13	18	990
	Gouy-lez-Picton	76	415	3,023	3,514	"	"	3,514	"	"	"	"	"	"	"	"
	Pont-a-Celles	18	288	3,143	3,454	"	"	3,454	"	"	"	"	"	"	"	"
	Luttre	62	918	5,169	6,199	28	"	6,227	35	19	"	"	"	"	"	83
	Cosselies	654	3,210	18,579	22,392	4	11	22,407	251	126	"	3	"	11	14	949
	Roux	263	1,218	9,208	10,689	"	70	10,759	83	36	"	"	"	"	"	292
	Marchiennes	1,599	5,323	20,672	27,594	13	58	27,665	446	250	"	1	3	7	14	1,015
	Charleroy	4,454	16,948	57,402	78,804	675	491	80,063	1,469	783	3	8	3	7	16	2,538
	Châtelineau	1,765	7,796	38,566	48,067	5	29	48,121	605	292	"	4	2	2	8	1,440
	Farciennes	182	721	7,328	8,231	"	"	8,231	17	11	"	"	"	"	"	57
	Tamines	543	2,315	15,513	18,371	6	207	18,584	124	33	"	"	"	"	"	291
	Auxelus	73	571	6,050	6,694	"	"	6,694	"	"	"	"	"	"	"	1
	Moustier	238	1,066	12,014	13,318	6	"	13,324	36	10	"	"	"	"	"	36
	Floreffe	281	1,629	16,026	17,936	3	32	17,971	108	44	1	1	1	"	2	89
	Namur { Station	6,299	16,386	68,213	70,898	1,499	577	73,284	1,232	1,939	15	16	14	25	60	2,221
	Namur { Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Sorgines	1,370	5,479	19,322	26,171	16	100	26,287	440	209	5	8	6	11	25	640
	Jurbise	507	2,491	19,461	22,459	6	55	22,520	175	46	2	5	2	4	11	122
	Mons	11,329	32,639	91,648	138,616	5,466	1,071	145,256	3,365	1,850	15	16	12	23	53	2,571
	Jemmapes	381	2,921	22,576	35,881	"	58	35,939	203	53	"	"	"	"	"	543
	St Ghislain	858	3,792	40,304	44,954	8	124	45,096	645	147	"	1	"	"	1	1,157
	Boussu	451	2,608	12,938	15,997	8	126	16,131	185	57	"	"	"	"	"	487
Thulin	278	1,998	13,199	15,473	9	71	15,553	215	64	"	1	"	"	1	446	
Quiévrain	2,344	8,916	30,104	41,364	5	392	41,761	1,527	889	25	17	4	20	41	8,043	
TOTAL de la ligne du Midi		90,939	232,157	813,881	1,136,977	12,696	6,242	1,155,915	20,245	21,114	249	292	202	622	1,116	32,844
Id id Est		69,002	196,439	572,349	831,290	11,563	3,019	848,872	16,363	15,571	121	168	333	1,351	2,162	16,524
Id id Ouest		71,897	260,072	766,034	1,096,003	23,266	6,033	1,127,322	17,140	18,714	125	537	369	1,333	2,179	18,854
Id id Nord		135,689	347,041	534,527	1,017,257	20,283	8,521	1,046,061	18,533	27,012	324	398	306	1,150	1,884	19,779
TOTAL		364,027	1,035,709	2,686,791	4,066,327	67,828	23,815	4,178,170	72,301	82,411	819	1,695	1,150	4,496	7,341	88,001
SERVICE	Flandre occidentale	890	2,587	4,407	7,889	"	"	7,889	434	403	1	32	22	116	170	963
	Mons à Manage	403	1,245	1,620	3,258	"	"	3,258	222	47	"	"	"	3	3	1,614
	Franco Belge (par Mouscron)	12,027	13,365	13,488	38,870	"	"	38,870	1,618	5,376	71	"	"	9	9	2,000
	Belge Rhénan	22,282	22,957	16,924	62,163	"	17,772	79,915	1,504	15,426	195	4	4	31	35	21,956
	Franco Belge (par Quévrain)	26,845	11,767	2,182	40,794	"	116	40,910	2,049	10,201	133	"	"	84	84	19,509
	Anglo Belge Rhénan	2,747	2,728	"	5,475	"	"	5,475	"	"	"	"	"	"	"	"
	Entre-Sambre-et-Meuse	236	426	587	1,249	"	"	1,249	60	103	"	"	"	"	"	"
	Prusso Belge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAL GÉNÉRAUX		429,462	1,090,764	2,725,999	4,246,225	67,828	41,703	4,355,756	78,188	113,967	1,219	1,731	1,172	4,739	7,642	139,201

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.									TRANSPORT PAR ABBONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.					NOMBRE de WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	ou 100 kilogr. et MOINS.	au-dessus de 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.			
	Quintaux.	Quintaux.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			—	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.		CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.		
			Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.			
31,535	8,652	8,018	16,670	1,232	14,099	87	15,418	154	2,777	4,512	7,443	"	"	
14	4	"	4	3	12	"	15	"	1	"	1	"	"	
208	48	6	54	8	488	"	496	"	28	4	30	"	"	
209	68	11	79	7	90	"	97	"	18	10	28	"	"	
2,721	627	163	790	287	1,263	4	1,534	9	280	2,279	2,568	"	"	
269	78	32	110	70	494	5	569	"	47	412	459	"	"	
1,640	424	318	742	345	1,732	265	2,342	41	885	3,062	4,008	"	"	
1,720	319	59	378	310	951	4	1,265	5	762	969	1,736	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1,778	1,777	"	"	
1,085	223	59	282	75	348	296	689	8	1,499	21,690	23,197	"	"	
2,814	550	45	595	90	622	32	753	22	4,060	16,197	20,299	"	"	
228	57	6	63	5	17	"	22	1	128	260	387	"	"	
110	24	3	27	4	17	"	21	2	118	"	120	"	"	
526	102	15	117	2	38	5	45	12	327	690	1,029	"	"	
2,503	533	60	593	449	743	4	1,196	215	6,447	11,045	17,707	"	"	
889	173	29	202	51	122	"	173	60	758	22,182	22,990	"	"	
2,769	558	220	778	88	2,577	431	3,008	178	11,335	10,015	21,529	"	"	
6,832	1,615	623	2,238	331	3,418	216	3,983	82	6,390	32,233	38,705	"	"	
3,059	961	173	1,154	74	1,477	129	1,680	34	1,659	16,945	18,638	"	"	
439	85	9	94	20	157	"	177	3	199	648	850	"	"	
578	97	6	103	16	909	4	929	9	3,131	1,657	4,797	"	"	
238	52	1	53	3	27	"	30	"	13	"	53	"	"	
357	114	11	125	2	124	"	126	12	194	323	529	"	"	
607	133	75	208	5	373	"	378	13	1,902	303	2,218	"	"	
11,063	2,678	874	3,552	639	3,843	100	4,672	202	4,230	10,682	15,123	"	"	
"	"	"	"	5	430	32	407	"	1,383	6,054	7,437	"	"	
2,162	478	84	562	336	985	814	2,135	25	5,072	13,739	18,836	"	"	
267	51	6	57	19	48	10	77	2	107	1,733	1,842	"	"	
16,630	3,761	1,242	5,003	708	2,544	340	3,592	22	2,274	1,306	3,602	"	"	
1,293	234	48	282	60	864	39	993	1	122	70,345	70,468	"	"	
1,764	407	49	456	142	1,106	34	1,282	"	572	39,005	39,577	"	"	
889	173	37	210	103	1,227	"	1,330	40	139	6,212	6,391	"	"	
490	104	16	120	32	437	40	509	17	122	5,541	5,690	"	"	
3,914	1,702	2,626	4,328	48	895	"	943	7	2,080	4,720	6,807	"	"	
100,722	25,105	14,924	40,029	5,888	42,475	2,951	51,014	1,186	59,095	306,570	366,831	"	"	
79,229	26,815	27,873	54,688	6,124	33,238	1,807	40,169	1,673	51,502	265,109	318,284	88	440	
113,987	30,203	17,095	47,298	7,369	38,148	1,173	46,710	1,658	21,832	48,659	72,149	"	"	
150,699	39,790	21,364	61,154	12,805	41,375	698	54,876	2,652	49,489	13,703	65,844	"	"	
444,637	121,913	81,256	203,169	30,906	155,230	6,627	192,769	7,149	181,918	634,041	823,106	88	440	
5,690	1,399	342	1,741	632	1,477	61	2,170	82	884	978	1,944	"	"	
2,926	577	183	740	593	2,715	440	3,748	74	3,391	176,690	180,155	"	"	
"	2,719	"	2,719	"	1,685	"	1,685	"	3,722	331	4,053	"	"	
"	7,185	"	7,185	"	6,534	138	6,672	"	6,656	15,344	21,000	"	"	
"	15,216	"	15,216	"	6,502	"	6,502	"	4,037	4	4,041	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
3,333	413	"	413	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
466,586	149,402	81,761	231,163	32,131	174,149	7,266	213,549	7,303	199,608	827,388	1,034,301	88	440	

Main data table with columns for 'EXERCICES', 'NATURE DES RECETTES', months (Janvier to Décembre), 'TOTAL', and 'RÉPARTITION ANNUELLE PAR NATURE DE RECETTE' (Service des Voyageurs, Service des Marchandises, Produits Divers).

1) De cette somme de... 2) Plus... 3) Les... 4) De... 5) En... 6) Pour...

État récapitulatif, PAR STATION, de la recette en général, pendant l'année 1851.

Table with multiple columns: DÉSIGNATION DES STATIONS, VOYAGEURS (CIVILS, MILITAIRES, EXTRAORDINAIRES), BAGAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX, FINANCES, GRANDE VITESSE, PETITE VITESSE, MARCHANDISES, PRODUITS DIVERS, PRODUITS EXTRAORDINAIRES, TÉLÉGRAPHES, TOTAL GÉNÉRAL. Rows are organized by railway line: LIGNE DU NORD, LIGNE DE L'EST, LIGNE DE L'EST.

LIGNE DE L'EST.		7,831 90	45,475 35	23,684 30	46,091 55	13,463 40	472 65	60,327 30	243 50	4,700 04	1,943 54	"	1,431 "	1,214 65	6,568 60	8,944 45	672 34	3,943 53	945 50	4,889 03	2,803 04	12,004 58	251 24	48,055 86	626 56	7,502 28	4,214 06	9,372 90	"	25 02	742 24	"	3,600 01	"	3,600 01	
Hasselt		422 65	616 45	4,498 60	2,564 70	"	"	2,564 70	"	"	"	"	"	"	"	"	"	464 95	195 90	208 40	49 03	279 77	"	328 80	7 49	387 34	4,537 21	1,932 04	"	30 21	2,499 45	"	63 60	401,746 47	"	401,746 47
Gingelom		466 35	512 35	4,368 90	2,047 60	"	"	2,047 60	"	"	"	"	"	"	"	"	"	464 95	30 75	195 70	57 64	405 30	"	462 94	14 33	4,011 69	3,866 21	4,889 23	"	62 19	5,610 06	"	5,064 45	"	5,064 45	
Rosoux		2,627 45	8,008 55	48,127 90	28,763 60	972 46	5 74	29,741 50	218 50	304 62	523 42	444 20	453 "	98 60	327 40	579 "	485 34	4,493 05	405 75	4,298 80	420 56	4,720 43	"	2,140 99	483 07	9,203 51	8,765 40	18,162 01	"	348 18	21,939 98	491 57	53,574 68	"	53,574 68	
Waremmé		574 40	4,992 65	7,644 30	10,295 35	2 30	42 95	10,230 60	20 50	77 07	97 57	"	45 50	"	45 50	60 45	480 75	6 60	487 35	97 48	4,517 28	"	4,644 76	"	330 37	3,307 16	12,757 16	13,113 90	"	427 61	45,013 66	26 36	25,494 44	"	25,494 44	
Vexhe		4,179 05	3,598 45	46,216 75	20,994 25	2 "	"	20,996 25	72 50	249 85	322 35	"	338 80	45 40	74 30	455 50	44 65	274 42	33 "	304 42	44 62	4,059 66	"	4,104 28	8 80	2,200 33	163,912 69	166,421 82	1,822 50	427 85	170,420 53	1,285 23	193,294 51	"	193,294 51	
Ans		3,584 30	41,463 40	22,604 10	37,648 50	664 69	84 40	38,397 59	92 50	657 47	649 67	"	425 "	379 60	507 20	1,014 80	89 85	886 63	424 95	4,014 58	643 24	4,654 29	"	2,204 53	5 26	2,386 13	48,712 22	51,403 61	"	366 35	51,776 07	70 53	95,004 51	"	95,004 51	
Haut-Pré		448,987 95	444,651 20	430,585 35	394,324 50	7,881 93	2,717 34	404,823 77	4,904 75	30,098 68	32,000 43	3,603 40	854 30	642 60	3,998 70	5,492 60	3,077 64	31,454 96	23,429 34	54,884 30	24,802 48	99,058 91	4,797 75	125,659 44	6,086 01	458,459 46	216,446 59	380,961 76	"	9,612 67	574,417 87	2,003 97	1,019,419 38	977 50	1,920,096 88	
Lidze	Meuse	3,278 90	4,378 65	17,455 30	25,442 85	4 85	187 09	25,304 79	110 "	762 03	872 03	72 10	16 50	26 20	19 30	62 "	437 49	4,275 61	845 "	2,420 61	962 48	19,067 21	46 07	20,045 76	2,591 21	62,403 33	52,932 79	147,647 33	"	760 56	110,574 26	238 51	467,557 88	"	467,557 88	
Chênée		5,696 45	5,307 35	6,945 75	17,949 55	"	"	17,949 55	429 75	975 48	4,405 23	"	"	"	7 30	7 30	25 40	283 73	70 30	354 03	65 72	30 82	"	96 54	"	38 43	4,494 04	4,232 47	"	22 40	4,705 44	449 51	20,941 83	"	20,941 83	
Le Trooz		328 30	848 45	5,686 85	6,863 30	"	"	6,863 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	482 80	24 90	207 70	54 67	916 77	867 88	4,439 32	6 66	236 41	5,528 39	5,771 46	"	70 01	7,894 49	3 50	14,761 29	"	14,761 29	
Nessonvaux		345 60	4,784 80	6,424 45	8,548 55	6 46	"	8,554 74	40 "	32 68	72 68	"	"	"	21 80	359 55	420 67	480 22	468 22	432 26	"	"	"	600 48	6 29	255 66	4,426 73	4,388 68	"	56 39	2,525 77	97 99	44,272 95	"	44,272 95	
Pepinster		9,833 "	44,966 60	20,783 40	42,585 "	"	"	42,585 "	464 "	2,319 66	2,783 66	4,039 50	243 60	354 70	623 80	4,222 40	322 49	4,989 31	634 35	2,623 66	926 61	6,644 32	44 74	7,612 67	38 30	4,760 85	28,424 45	29,923 30	"	396 69	40,556 32	241 04	88,750 08	"	88,750 08	
Spa		9,239 25	5,552 35	17,569 75	17,569 75	"	"	17,569 75	72 50	3,340 50	3,443 "	"	"	"	"	"	"	4,436 27	285 90	4,722 47	767 42	444 46	"	4,184 58	4 60	363 32	82 40	447 02	"	83 03	3,433 80	444 "	8,988 58	"	8,988 58	
Enviers		453 75	839 85	3,917 90	5,214 50	40 86	9 60	5,264 96	27 50	63 92	91 42	"	"	"	60 40	4,436 27	285 90	4,722 47	767 42	444 46	"	"	"	4,184 58	4 60	363 32	82 40	447 02	"	83 03	3,433 80	444 "	8,988 58	"	8,988 58	
Verriers		31,050 30	56,724 55	74,844 60	459,583 45	429 39	2,173 95	461,886 79	4,357 "	8,278 85	9,635 85	559 20	310 90	246 90	8,814 30	9,339 40	932 48	15,020 34	5,874 84	20,895 48	12,464 31	33,834 48	437 34	46,436 13	571 07	8,554 29	3,927 41	43,052 77	"	4,523 66	84,607 74	1,608 66	265,569 52	542 50	266,112 02	
Dolhain		4,249 75	4,797 40	8,055 60	14,072 35	4 95	"	14,074 30	56 50	4,278 52	227 02	"	"	"	"	"	"	629 65	93 25	722 90	4,816 38	554 64	"	2,368 02	44 22	466 27	44,244 31	44,721 80	"	164 90	17,977 62	30 "	29,436 94	"	29,436 94	
Herbesthal		4,694 58	5,212 50	9,075 45	48,979 45	"	4,015 43	49,994 68	208 50	667 04	875 54	"	24 42	"	728 38	749 80	73 95	468 95	898 75	4,067 70	200 20	269 40	"	469 60	4 63	45,673 55	92,952 53	408,630 74	"	467 96	110,335 97	47 50	432,047 31	"	432,047 31	
TOTAUX		276,504 95	443,081 50	549,967 65	4,269,554 40	26,845 65	8,444 68	430,814 33	7,693 50	59,863 99	67,557 49	5,893 20	5,249 52	5,359 55	36,465 78	47,044 85	9,463 53	83,247 36	45,530 79	128,778 45	59,902 02	284,440 01	14,917 59	355,959 62	43,824 78	342,563 59	894,940 68	4,254,326 05	1,822 50	49,722 33	1,757,608 65	8,592 56	3,200,971 61	4,543 "	3,202,514 61	

LIGNE DU MIDI.		245,846 20	246,074 05	496,888 85	659,379 40	5,893 42	5,884 69	674,456 94	3,354 50	64,444 43	67,468 63	8,926 70	1,738 50	4,924 65	10,717 30	44,380 45	2,812 74	28,156 37	16,942 39	45,098 76	12,903 92	140,075 98	346 37	123,326 27	4,168 47	42,853 71	48,807 47	32,829 65	"	5,090 35	206,345 03	4,462 77	972,553 20	"	972,553 20	
Bruxelles (Midi)		47 80	99 40	444 90	562 40	"	"	562 40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 45	10 45	40 45	15 87	404 43	"	120 "	2 38	2 43	"	4 54	"	5 90	440 86	"	702 96	"	702 96	
Forest		321 50	4,242 "	6,894 35	8,457 85	"	"	8,457 85	42 "	9 37	21 37	"	"	"	"	"	"	48 86	148 44	8 92	457 06	79 04	3,978 59	"	4,057 60	40 "	401 90	5 46	410 76	"	78 63	4,404 05	49 36	42,951 49	"	42,951 49
Ruysbroeck		441 95	363 85	4,844 75	2,620 55	"	"	2,620 55	"	"	"	"	"	"	"	"	"	464 20	49 93	484 45	59 81	705 85	"	765 66	4 77	37 76	43 "	52 53	"	32 65	4,034 99	"	3,655 54	"	3,655 54	
Loth.		4,862 60	48,374 10	32,889 "	56,422 70	472 57	56,295 27	462 50	373 42	835 92	"	4 80	8 20	65 50	78 50	288 88	4,937 48	244 48	2,454 96	2,399 60	7,491 25	"	9,916 85	39 "	4,142 44	6,342 39	7,493 80	"	445 25	49,977 86	275 90	77,722 33	"	77,722 33		
Hal		923 95	878 60	4,226 75	3,029 30	" 35	92 75	3,422 40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	487 95	46 29	234 24	692 54	2,678 42	45 "	3,385 66	" 78	203 33	4,365 63	4,569 74	"	60 08	5,249 72	" 75	8,372 87	"	8,372 87	
Lembecq		4,843 25	4,197 45	12,679 45	18,719 55	4 80	23 30	18,747 65	405 50	94 47	499 67	12 40	88 30	90 60	437 20	316 40	169 49	4,458 07	442 08	4,600 45	2,609 43	9,580 65	976 64	43,466 72	252 30	3,527 44	9,354 48	43,430 89	"	469 66	28,367 42	400 08	47,912 51	"	47,912 51	
Tubise		5,249 45	46,602 30	30,419 90	52,244 65	22 86	65 82	52,330 33	244 50	854 80	4,099 30	243 50	40 90	48 40	65 40	454 40	548 44	4,227 29	86 50	4,343 79	2,442 08	5,422 90	16 "	7,250 98	30 44	3,423 92	3,493 46	6,347 22	"	687 04	45,599 03	431 49	70,075 89	"	70,075 89	
Brain-le-Comte		4,180 65	3,009 55	7,005 45	14,495 35	43 85	5 83	14,215 03	47 50	73 94	424 44	"	"	"	44 44	44 44	777 85	95 85	873 70	505 69	4,946 85	4,627 62	4,050 46	49 64	6,779 47	78,899 68	85,728 49	"	574 07	94,226 42	363 05	103,038 48	"	103,038 48		
Honnuyères		8,640 05	46,777 65	34,776 60	57,464 30	42 57	457 72	57,364 59	345 "	944 44	4,259 44	21 40	47 "	37 80	224 60	279 40	546 04	2,008 43	62 92	2,074 05	814 90	4,466 60	227 30	5,508 80	445 42	23,693 48	36,003 54	59,844 84	"	617 47	68,038 86	166 29	127,745 39	"	127,745 39	
Écaussinnes		251 45	653 65	2,495 35	3,400 45	"	"	3,400 45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	484 52	40 20	494 72	36 44	406 02	"	452 43	43 01	724 42	631 70	4,369 43	"	31 06	4,737 34	"	5,437 49	"	5,437 49	
Manage		39 "	385 25	2,378 65	2,802 90	"	"	2,802 90	"	"	"	"	"	"	"	"	"	79 06	4 70	83 76	51 07	79 48	"	430 25	21 59	395 53	"	417 42	"	38 39	669 52	"	3,472 42	"	3,472 42	
Gouy-lez-Picton		313 90	4,762 65	4,563 "	6,629 55	31 55	"	6,661 40	47 50	59 36	76 86	"	"	"	"	"	44 44	410 44	28 20	438 34	17 99	473 78	7 58	499 35	107 90	4,148 78	2,662 67	3,889 36	"	49 50	4,576 55	53 35	11,409 30	"	11,409 30	
Pont-à-Celles		2,543 25	7,257 40	24,403 "	33,373 65	4 65	34 78	33,910 08	425 50	394 64	520 44	"	30 80	"	247 27	248 07	542 86	4,998 43	44																	

(73)

N° XVII.

*État détaillé, PAR MOIS, des recettes figurant comme produits extraordinaires
dans le compte-rendu de l'exercice 1851.*

MOIS.	FRAIS de magasinage, droits de dépot.	PRODUITS des voies d'évitement.	USAGE des voies et bâtiments, matériel, personnel.	BRIS de glaces de voitures.	CONVOIS SPÉCIAUX.	SURTAXES NON REMBOURSÉES.	
1851. JANVIER	806 41	45 80	4,836 33	2 50	400 »	68 84	
FÉVRIER	832 31	189 50	4,033 95	4 50	400 »	38 62	
MARS	4,266 28	221 80	19,904 29	»	»	32 86	
AVRIL	675 81	177 85	4,583 90	» 64	»	19 97	
MAI	705 68	285 60	6,864 46	1 25	600 »	17 40	
JUIN	445 04	783 34	46,898 83	»	800 »	33 34	
JUILLET	340 31	305 35	8,455 86	»	884 »	186 26	
AOUT	348 22	288 »	8,372 42	» 50	945 78	34 39	
SEPTEMBRE	609 32	444 75	8,628 44	»	500 »	23 76	
OCTOBRE	588 05	251 30	10,584 08	»	»	19 89	
NOVEMBRE	622 50	199 45	11,444 59	»	258 80	28 98	
DÉCEMBRE	783 30	4,686 30	8,814 48	»	»	23 26	
TOTAUX	8,022 93	4,639 04	143,412 »	6 39	4,458 55	524 71	
A déduire la part due à la société concessionnaire des chemins de fer de Landou à Hasselt et de arbisso à Tournay.	AOUT	313 87	76 50	»	»	44 40	59 95
	SEPTEMBRE	7 40	»	»	»	»	» 20
	OCTOBRE	11 05	»	»	»	»	» 64
	NOVEMBRE	18 05	»	»	»	»	» 39
	DÉCEMBRE	»	»	»	»	»	» 64
	TOTAUX	380 07	76 50	»	»	44 40	64 79
RESTE	7,642 86	4,562 54	143,412 »	6 39	4,414 15	459 92	

CARTES DE CIRCULATION.	PRODUITS de la vente des tarifs.	PRIMES de 1850 NON REMBOUSÉES	TOTAL.	A DÉDUIRE pour sommes remboursées	RESTE.	Observations.
5,385 »	45 »	»	44,289 55	223 87	40,965 68	
4,500 »	43 50	»	9,739 38	275 »	9,464 38	
4,470 »	22 50	»	22,647 73	»	22,617 73	
4,400 »	8 50	5,800 85	42,367 52	84 64	42,282 88	
890 »	28 25	»	9,389 04	458 93	9,230 44	
645 »	36 75	»	49,612 27	»	49,612 27	
390 »	44 25	»	40,636 03	»	40,636 03	
270 »	40 50	»	40,267 28	345 »	9,952 28	
243 »	24 50	»	40,145 44	33 50	40,411 94	
37 50	27 25	»	44,505 07	227 05	44,278 02	
22 50	40 50	»	42,584 32	284 65	42,296 67	
45 »	29 50	»	44,354 84	262 20	44,089 64	
44,640 »	334 »	5,800 85	481,502 47	4,964 84	479,537 63	
950 »	»	487 78	4,662 20	»	4,662 20	
5 »	»	»	42 30	»	42 30	
»	»	»	44 69	»	44 69	
»	»	»	48 44	»	48 44	
»	»	»	» 64	»	» 64	
955 »	»	487 78	4,705 24	»	4,705 24	
43,655 »	334 »	5,643 07	479,797 23	4,964 84	477,832 39	

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

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS			
	CIVILS.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
Janvier	22,600	72,220	180,667	275,487
Février	22,896	66,859	166,231	255,986
Mars	25,177	73,705	196,414	295,296
Avril	28,819	78,052	213,753	320,624
Mai	37,539	90,308	245,076	372,923
TOTAUX des cinq mois	137,031	381,124	1,002,141	1,520,296
Jun.	40,195	92,851	266,263	400,309
Juillet	47,845	101,116	264,720	413,681
Août	59,399	119,642	281,415	460,456
Septembre	56,566	137,323	318,740	512,629
Octobre	37,518	99,445	244,298	381,261
Novembre	25,296	79,431	179,895	284,622
Décembre	25,612	78,832	168,527	272,971
TOTAUX des sept mois	292,431	709,640	1,723,858	2,725,929
Totaux des cinq premiers mois	137,031	381,124	1,002,141	1,520,296
Totaux des sept derniers mois	292,431	709,640	1,723,858	2,725,929
TOTAUX GÉNÉRAUX	429,462	1,090,764	2,725,999	4,246,225

des voyageurs et bagages, pendant l'année 1851.

			BAGAGES.		<i>Observations.</i>
MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	TRANSPORTS		
			AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.	
			— Par colis.	— Quintaux.	
3,474	1,259	280,220	4,411	4,583	
1,498	1,549	259,013	4,562	4,905	
695	3,699	299,690	5,127	5,951	
1,188	4,262	326,074	6,030	7,102	
6,330	4,551	383,804	6,554	9,428	
13,185	15,320	1,548,801	26,684	31,969	
1,216	3,360	404,885	7,304	10,697	
6,142	2,636	422,459	7,933	14,215	
4,540	6,189	471,185	9,361	17,783	
26,023	6,910	545,562	9,994	16,541	
8,222	2,499	391,982	7,400	11,317	
1,348	2,251	288,221	5,049	6,087	
7,152	2,538	282,661	4,463	5,358	
54,643	26,383	2,806,955	51,504	81,998	
13,185	15,320	1,548,801	26,684	31,969	
54,643	26,383	2,806,955	51,504	81,998	
67,828	41,703	4,355,756	78,188	113,967	

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

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS			
	CIVILS.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
Janvier	93,027 69	159,260 62	163,641 51	417,929 82
Février	97,564 33	151,869 31	157,979 01	407,412 65
Mars	112,939 48	171,501 14	184,245 46	468,686 08
Avril	128,787 32	188,630 58	214,149 70	531,567 60
Mai	180,627 »	212,236 50	233,455 95	626,329 45
Totaux des cinq mois . . .	612,955 82	883,498 15	955,471 63	2,451,925 60
Jun.	219,156 37	236,711 31	283,383 10	739,250 78
Juillet.	288,187 57	284,229 55	283,848 76	856,265 88
Août	376,195 »	349,985 16	306,021 »	1,031,201 16
Septembre	333,035 11	372,711 27	348,124 08	1,053,870 46
Octobre.	211,590 07	248,744 66	254,839 23	715,173 96
Novembre.	126,310 65	178,405 27	172,658 »	477,373 92
Décembre.	122,591 60	174,467 43	158,463 54	455,522 57
Totaux des sept mois . . .	1,677,066 37	1,845,254 65	1,806,337 71	5,328,658 73
Totaux des cinq premiers mois. .	612,955 82	883,498 15	955,471 63	2,451,925 60
Totaux des sept derniers mois. .	1,677,066 37	1,845,254 65	1,806,337 71	5,328,658 73
TOTAUX GÉNÉRAUX . . .	2,290,022 19	2,728,752 80	2,761,809 34	7,780,584 33

des voyageurs et bagages, pendant l'année 1851.

			BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	TRANSPORTS		TOTAL.	
			AU MINIMUM.	AU POIDS.		
4,856 91	2,872 72	425,659 45	2,075 "	22,259 01	24,334 01	
1,488 17	4,726 71	412,627 53	2,136 75	23,041 40	25,178 15	
912 52	17,891 52	487,490 12	2,408 "	29,328 76	31,736 76	
1,671 50	17,887 56	551,126 66	2,821 25	35,408 32	38,229 57	
12,522 11	14,940 14	653,791 70	3,069 75	51,273 55	54,343 30	
21,451 21	58,318 65	2,531,695 46	12,510 75	161,311 04	173,821 79	
1,900 20	11,499 20	752,650 18	3,409 "	63,228 84	66,747 84	
12,487 77	9,437 54	878,191 19	3,668 "	89,181 21	92,849 21	
11,684 86	15,531 37	1,058,417 39	4,325 75	110,906 44	115,232 19	
38,555 51	20,014 29	1,112,440 26	4,616 75	98,329 96	102,956 71	
13,969 14	12,420 61	741,563 71	3,453 "	63,390 29	66,843 29	
1,633 67	10,820 56	489,828 15	2,363 25	31,577 43	33,940 68	
10,630 86	10,926 64	477,080 07	2,096 75	27,801 05	29,897 80	
90,862 01	90,650 21	5,510,170 95	23,932 50	484,535 22	508,467 72	
21,451 21	58,318 65	2,531,695 46	12,510 75	161,311 04	173,821 79	
90,862 01	90,650 21	5,510,170 95	23,932 50	484,535 22	508,467 72	
112,313 22	148,968 86	8,041,866 41	36,443 25	645,846 26	682,289 51	

N° XX.

État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1852.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION A LA DATE du 1 ^{er} janvier 1851.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION PENDANT L'ANNÉE 1851.	TOTAL AU 1 ^{er} JANVIER 1852.
ANVERS	62,348 97	11,897 88	74,246 85
BRABANT	494,541 50	8,406 20	502,947 80
FLANDRE OCCIDENTALE	60,982 42	"	60,982 42
FLANDRE ORIENTALE	179,036 10	824 04	179,860 14
HAINAUT	241,813 20	487 63	242,300 83
LIÈGE	282,514 59	2,765 40	286,279 99
LIMBOURG	22,418 88	"	22,418 88
LUXEMBOURG	"	"	"
NAMUR	13,221 23	"	13,221 23
TOTAUX	1,356,876 89	25,381 25	1,382,258 14

N° XXI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pour divers services publics, pendant l'année 1854.

INDICATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	SOMMES DUES	SOMMES PAYÉES.	MONANT	Observations.	
		AUX PRIX DES TARIFS.		DE LA REMISE ACCORDÉE.		
Transports ef- fectués pour la poste.	Colis Dépêches	371,637	222,982 20	»	222,982 20	Gratuit.
	Bureaux ambu- lants	Licues. 205,913	506,472 50	»	506,472 50	Id.
Transports de militaires	Nombre. 27,456	29,722 96	»	29,722 96	Id.	
Id. id.	67,971	253,624 50	116,812 15	116,812 15	Remise de 50 p. %	
Id. de détenus	11,979	99,664 62	36,676 62	62,988 »	Remise de 75 p. % et 50 p. %.	
Id. de douaniers	54,669	47,808 10	»	47,808 10	Gratuit.	
Id. d'indigents	2,755	8,529 15	»	8,529 15	Id.	
Id. id.	10	26 28	15 14	15 14	Remise de 50 p. %	
Transports de farines pour la boulangerie militaire	Tonnes. 744	2,776 10	1,388 05	1,388 05	Id. id.	
Transports d'objets pour l'expo- sition	48	509 62	154 81	154 81	Id. id.	
Id. id. id.	502	5,658 82	»	5,658 82	Gratuit.	
Transports d'objets pour le Dé- partement des Finances	247	2,887 73	1,443 87	1,443 86	Remise de 50 p. %	
TOTAUX		960,439 58	156,488 64	803,950 74		

N° XXII.

Relevé des produits indirects du chemin de fer, recouverts par les soins de l'administration des domaines, pendant l'année 1854.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	MONTANT.
Produit des ventes d'objets hors d'usage	4,038 17
Produit des ventes d'objets trouvés et non réclamés	2,748 11
Produit des herbages et de la location de terrains non utilisés.	17,072 03
Produit du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane.	9,023 »
Produit de la location des buffets-restaurants.	12,226 37
Produit de la location des vidanges.	626 50
Produit des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer.	3,290 65
TOTAUX. fr.	49,024 83

N° XXIII.

Tableau des dépenses faites pour les cinq emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État.

Dépenses faites pour les cinq emprunts mentionnés ci-après et dont les capitaux

SOMMES NOMINALES.

Emprunt de fr. 30,000,000	» à 4 p. %., créé avec jouissance du 1 ^{er} juillet 1836, ayant produit net			
Id. 50,850,800	» à 3 p. %.,	id.	1 ^{er} août 1838,	id.
Id. 86,940,000	» à 5 p. %.,	id.	1 ^{er} mai 1840,	id.
Id. 28,621,718 40	à 5 p. %.,	id.	1 ^{er} nov. 1842,	id.
Id. 37,513,940	» à 5 p. %., de 1848,	id.	à partir de diverses époques,	id.
<hr/>		233,926,458 40		

DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL PAR EMPRUNT.
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CELLS RELATIFS à l'amortissement.	
Totaux pour les exercices 1847 et antérieurs..... fr.						
Exercice 1848.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janv. 1848 au 31 déc. 1848	986,520 »	515,480 »	500 59	1,009 58	1,501,509 77
Id. de 1838	Id. id.	1,258,405 »	775,537 »	8,092 85	26,655 37	2,068,760 42
Id. de 1840	Id. id.	4,222,709 40	995,690 60	9,081 58	94,628 59	5,320,409 77
Id. de 1842	Id. id.	1,415,034 72	504,248 58	5,384 50	55,214 55	1,754,402 15
Id. de 1848	Du 1 ^{er} juil. 1848 au 31 oct. 1848	748,907 55	»	»	127,981 68	876,889 25
Exercice 1849.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janv. 1849 au 31 déc. 1849	972,480 »	527,520 »	555 97	1,379 16	1,501,715 15
Id. de 1838	Id. au 31 juill. 1849	723,745 »	462,775 67	4,792 45	9,112 07	1,200,425 17
Id. de 1840	Id. au 31 oct. 1849	5,487,520 40	889,479 60	7,890 86	77,608 70	4,452,499 56
Id. de 1842	Id. id.	1,167,075 20	264,012 72	2,745 27	27,672 29	1,461,505 48
Id. de 1848	Du 1 ^{er} nov. 1848 au 31 oct. 1849	1,875,697 »	»	»	1,025 »	1,876,722 »
Exercice 1850.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janv. 1850 au 31 déc. 1850	955,120 »	546,880 »	120 06	729 50	1,500,849 56
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1849 au 31 juill. 1850	1,211,295 »	822,737 »	8,255 75	15,401 29	2,037,669 02
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1849 au 31 oct. 1850	4,155,962 80	1,082,437 20	8,975 46	104,240 17	5,329,615 65
Id. de 1842	Id. id.	1,586,054 52	551,248 58	5,476 18	58,064 55	1,788,845 85
Id. de 1848	Id. id.	1,875,697 »	»	»	246 20	1,875,945 20
						A reporter..

ont été affectées, en partie, à la construction des chemins de fer de l'Etat.

SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES NOMINALES.	
fr. 27,364,163 74	dont pour les chemins de fer,	fr. 24,524,163 74	représentés par	fr. 26,886,438 74	
35,778,033 70	id.	32,267,256 39	id.	45,860,983 17	
82,000,000 "	id.	69,472,643 62	id.	72,657,948 78	
29,250,000 "	id.	24,000,000 "	id.	23,484,486 89	
37,513,940 "	id.	13,978,571 38	id.	18,978,571 38	
<u>211,906,137 44</u>		<u>169,242,635 12</u>		<u>188,888,428 96</u>	

DES DÉPENSES.	PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.							
	PAR EXERCICE.	DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
					RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
(a) 86,266,146 46		Exercice 1848.						74,750,126 54
		Emprunt de 1836	884,155 63	460,188 29	448 43	904 62	1,543,675 01	9,601,665 58
		Id. de 1838	1,135,005 14	699,456 18	7,298 72	24,021 92	1,865,759 96	
11,521,371 54		Id. de 1840	3,377,594 93	841,831 57	7,695 99	30,171 73	4,507,542 56	
		Id. de 1842	1,459,429 52	249,659 69	2,941 15	27,232 96	1,459,265 30	
		Id. de 1848	578,877 69	"	"	64,746 86	445,624 53	
		Exercice 1849.						8,552,435 16
		Emprunt de 1836	871,530 79	472,771 15	501 11	1,256 05	1,543,859 06	
		Id. de 1838	632,726 54	417,565 26	4,522 17	8,217 94	1,082,629 71	
10,472,863 54		Id. de 1840	2,954,722 70	728,174 65	6,683 56	63,732 22	5,753,554 91	
		Id. de 1842	937,598 53	216,623 85	2,232 55	22,703 46	1,199,182 53	
		Id. de 1848	948,928 57	"	"	513 56	949,447 13	
		Exercice 1850.						10,108,441 79
		Emprunt de 1836	834,200 08	490,121 83	107 61	653 79	1,543,085 55	
		Id. de 1838	1,092,454 72	742,004 60	7,427 59	15,890 02	1,853,756 93	
12,522,919 24		Id. de 1840	3,502,406 39	917,070 41	7,602 56	88,313 15	4,513,594 49	
		Id. de 1842	1,157,273 50	271,793 71	2,852 23	51,232 46	1,443,155 92	
		Id. de 1848	948,928 56	"	"	124 56	949,053 12	
120,783,500 38							A reporter..	102,792,636 87

(a) Les dépenses des emprunts pour les exercices antérieurs, de 1837 à 1847, ont été publiées chaque année dans les comptes-rendus depuis 1843 jusqu'en 1849 inclusivement.

DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL PAR EMPRUNT.
				RELATIFS à l'amortissement.	APRÈS QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
Exercice 1851.						Report...
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janv. 1831 au 31 déc. 1831	921,380 »	378,620 »	573 32	463 07	1,501,036 39
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1830 au 31 juill. 1831	1,471,200 »	862,832 »	9,337 48	14,130 02	2,057,699 47
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1830 au 31 oct. 1831	4,078,878 20	1,157,321 80	9,415 »	44,313 67	5,270,128 67
Id. de 1842	Id. id.	1,369,239 72	348,043 58	3,655 »	14,863 05	1,735,821 45
Id. de 1848	Id. id.	1,873,697 »	»	»	»	1,873,697 »
						TOTAL...

N. B. Les chiffres en italique sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.

DES DÉPENSES.		PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.					
PAR EXERCICE.	DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
120,785,500 58	Exercice 1851.					Report...	102,792,686 87
	Emprunt de 1836	825,754 25	518,567 71	513 81	415 01	1,345,250 76	
	Id. de 1838	1,056,274 11	778,165 22	8,601 57	12,743 49	1,855,784 39	
12,440,382 68	Id. de 1840	5,455,757 25	965,759 59	7,976 66	37,543 76	4,464,997 24	10,039,224 47
	Id. de 1842	1,123,495 16	285,374 06	2,998 97	12,195 32	1,424,263 51	
	Id. de 1848	948,928 57	"	"	"	948,928 57	
133,223,683 06						TOTAL...	112,831,911 34

N° XXIV.

Situation des cinq emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État, savoir : à l'échéance du 1^{er} janvier 1852, pour l'emprunt à 4 p. ‰, à celle du 1^{er} août 1851, pour l'emprunt à 3 p. ‰, et à celle du 1^{er} novembre 1851, pour les emprunts à 5 p. ‰.

TAUX D'INTÉRÊT DES EMPRUNTS.	CAPITAUX PRIMITIFS DES EMPRUNTS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.	PARTIE DES EMPRUNTS AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER.		
				CAPITAUX PRIMITIFS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.
				4 ‰	30,000,000 "	7,474,678 63
3 ‰	50,850,800 "	42,767,354 65	38,083,445 35	45,860,983 47	44,544,537 37	34,346,445 80
5 ‰	86,940,000 "	(a) 6,212,403 57	80,727,596 43	73,657,946 78	(b) 5,263,318 29	68,394,628 49
5 ‰	28,624,718 40	(c) 1,495,894 54	27,125,823 86	23,484,486 89	(d) 4,227,400 65	22,257,086 24
5 ‰	37,543,940 "	"	37,543,940 "	48,978,574 38	"	48,978,574 38
Totaux.	233,926,458 40	27,950,331 39	205,976,127 01	188,868,426 96	24,704,172 61	164,164,254 35

(a) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de 86,940,000 fr. s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1851, à fr. 40,379,382-80, dont fr. 5,935,402-07 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 6,212,403-57, mentionné ci-dessus, et fr. 4,444,780-73 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 3, § 4, de la loi du 21 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 42).

(b) Pour le capital nominal de fr. 73,657,946-78, formant la partie du susdit emprunt afférente au chemin de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1851, à fr. 8,794,420-74 dont fr. 5,023,380-86 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 5,263,318-29, mentionné ci-dessus, et fr. 3,765,739-85 ont été tenus en réserve.

(c) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de fr. 28,624,718-40 s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1851, à fr. 2,728,551-42 dont fr. 4,383,475-73 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 1,495,894-54, mentionné ci-dessus, et fr. 1,343,375-69 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 3, § 4, de la loi du 21 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 42).

(d) Pour le capital nominal de fr. 23,484,486-89, formant la partie du susdit emprunt afférente au chemin de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1851, à fr. 2,238,814-42 dont fr. 4,436,554-45 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 4,227,400-65, mentionné ci-dessus, et fr. 4,402,256-97 ont été tenus en réserve.

N. B. Les chiffres en italique sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.

N° XXV.

Tableau comparatif des quantités de mouvement et des recettes des petites et des grosses marchandises, à partir de 1848 jusqu'en 1851 inclusivement.

PÉRIODES COMPARÉES.	DÉSIGNATION								
	INTÉRIEUR.			FRANCO-BELGE.			FRANCO-BELGE-RHÉNAN.		
	RECETTES.	QUANTITÉS DE mouvement.	Prix MOYEN.	RECETTES.	QUANTITÉS DE mouvement.	Prix MOYEN.	RECETTES.	QUANTITÉS DE mouvement.	Prix MOYEN.
	PETITES								
	Francs.	Quint.-lieues.	Francs.	Francs.	Quint.-lieues.	Francs.	Francs.	Quint.-lieues.	Francs.
1845	679,968	4,471,365	» 15	58,221	452,107	» 15	14,655	185,336	» 08
1846	674,600	4,555,701	» 15	58,400	448,509	» 13	17,500	172,619	» 10
1847	876,701	5,951,975	» 15	55,700	537,260	» 15	12,276	68,200	» 18
1848	668,507	5,905,605	» 17	9,691	62,595	» 15	17,804	98,910	» 18
1849	485,622	2,495,504	» 19	15,210	95,542	» 14	52,095	214,125	» 15
1850	550,219	2,800,900	» 19	24,049	209,555	» 11	44,551	450,600	» 10
1851	529,057	2,748,440	» 19	44,925	595,970	» 11	61,565	595,700	» 10
	GROSSES								
	Francs.	Tonnes-lieues.	Francs.	Francs.	Tonnes-lieues.	Francs.	Francs.	Tonnes-lieues.	Francs.
1845	2,502,578	4,612,906	» 54	271,872	655,099	» 45	5,611	11,107	» 51
1846	2,747,600	5,775,125	» 47	260,100	628,672	» 43	17,000	27,817	» 61
1847	4,491,125	8,545,939	» 55	52,751	76,195	» 45	55,755	62,400	» 54
1848	5,727,807	7,444,741	» 50	159,597	558,892	» 44	59,195	104,770	» 57
1849	5,580,750	7,701,621	» 47	165,879	564,571	» 46	78,756	165,260	» 48
1850	4,156,069	9,091,696	» 46	508,287	829,294	» 37	86,282	265,555	» 55
1851	4,514,476	9,518,758	» 45	544,575	952,805	» 36	122,652	578,655	» 52

N. B. Les tonnes-lieues sont calculées d'après les distances admises pour l'application des tarifs.

DES SERVICES.

BELGE-RHÉNAN.			SERVICE MIXTE avec les chemins de fer de la Flandre occidentale, de Mons à Manage et d'Entre-Sambre-et-Meuse.			TOTAUX.		
RECETTES.	QUANTITÉS DE mouvement.	Prix MOYEN.	RECETTES.	QUANTITÉS DE mouvement.	Prix MOYEN.	RECETTES.	QUANTITÉS DE mouvement.	Prix MOYEN.

MARCHANDISES.

Francs.	Quint.-lieues.	Francs.	Francs.	Quint.-lieues.	Francs.	Francs.	Quint.-lieues.	Francs.
111,240	1,216,781	» 09	»	»	»	864,084	6,503,787	» 14
70,200	687,622	» 10	»	»	»	820,700	5,844,451	» 14
80,902	648,180	» 12	1,800	11,020	» 16	1,025,579	7,016,655	» 13
60,545	565,952	» 16	5,025	26,457	» 19	761,570	4,689,297	» 16
50,795	483,489	» 10	11,514	70,402	» 16	595,256	5,559,062	» 17
24,566	255,495	» 11	12,529	79,650	» 15	655,514	5,754,180	» 17
25,224	259,090	» 11	12,561	79,050	» 16	675,128	4,058,220	» 17

MARCHANDISES.

Francs.	Tonnes-lieues.	Francs.	Francs.	Tonnes-lieues.	Francs.	Francs.	Tonnes-lieues.	Francs.
698,098	1,481,587	» 48	»	»	»	5,478,159	6,710,499	» 52
1,024,700	2,258,452	» 45	»	»	»	4,058,400	8,688,044	» 47
1,547,877	2,975,245	» 45	11,955	26,459	» 45	5,917,441	11,686,265	» 51
605,556	1,266,539	» 47	140,058	505,975	» 46	4,689,775	9,478,755	» 50
771,202	1,952,554	» 59 $\frac{1}{2}$	698,204	648,495	» 42	5,294,771	11,852,481	» 45
674,224	1,981,805	» 54	797,755	1,902,864	» 42	6,022,615	14,071,492	» 45
551,124	1,624,875	» 54	782,458	1,855,055	» 42	6,115,045	14,528,086	» 45

TABLE DES MATIÈRES.

INTRODUCTION	ii
------------------------	----

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

Allocations et dépenses	1
-----------------------------------	---

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.	Dépenses	4
	Billes et rails	6
	Charbons et coke	8
	Matériel des transports	9
	Approvisionnements	11
§ 2.	Tarifs. — Marchandises	12
	Voyageurs	<i>ib.</i>
§ 3.	Transports et recettes	13
	Voyageurs	<i>ib.</i>
	Bagages	16
	Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	17
	Marchandises transportées à grande vitesse	<i>ib.</i>
	Marchandises transportées à petite vitesse	<i>ib.</i>
	Fonds et valeurs	19
	Equipages	20
	Chevaux et bestiaux	<i>ib.</i>
	Services internationaux et mixtes	21
§ 4.	Télégraphes	28

CHAPITRE TROISIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

§ 1.	Recettes et dépenses d'exploitation	30
§ 2.	Recettes et dépenses générales	<i>ib.</i>

ANNEXES.

I.	Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1852.	
II.	État général des billes remplacées pendant l'année 1851	41

III. Tableau indiquant le prix des billes, depuis 1840 jusqu'à 1851 inclusivement.	44
IV. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1 ^{er} janvier 1852.	46
V. Relevé, par lot, des quantités de houille en roche de charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies, en 1851, sur l'adjudication du 27 novembre 1850 et la réadjudication du 18 décembre suivant.	50
VI. État de la fabrication du coke par l'État, en 1851, aux fours de Hal.	51
VII. Relevé, par lot, des quantités de coke fournies, en 1851, sur l'adjudication du 27 novembre 1850 et la réadjudication du 11 décembre suivant	54
VIII. Tableau statistique de la consommation du coke, pendant l'année 1851.	55
IX. Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1851	58
X. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1851.	59
XI. Conditions du mode de transport par abonnement de waggons.	59
XII. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports, pendant l'année 1851	61
XIII. État récapitulatif, par mois, de la recette en général, pendant l'année 1851.	61
XIV. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports pendant l'année 1851	65
XV. État récapitulatif, par station, de la recette en général, pendant l'année 1851.	65
XVI. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.	65
XVII. État détaillé, par mois, des recettes figurant comme produits extraordinaires dans le compte-rendu de l'exercice 1851	73
XVIII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des voyageurs et bagages, pendant l'année 1851	76
XIX. État récapitulatif, par mois, de la recette des voyageurs et bagages, pendant l'année 1851	78
XX. État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1 ^{er} janvier 1852.	80
XXI. Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pour divers services publics, pendant l'année 1851	81
XXII. Relevé des produits indirects du chemin de fer, recouverts par les soins de l'administration des domaines, pendant l'année 1851	82
XXIII. Tableau des dépenses faites pour les cinq emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'Etat.	83
XXIV. Situation des cinq emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'Etat, savoir : à l'échéance du 1 ^{er} janvier 1852 pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1 ^{er} août 1851 pour l'emprunt à 3 p. %, et à celle du 1 ^{er} novembre 1851 pour les emprunts à 5 p. %	88
XXV. Tableau comparatif des quantités de mouvement et des recettes des petites et des grosses marchandises, à partir de 1845 jusqu'en 1851 inclusivement.	89

