

I A

(N° 4.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1830-1831.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1849.

IB

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 1849.

ID

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1849.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

§ 1.

Montant des allocations.

Les sommes successivement allouées par la Législature pour la construction du chemin de fer de l'État sont indiquées ci-après, ainsi que les lois par lesquelles les crédits ont été votés

LOIS PAR LESQUELLES LES CRÉDITS ONT ÉTÉ VOTÉS.	CAPITAUX AFFECTÉS A LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER.	
	BONS DU TRÉSOR.	EMPRUNTS.
1834. 1 mai	10,000,000 00	"
1836. 18 juin	"	14,524,162 74
1837. 12 novembre	9,066,448 57	"
1838. 25 mai	"	23,200,807 82
1839. 28 décembre	11,021,262 85	"
1840. 21 juin	4,489,877 39	"
1840. 26 juin	"	53,951,503 38
1842. 29 septembre	"	24,000,000 00
1845. 7 mars	300,000 00	"
1845. 13 avril	7,960,000 00	"
1846. 16 août	3,712,960 00	"
1848. 21 avril	"	5,000,000 00
1848. 24 mai	"	2,005,611 38
TOTAL PAR CATÉGORIE	46,560,548 81	122,682,086 32
TOTAL GÉNÉRAL	169,242,635 13	

Les emprunts des 18 juin 1836, 25 mai 1838, 26 juin 1840, ainsi que l'emprunt forcé de 1848, comprenaient les sommes nécessaires pour le remboursement des bons du trésor. On peut donc établir le montant des capitaux affectés à l'établissement du chemin de fer en faisant abstraction de ces bons et en n'opérant que sur les cinq emprunts indiqués au tableau qui précède. En effet, si l'on réunit les chiffres de ces emprunts, l'on aura :

LOIS PAR LESQUELLES LES EMPRUNTS ONT ÉTÉ VOTÉS.	PART DES EMPRUNTS AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER.	
	SOMMES EFFECTIVES.	SOMMES NOMINALES.
1836. 18 juin (4 p. %)	24,524,163 74	26,866,438 74
1838. 25 mai (3 p. %)	32,267,256 39	45,860,963 17
1840. 26 juin (5 p. %)	69,472,643 62	73,637,946 78
1842. 29 septembre (5 p. %)	24,000,000 00	23,484,486 89
1848. Emprunt forcé	18,978,871 38	18,978,871 38
TOTAUX	169,242,635 13	188,868,426 96

Ainsi, la somme de fr. 169,242,635-13, affectée à la construction du chemin de fer, a été couverte, en totalité, par les cinq emprunts prémentionnés, et elle correspond à une somme nominale de fr. 188,868,426-96.

Ces deux sommes ont déjà été indiquées dans le compte-rendu de l'exercice 1848, et elles ont dû rester naturellement les mêmes en 1849, la Législature n'ayant alloué aucun fonds nouveau, pendant cet exercice, pour frais de premier établissement du chemin de fer.

§ 2.

Situation des fonds affectés à la construction du chemin de fer.

Les sommes liquidées au 31 décembre 1849, sur le montant de diverses allocations accordées pour la construction, s'élevaient à fr. 167,113,198 76

Il restait en outre disponible, savoir :

Sur le crédit alloué par la loi du 13 avril 1843.	233,778 55
Id. 16 août 1846.	2,164 89
Id. 21 avril 1848.	1,681,300 84
Id. 24 mai 1848.	241,992 09
Ensemble. fr.	2,129,436 37
Total égal au montant des allocations. fr.	<u>169,242,635 13</u>

Mais il faut remarquer que, pour obtenir réellement la dépense effectuée au 1^{er} janvier 1850, on doit déduire de la somme de. fr. 167,413,198 76

1° Les dépenses d'entretien et d'exploitation en 1835 et 1836, soit fr. 599,908 40

2° Les avances faites à l'établissement Cocke-rill et qui ont été remboursées en fournitures en dégrèvement du budget 100,996 27

3° Les sommes provenant de remboursements effectués par le même établissement et qui ont été versées au trésor 12,124 41

4° Une somme de fr. 55,287-68 restant disponible sur les crédits ouverts à la régie, soit . 55,287 68

5° Enfin, une somme non renseignée dans les dépenses de 74 71

Ensemble fr. 768,391 47

La dépense totale au 1^{er} janvier 1850 se réduit donc à. fr. 166,344,807 29

Elle a été utilisée ainsi qu'il suit :

Pour la route proprement dite fr. 124,227,768 19

Pour bâtiments et clôtures des stations 11,120,970 45

Pour dépendances des stations 2,401,775 77

Pour matériel de transports et de traction. 23,437,530 21

Pour dépenses générales 5,156,764 67

Total égal. fr. 166,344,807 29

(Voir l'annexe n° I.)

En comparant les sommes payées au 31 décembre 1848 avec celles payées au 31 décembre 1849, on trouve que la dépense effectuée pendant ce dernier exercice s'est élevée :

Pour la route proprement dite fr. 1,383,442 17

Id. les bâtiments et clôtures des stations . 376,677 54

Id. les dépendances des stations 157,595 83

Id. le matériel des transports 985,940 81

Id. les dépenses générales. 1,357 94

Et en total à fr. 2,903,014 29

Au moyen de cette dépense, de notables améliorations ont été apportées au chemin de fer.

La double voie, qui n'était établie, ainsi que nous l'avons vu dans le précédent compte rendu, que sur une longueur de 367 kilomètres, a acquis un développement de 598 kilomètres, c'est-à-dire 31 kilomètres en plus. D'un autre côté, le matériel des transports a été augmenté autant que possible.

Pendant l'année 1849, on a mis en service entièrement neufs :

4 locomotives de 16 pouces ;

4 tenders ;

3 voitures spéciales pour la poste aux lettres ;

4 diligences ;

72 waggons pour fers, bois. etc. ;

Et 126 waggons à bétail.

(Voir l'annexe n° II.)

Toutefois, ainsi que je l'ai annoncé dans le compte-rendu de l'exercice 1848, une somme de 18 millions de francs environ sera encore nécessaire pour achever la deuxième voie, compléter le matériel des transports et achever les stations et leurs dépendances. On comprend, en effet, que la Législature n'ayant voté aucun crédit pour la construction du chemin de fer en 1849, les besoins sont restés les mêmes que ceux indiqués en 1848.

(V)

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses.

Le tableau suivant indique les crédits alloués et les dépenses effectuées pour l'exploitation du chemin de fer en 1849.

Articles du budget.	NATURE DE LA DÉPENSE.	ALLOCATIONS.	MONTANT DE LA DÉPENSE.	DIFFÉRENCES.	
				EXCÉDANT.	DÉFICIT.
§ 1^{er}. PERSONNEL.					
43	Service général. — Direction. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	219,680	237,770 43	»	38,090 43
44	Entretien des routes et des stations. — Traitements et indemnités, etc. . .	141,400	198,921 13	»	57,521 13
45	Locomotion et entretien du matériel. — Traitements et indemnités, etc. . .	109,400	86,112 51	25,287 49	»
46	Transports et perception réunis. — Traitements et indemnités, etc. . .	587,430	606,769 22	»	19,339 22
47	Primes accordées aux fonctionnaires et employés de diverses branches de service.	140,000	48,943 10	91,056 90	»
48	Traitements de disponibilité	74,879	»	74,879 00	»
Total des dépenses du personnel. . .		1,272,789	1,198,516 41	189,223 39	114,930 80
				114,930 80	
				74,272 39	
§ 2. SALAIRES.					
49	Service général. — Direction.	16,400	14,745 50	1,656 50	»
50	Entretien des routes et des stations. .	1,180,000	1,133,866 58	46,333 42	»
51	Locomotion et entretien du matériel. .	1,461,150	1,457,146 97	3,983 03	»
52	Fours à coke.	93,000	16,001 95	78,998 07	»
53	Transports et perception.	613,600	572,030 83	43,569 17	»
Total des dépenses pour salaires. . .		3,368,150	3,193,609 83	174,520 17	»

b

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	ALLOCATIONS.	MONTANT DE LA DÉPENSE.	DIFFÉRENCES.	
				EXCÉDANT.	DÉFICIT.
§ 3. TRAVAUX ET FOURNITURES.					
34	Service général. — Direction.	118,744	122,046 00	"	3,302 00
35	Entretien des routes et des stations.	389,000	389,000 00	"	"
36	Billes et fers des voies.	946,000	881,000 00	65,000 00	"
37	Locomotion et entretien du matériel.	2,492,310	1,984,000 00	508,310 00	"
38	Renouvellement du matériel.	300,000	232,000 00	68,000 00	"
39	Transports et perception.	190,000	217,532 09	"	27,532 09
Total des dépenses pour travaux et fournitures.		4,456,054	3,843,398 09	621,310 00	30,634 09
				50,634 09	
				590,635 91	
DIRECTION DE LA RÉGIE DU CHEMIN DE FER.					
60	Personnel.	36,500	36,500 00	"	"
61	Matériel.	3,500	3,500 00	"	"
Total des dépenses pour la régie.		40,000	40,000 00	"	"
RÉCAPITULATION.					
§ 1^{er}. Personnel		1,272,789	1,198,316 41	74,272 39	"
§ 2. Salaires		3,368,130	3,193,609 83	174,520 17	"
§ 3. Travaux et fournitures		4,456,054	3,843,398 09	590,635 91	"
Régie du chemin de fer.		40,000	40,000 00	"	"
TOTAUX.		9,116,973	8,277,324 33	839,448 67	"

On voit, par ce tableau, que la dépense d'exploitation s'est maintenue en dessous du montant des allocations d'une somme de fr. 839,448-67.

Cette somme se répartit ainsi qu'il suit :

Personnel	fr. 74,272 39
Salaires	174,520 17
Travaux et fournitures	590,635 91
Total égal	fr. 839,448 67

Au reste, cette économie sur le montant des allocations du budget, allocations dont les chiffres ne peuvent être établis que sur des prévisions et sont par cela même tantôt en dessus, tantôt en dessous des besoins réels, est moins remarquable que la différence entre les dépenses d'exploitation effectuées en 1848 et 1849, qui est renseignée ci-après :

Comparaison de la dépense d'exploitation en 1848 et en 1849.

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		DIFFÉRENCE EN 1849.	
	EN 1848.	EN 1849.	EN PLUS.	EN MOINS.
§ 1^{er}. PERSONNEL.				
Service général. — Direction	255,844 15	257,770 45	3,926 50	•
Entretien des routes et des stations.	218,786 20	198,921 15	•	19,865 07
Locomotion et entretien du matériel	94,000 46	86,112 51	•	7,887 95
Transports et perception.	651,259 97	606,769 22	•	24,470 75
Primes.	16,471 72	48,945 10	32,471 38	•
Total des dépenses du personnel.	1,214,342 50	1,198,516 41	36,597 68	52,225 77
§ 2. SALAIRES.				
Service général. — Direction	16,500 00	14,745 50	•	1,536 50
Entretien des routes et des stations.	1,017,004 59	1,155,666 58	116,661 99	•
Locomotion et entretien du matériel	1,395,617 64	1,437,146 97	65,329 53	•
Fours à coke	69,474 25	16,001 95	•	55,472 52
Transports et perception	548,505 42	572,050 85	25,547 43	•
Total des dépenses pour salaires.	5,044,899 90	5,195,609 85	205,738 75	55,028 82
§ 3. TRAVAUX ET FOURNITURES.				
Service général. — Direction.	114,565 55	122,046 00	7,682 47	•
Entretien des routes et des stations	381,051 39	589,000 00	7,968 61	•
Billes et fers des voies.	1,140,756 15	881,000 00	•	259,756 15
Locomotion et entretien du matériel	2,545,631 51	1,984,000 00	•	561,631 51
Renouvellement du matériel.	501,712 22	252,000 00	•	49,712 22
Transports et perception	185,524 45	217,552 09	55,827 66	•
Total des dépenses pour travaux et fournitures.	4,466,999 21	5,845,598 09	49,478 74	671,079 86
RÉGIE DU CHEMIN DE FER.				
Personnel	56,500 00	56,500 00	•	•
Matériel	5,500 00	5,500 00	•	•
Total des dépenses de la régie.	40,000 00	40,000 00	•	•
RÉCAPITULATION.				
Personnel	1,214,342 50	1,198,516 41	56,597 68	52,225 77
Salaires	5,044,899 90	5,195,609 85	205,738 75	55,028 82
Travaux et fournitures.	4,466,999 21	5,845,598 09	49,478 74	671,079 86
Régie du chemin de fer	40,000 00	40,000 00	•	•
TOTAUX	8,766,241 61	8,277,524 55	289,615 17	778,552 45
				289,615 17
				Différence définitive en moins en 1849.
				488,717 28

Ainsi, les dépenses d'exploitation ont été de fr. 488,717-28 moins élevées en 1849 qu'en 1848.

Si l'on examine les résultats indiqués dans le tableau qui précède, par paragraphes du budget, on reconnaît :

Que le personnel a donné lieu à une économie de fr. 15,826-09 ;

Que, par contre, les salaires ont augmenté de fr. 148,709-93 ;

Enfin, que les travaux et fournitures présentent une réduction de fr. 621,601-12.

Ces différences s'expliquent, en ce qui concerne les frais de personnel, par les emplois qui sont devenus vacants, et auxquels il n'a pas été pourvu, et en ce qui concerne les travaux et fournitures, par la réduction du prix des fers et des billes, ainsi que des objets destinés à l'entretien du matériel et au service de la locomotion.

L'augmentation des salaires provient en partie de l'accroissement du mouvement des voyageurs et des marchandises à petite vitesse, et en partie de l'exploitation de la section de Mafflès à Tournay, qui n'a été ouverte à la circulation que pendant deux mois en 1848, tandis que cette section a été exploitée pendant toute l'année en 1849.

Au surplus, la différence de fr. 488,717-28, qui vient d'être signalée, entre les dépenses des exercices 1848 et 1849, est un fait d'autant plus remarquable, que, en raison de l'accroissement du trafic pendant ce dernier exercice, il semble que ces dépenses auraient dû augmenter, et qu'on ne peut attribuer le résultat obtenu qu'aux perfectionnements introduits successivement par l'administration dans chaque partie du service.

RAILS ET BILLES.

Le nombre de billes neuves placées dans les voies, en 1849, a été de 85,733.

Leur prix a varié de fr. 3-66 à fr. 4-88 par bille. (Annexe n° III.)

En 1848, la limite inférieure de ce prix était de fr. 3-77, et la limite supérieure de fr. 5-60.

L'annexe n° IV indique le nombre de billes en chêne, sapin et autres essences, qui ont été ôtées des voies et remplacées en 1849.

Les billes utilisées pour la pose des rails à double bourrelet sont espacées de 1^m,14 dans les portées intermédiaires, et de 0^m,84 dans les portées d'about, en sorte qu'on emploie, en moyenne, une bille par 1^m,02 de voie. Il en résulte que les 85,733 billes neuves placées en 1849 occupent une étendue de 87,500 mètres environ, soit 87 1/2 kilomètres ou 17 1/2 lieues.

Le développement total des voies étant actuellement de 1,021 kilomètres environ, soit 204 lieues, les billes renouvelées en 1849 forment à peu près la 12^e partie de celles nécessaires pour ce développement, lorsque les rails à double bourrelet seront substitués aux rails anciens dont la portée était moindre.

Le nombre de billes neuves employées en 1848 a été de 86,965 ; c'est à peu près la même quantité que celle renseignée plus haut pour l'exercice 1849.

Il est à remarquer que le plus grand nombre des billes remplacées en 1848 et 1849 sont en essences tendres. On voit par l'annexe n° VI du compte-rendu de

l'exercice 1848 que, sur 88,687 billes, ôtées des voies, 20,719 seulement étaient en chêne, et le surplus en sapin ou autres essences. 1

En 1849, sur 89,070 billes remplacées, on ne compte que 29,340 billes en chêne. L'état des voies a donc été considérablement amélioré, en ce qui concerne les billes, pendant ces deux exercices, puisque le bois de chêne a été substitué à des bois d'autres essences.

Des bois soumis à différents procédés de conservation ont été successivement essayés. Jusqu'à présent les résultats obtenus ne permettent point d'établir, avec quelque certitude, les avantages que l'on peut attendre de l'un ou l'autre de ces procédés.

L'entretien des voies a exigé l'emploi de 113,786^m,19 de rails neufs, mais 83,181^m,43 de rails vieux seulement ont été mis hors de service, le surplus ou 30,604^m,74 ayant été jugé susceptible d'être réemployé. (Annexe n° V.)

Si l'on compare la situation des voies, sous le rapport des rails, en 1848 et en 1849, on aura :

EXERCICES.	RAILS ondulés de 17 à 22 KILOG.	RAILS parallèles de 23 à 27 KILOG.	RAILS à double bourrelet de 34 KILOG.
	Mètres courants	Mètres courants.	Mètres courants.
1848.	669,300	1,097,700	431,400
1849.	599,600	1,078,400	625,000
Différence en 1849 {	En plus	»	173,600
	En moins	69,700	19,300
Différence totale en moins	89,000		89,000
Reste différence totale en plus			84,600

On voit d'après ce tableau que le développement des rails, au 1^{er} janvier 1850, dépassait de 84,600 mètres courants le développement acquis au 1^{er} janvier 1849. Cette quantité représente 42,300 mètres courants de voies, dont 31,000 mètres ont été, ainsi que nous l'avons dit plus haut, établis sur les fonds de construction.

On remarquera, en outre, que l'administration a fait remplacer, par des rails forts, 69,700 mètres courants de rails de 17 à 22 kilogrammes qui sont trop faibles pour les fortes machines servant au transport des marchandises, ainsi que 19,300 mètres courants de rails de 23 à 27 kilogrammes.

Il y a donc eu amélioration des voies, sous le rapport des rails, comme sous le rapport des billes.

La dépense totale pour fers et billes s'était élevée, en 1848, à fr.	1,140,736 13
Cette dépense ne s'est élevée, en 1849, qu'à	881,000 00
Différence en moins, en 1849. fr.	<u>259,736 13</u>

Cette différence provient, en partie, de la réduction du prix des billes et particulièrement de celui des rails, dont la fourniture a été effectuée, en 1848, à fr. 214-90 par tonneau, tandis qu'en 1849 ils ont été adjugés au prix de 170 francs.

Le précédent compte-rendu a donné un calcul approximatif de la quantité de rails qui seraient nécessaires pour les renouvellements annuels, ainsi que du chiffre auquel s'élèveraient les frais de ce renouvellement, lorsque toutes les voies seraient formées de rails de 54 kilogrammes. — Je crois inutile d'établir un pareil calcul sur les données fournies par l'exercice 1849, puisque ce calcul ne pourrait être également qu'approximatif. On comprend, en effet, que la durée des rails est subordonnée au poids transporté, à leur propre poids, à la circulation du matériel roulant et aux causes accidentelles de destruction.

Cette durée ne pourrait donc être rigoureusement calculée, d'après les résultats d'un exercice, pour l'exercice suivant, que pour autant que les conditions indiquées ci-dessus resteraient les mêmes, ce qui n'est pas possible.

CHARBONS ET COKE.

Pendant les mois de janvier et de février 1849, l'administration a continué à fabriquer le coke nécessaire aux locomotives.

Il a été employé à cet usage 103,990 hectolitres ou 9,047,130 kilogrammes de houille, qui ont produit 167,570 hectolitres de coke ou 5,864,950 kilogrammes.

La valeur de la houille, y compris le transport jusque sur le carreau des fours, étant de	fr. 118,652 59
et les frais de fabrication et de chargement ayant été de	10,746 00
le coke a coûté	fr. 129,398 59

soit en moyenne, par 1,000 kilogrammes, fr. 22-06. (Annexe n° VI.)

Ainsi que je l'ai annoncé dans le précédent compte rendu, j'avais décidé de confier à l'industrie privée la fourniture du coke destiné à l'exploitation du chemin de fer; mais avant d'en faire l'objet d'une adjudication publique, des marchés directs ont été conclus, à titre d'essai, avec différents fournisseurs.

Ces marchés ont donné lieu à une dépense de fr. 83,407-12.

La quantité de coke fourni étant de 5,267,375 kilogrammes, la moyenne du prix de revient par mille kilogrammes a été de fr. 15-83. (Annexe n° VII.)

Une adjudication publique a eu lieu, le 8 mars, sur les clauses et conditions d'un cahier des charges approuvé le 22 février précédent.

La quantité du coke fourni ensuite de cette adjudication s'est élevée à 52,742,333 kilogrammes, et la dépense à fr. 576,358-12, en sorte que le prix de revient a été, en moyenne, de fr. 17-60. (Annexe n° VIII.)

En déduisant le montant de la location des fours, qui a été de fr. 15,353-50, le prix moyen est réduit à fr. 17-16.

On pourrait croire, de prime abord, que ce prix constate une majoration sur celui obtenu ensuite des marchés directs; mais il n'en est pas ainsi. En effet, si l'on

compare les résultats provenant de ces marchés avec ceux de l'adjudication, pour les stations où les deux modes d'approvisionnement ont été mis en usage, on reconnaît que partout l'adjudication publique a donné un rabais.

Mais cette adjudication comprenant des lots à livrer, dans des stations telles que Malines et Gand, etc., où le prix du coke est très-élevé, on comprend que le chiffre de fr. 17-16, qui indique le prix moyen général des fournitures effectuées en vertu de l'adjudication dont il s'agit, devait nécessairement dépasser celui résultant des marchés directs qui n'ont eu pour objet que l'approvisionnement de quelques points où le coke peut être fourni à meilleur marché.

Si maintenant l'on compare le prix du coke fabriqué par l'administration, en 1849, au prix obtenu par l'adjudication du 8 mars de la même année, on aura :

Le prix du coke fabriqué par l'administration étant, par 1,000 kilogrammes, de	fr. 22 06
et celui fourni par l'industrie privée de	17 16
	<hr/>
La réduction par 1,000 kilogrammes est de	fr. 4 90

En dernière analyse, en appliquant la réduction de fr. 4-90 à la quantité de coke fournie par l'industrie privée, en 1849, on trouve que l'administration a fait une économie de fr. 160,437-43 sur la somme qu'elle aurait dû payer dans l'hypothèse où elle aurait continué à fabriquer elle-même et au même taux que pendant les mois de janvier et de février; mais il faut remarquer que le charbon employé pour le coke fabriqué par l'administration, en 1849, provenait en grande partie de fournitures effectuées sur l'adjudication de 1848, et qu'en 1849 les prix ont été généralement moins élevés.

On est donc autorisé à croire que par suite des différences ci-dessus, entre les prix de la houille en 1848 et 1849, le prix élevé du coke fabriqué aux mois de janvier et de février ne se serait pas maintenu, si l'administration en avait continué la fabrication au moyen de charbon fourni en 1849, et, par conséquent, que l'économie signalée ci-dessus ne saurait être exclusivement attribuée à l'abandon de la fabrication du coke à l'industrie privée.

On a vu, dans le compte-rendu de l'exercice 1848, que le coke consommé pendant cet exercice avait été de 38,277,572 kilogrammes, pour transporter à une lieue 7.434,335 voitures chargées; en sorte que la consommation s'était élevée à 5^t,13 par chaque voiture et par lieue. La consommation ayant été, en 1849, de 42,630,020 kilogrammes, et le nombre de voitures chargées transportées à une lieue de 8,671,064, la dépense moyenne par voiture a été de 4^t,92, c'est-à-dire qu'elle est restée de 0^t,23 en dessous de la consommation effectuée en 1848. (Annexe n° IX.)

Cette différence représente, sur la totalité des voitures chargées transportées à une lieue, une économie de 1,994,344^t,72 de coke, soit de fr. 35,100-46 au prix moyen de l'adjudication.

GRAISSAGE DES LOCOMOTIVES.

En rendant compte des résultats de l'exploitation pour l'exercice 1848, j'ai fait ressortir les avantages résultant d'une mesure consistant à n'allouer qu'une cer-

tainc quantité d'huile pour le graissage des locomotives. Ces avantages se sont accrus en 1849, la dépense d'huile affectée à cet usage, étant tombée en moyenne à 0^s,074 par lieue de parcours. Cette dépense ayant été, en 1848, de 0^s,084, l'économie nouvelle réalisée se trouve être de 0^s,013.

Les locomotives ont parcouru 819,589 lieues en 1849 ; la quantité d'huile économisée pendant cet exercice est donc de 10,654^s,65.

PRIMES.

Le montant des primes payées, en 1849, aux machinistes et chefs d'ateliers pour économie de coke, a été de fr. 18,159-24.

Cette prime étant calculée à raison de 25 centimes par hectolitre de coke consommé en moins qu'un poids déterminé d'avance, soit pour l'allumage, le stationnement, le parcours des locomotives et la traction des waggons, il en résulte que la somme ci-dessus indique une économie de 72,636.96 hectolitres de coke. Or, le prix moyen par chaque hectolitre étant de fr. 0.616 pour l'exercice 1849, la somme ci-dessus représente une économie de fr. 44,744-37.

L'administration a payé en outre, en 1849, fr. 21,771-15 de primes de régularité. Ces primes ont été instituées, par arrêté de mon prédécesseur, en date du 28 octobre 1847, dans le but d'intéresser les machinistes, les chefs-gardes, gardes-bagages et gardes-marchandises à la marche régulière des convois. (Annexe n° X.)

Je n'ai pas mentionné dans le précédent compte-rendu la prime d'encouragement accordée par mon arrêté du 30 août 1848 aux employés des stations. Cette prime a occasionné, en 1849, une dépense de fr. 48,943-10.

Ces deux dernières espèces de primes ne produisent pas, comme celle qui concerne le coke, une économie dans les dépenses. Mais la première contribue à la régularité du service, régularité qui est une des qualités principales de toute exploitation de chemin de fer, et la seconde a pour objet de stimuler le zèle des fonctionnaires qui, par leurs attributions, sont constamment en rapport avec le public. Elle les intéresse à engager les expéditeurs à s'adresser directement à l'administration sans passer par les mains des messagistes et des commissionnaires. Ce point est d'autant plus important, que beaucoup de négociants ignorent encore, malgré la publicité qu'ils ont reçue, les tarifs du chemin de fer. En outre, bien que la loi du 16 juillet 1849 rende l'État justiciable des tribunaux de commerce, ces mêmes négociants pensent ne pouvoir trouver de garantie suffisante de responsabilité que dans les intermédiaires qui se placent officieusement entre eux et le chemin de fer.

MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

Moyennant une dépense de 252,000 francs, l'on a transformé, en 1849, une partie du matériel existant, et l'on a obtenu ainsi :

- 16 diligences,
- 15 chars-à-bancs,
- 20 waggons couverts,
- 10 waggons à bagages.

La situation du matériel au 1^{er} janvier 1850, comparée avec la situation de ce matériel au 1^{er} janvier 1849, est indiquée dans le tableau suivant. (Annexe n° II.)

	NOMBRE		DIFFÉRENCE AU 1 ^{er} JANVIER 1850.	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1849.	AU 1 ^{er} JANVIER 1850.	EN PLUS.	EN MOINS.
Locomotives	161	165	4	»
Tenders	162	168	4	»
Voitures pour la poste	17	19	2	»
Voitures pour voyageurs	813	892	79	»
Waggons pour marchandises	3,195	3,391	196	»
Waggons de service	357	363	6	»

APPROVISIONNEMENTS.

La valeur des objets en approvisionnement au magasin central de Malines était au 31 décembre 1849 :

Pour le service de l'exploitation, de . . fr.	1,098,115 53	
Pour la construction		541,044 66
Cette valeur était, au 31 décembre 1848 :		
Pour l'exploitation	1,253,646 37	
Pour la construction		485,889 38
Différence en 1849 fr. —	157,530 84	+ 55,155 28

Les objets emmagasinés à l'arsenal pour le service de l'exploitation se trouvaient ainsi, au 31 décembre 1849, de fr. 157,530-84 en dessous de l'évaluation faite au 31 décembre précédent.

Par contre, la valeur des objets destinés à la construction s'était augmentée de fr. 55,155-28. (Annexe n° XI.)

§ 2.

Tarifs.

Ainsi que j'en avais pris l'engagement, j'ai présenté à la Législature un projet de loi pour régler le tarif des voyageurs. On sait que la section centrale, chargée de son examen, a déposé son rapport sur le bureau de la Chambre des Représentants, dans sa séance du 24 avril 1849, mais que les nombreux travaux de cette assemblée n'ont pas permis de discuter le projet dont il s'agit.

Le tarif des marchandises n'a pas été modifié dans ses dispositions générales. Seulement, ensuite des réclamations du commerce, ou en considération des besoins de l'agriculture, quelques produits ont été admis à passer du tarif n° 2 au tarif n° 3, ou de la 2^e à la 3^e catégorie de ce dernier tarif. L'annexe n° XII donne la nomenclature de ces produits.

Mon prédécesseur a voulu se rendre un compte exact de l'influence des tarifs du 1^{er} septembre sur les recettes et le mouvement de la voie ferrée. Il a chargé, en conséquence, un fonctionnaire de mon Département d'étudier cette question et de lui adresser ensuite un rapport sur les résultats obtenus à partir de la mise en vigueur de ces tarifs jusqu'au 1^{er} janvier 1850. Ce rapport est divisé en deux parties : l'une, concernant l'exercice 1848, complète le compte rendu de cet exercice ; la seconde fera suite au présent compte-rendu.

La réforme des tarifs intérieurs a conduit à la réforme des tarifs internationaux, au sujet desquels de nouvelles conventions sont intervenues entre les administrations intéressées. La première de ces conventions concerne le service belge-rhénan ; elle a été conclue le 2 juin 1849. Celles concernant les chemins de fer franco-belge et franco-belge-rhénan l'ont été le 12 septembre suivant. (Annexes nos XIII, XIV et XV.)

Les conditions réglementaires annexées à chacune de ces conventions divisent les transports internationaux en deux catégories.

La 1^{re} catégorie, celle des transports à grande vitesse, comprend les voyageurs, bagages, finances, équipages, chevaux et chiens, ainsi que les marchandises désignées par l'expéditeur comme devant être transportées à grande vitesse.

La 2^e catégorie, celle des transports à petite vitesse, comprend les marchandises ou bestiaux désignés par l'expéditeur comme devant être transportés à petite vitesse.

Les transports de la 1^{re} catégorie sont régis par le tarif n° 1.

En ce qui concerne les voyageurs, les bagages, les équipages, les chevaux et les chiens, ce tarif est formé, pour les services franco-belge, franco-belge-rhénan et belge-rhénan, de la réunion des tarifs en vigueur sur chaque territoire.

A l'égard des marchandises expédiées à grande vitesse, la base du tarif est fixée, pour le chemin de fer belge-rhénan, à raison de 1 centime de frais variables par 10 kilogrammes et par lieue, et à raison de 5 centimes de frais fixes également par 10 kilogrammes, sans considération de la distance à parcourir.

Pour le service franco-belge-rhénan, la taxe est formée par la réunion des prix des tarifs des chemins de fer du Nord et belge-rhénan.

Pour le service franco-belge, le tarif se compose des tarifs intérieurs des deux administrations.

Indépendamment des frais de transport, le commerce paye, pour la remise à domicile des petites marchandises expédiées de Belgique en France, soit par le chemin de fer franco-belge ou franco-belge-rhénan, 60 centimes par expédition pesant moins de 100 kilogrammes, ou par 100 kilogrammes pour les expéditions excédant ce poids. En Belgique, la remise à domicile se paye toujours 25 centimes ; ce prix est compté dans la taxe totale, et il n'est rien décompté pour les expéditions adressées bureau restant. Il en est de même dans les stations rhénanes pour le service belge-rhénan.

En France, la remise à domicile est taxée à 60 centimes, et se paye séparément.

Le prix du transport des finances et objets déclarés à la valeur pour le service belge-rhénan est fixé à 1 franc par 1,000 francs, quelle que soit la distance à parcourir sur les deux territoires. La taxe ne peut excéder 10 francs par expédition.

Le tarif franco-belge comprend une taxe variable et une taxe fixe. La base de la première est de 5 centimes par 1,000 francs et par unité indivisible de 3 lieues (25 kilomètres). La taxe fixe est de 20 centimes, également pour 1,000 francs sur chaque territoire. Les frais de remise à domicile se payent en sus de la taxe totale, à raison de 10 centimes par 1,000 francs, avec un *minimum* de 30 centimes.

Le tarif franco-belge-rhénan, pour les transports de la même espèce, est formé par la réunion des tarifs de l'administration du chemin de fer du Nord et du chemin de fer belge-rhénan.

Les marchandises à petite vitesse sont divisées en deux sections. La 1^{re} section comprend les marchandises en général; la seconde section les marchandises désignées nominativement et qui, à peu d'exceptions près, sont les mêmes pour les services franco-belge, franco-belge-rhénan et belge-rhénan.

Les conditions réglementaires qui régissent ces trois services admettent une taxe variable et des frais fixes comme base des tarifs internationaux.

En Belgique, la taxe variable est de 3 centimes par 100 kilogrammes et par lieue de 3 kilomètres, pour les marchandises de la 1^{re} section importées par le chemin de fer belge-rhénan ou le chemin de fer franco-belge;

De 3 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, pour les marchandises de la 2^e section, ainsi que pour celles de la seconde exportées en France ou en Allemagne.

En France, ces frais sont fixés à 7 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, pour les marchandises de la 1^{re} section, transportées par le chemin de fer franco-belge; et de 3 1/2 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, pour les marchandises de la 2^e section.

En Prusse, la taxe variable est de 3 centimes, comme en Belgique, pour les marchandises de la 1^{re} section, et de 3 1/2 centimes pour celles de la 2^e section, transportées par le chemin de fer belge-rhénan.

Les frais fixes applicables aux deux sections sont établis ainsi qu'il suit :

Sur le chemin de fer du Nord et sur le chemin de fer rhénan, pour les expéditions provenant de la Belgique et adressées bureau restant, par 100 kilogrammes fr. » 08

Sur le chemin de fer belge, pour les expéditions provenant de France ou d'Allemagne et adressées bureau restant, avec déchargement . . . fr. » 08

Sans déchargement » 05

Il est perçu, en outre, pour inscription et délivrance d'un bulletin . . » 10

Le tarif franco-belge rhénan, pour le transport des marchandises à petite vitesse, est formé par la réunion des prix du tarif belge-rhénan et de la portion française du tarif franco-belge. En outre, on perçoit, en France comme en Belgique, 10 centimes par inscription de la marchandise et délivrance d'un bulletin.

Les bestiaux se transportent par le chemin de fer franco-belge, aux prix d'un tarif calculé sur les bases suivantes :

Frais variables, 2 francs par waggon et par lieue ;
Frais fixes, 3 id. id.

Sur le chemin de fer belge-rhénan, ces bases sont :

Frais variables, 2 francs par waggon et par lieue ;
Frais fixes, 6 id. id.

L'administration du chemin de fer du Nord admet en outre un tarif spécial pour les houilles de provenance belge.

Ce tarif est établi, pour la part belge, sur les bases du tarif n° 3 intérieur, et pour la part française, en comptant environ 2 1/2 centimes seulement par 100 kilogrammes et par lieue de 5 kilomètres.

Telles sont, en résumé, les principales dispositions des tarifs internationaux intervenus ensuite des conventions mentionnées ci-dessus.

On voit que les administrations des trois chemins de fer en relation ont admis en principe :

La division des transports en transports à grande et à petite vitesse ;

La subdivision des marchandises transportées à petite vitesse en deux sections, taxées aux prix de deux tarifs différents ;

Enfin, pour chaque unité de poids, une taxe fixe et une taxe variable proportionnelle à la distance à parcourir.

De nouveaux tarifs ont été également adoptés pour le service mixte avec le chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse, ensuite d'une convention conclue le 31 décembre 1849. Cette convention a remplacé celle du 24 novembre 1848 que la compagnie concessionnaire jugeait préjudiciable à ses intérêts et qu'elle avait dénoncée, pour cesser de sortir ses effets à partir du 1^{er} janvier 1850. (Annexe n° XVI.)

§ 3.

Transports et recettes.

Les deux états récapitulatifs annexés sous les n° XVII et XVIII indiquent le mouvement et la recette, par mois, des transports en général. Les deux états suivants (annexes n° XIX et XX) donnent également le mouvement et la recette en général par station.

L'annexe n° XXI présente le tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice et par nature de transports, depuis la mise en exploitation du chemin de fer.

VOYAGEURS.

En comparant le nombre de voyageurs transportés en 1848 et 1849, on trouve les résultats consignés dans le tableau suivant :

PÉRIODES COMPARÉES.	VOYAGEURS							
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
1848.....	506,663	732,667	2,456,108	3,495,498	112,799	30,668	3,638,965	
1849.....	542,601	775,152	2,697,515	3,815,268	74,971	55,769	3,924,006	
Différence en 1849	en plus .	53,938	42,485	241,543	319,768	•	3,101	522,869
	en moins.	•	•	•	•	37,828	•	37,828
Différence totale							285,041	

D'où il suit que 319,768 voyageurs civils ont été transportés en plus en 1849 qu'en 1848;

Qu'il y a eu au contraire une réduction de 37,828 voyageurs militaires;

Que les transports extraordinaires ont été augmentés de 3,101 voyageurs.

Enfin que le chiffre du mouvement total des voyageurs transportés en 1849 dépasse de 285,041 le chiffre de ceux transportés en 1848.

En somme, ces résultats indiquent une amélioration, la seule réduction qu'on ait à remarquer portant sur les transports militaires. On sait en effet que ces transports, qui sont de nature à croître ou à décroître par des circonstances toutes particulières, ne doivent pas être pris en considération dans l'appréciation du mouvement effectué sur la voie ferrée.

Les comptes rendus des exercices 1847 et 1848 ont constaté que, à partir du premier de ces exercices, le nombre des voyageurs des deux premières classes tendait à diminuer, tandis que celui des voyageurs de troisième classe augmentait progressivement.

J'ai cherché à reconnaître si cette tendance avait continué de se manifester en 1849, et à cet effet, j'ai fait dresser le tableau comparatif suivant qui indique le nombre total de voyageurs civils, et la répartition de ces voyageurs entre les trois classes de voitures pendant les exercices 1848 et 1849.

NOMBRE DE VOYAGEURS.					
		1848.	PARTIES proportionnelles.	1849.	PARTIES proportionnelles
Voyageurs civils	1 ^{re} classe . . .	506,663	8.77	542,601	8.98
	2 ^e id.	732,667	20.96	775,152	20.32
	3 ^e id.	2,456,168	70.27	2,697,513	70.70
TOTAL		3,495,498	100.00	3,815,266	100.00

Il suffit de jeter un coup d'œil sur ce tableau, pour s'assurer que les voyageurs transportés en 1849 se sont répartis entre les trois classes de voitures sensiblement dans la même proportion qu'en 1848. Cette répartition a été évidemment moins favorable que celle qui a eu lieu en 1847; néanmoins elle indique un temps d'arrêt dans la décroissance observée jusqu'alors dans le nombre des voyageurs de 1^{re} et de 2^e classes.

RECETTES.

Le résultat financier du mouvement des voyageurs, en 1848 et 1849, est indiqué ci-après :

PÉRIODES COMPARÉES.	RECETTES DES VOYAGEURS							
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES	TOTAL GÉNÉRAL.	
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
1846	1,323,283 79	1,789,186 67	2,564,620 28	5,677,090 74	179,434 19	68,881 89	5,925,406 82	
1849	1,508,951 41	1,878,732 97	2,713,691 06	6,101,375 44	109,090 74	87,275 62	6,297,741 80	
Différence en 1849	en plus	185,667 62	89,546 30	149,070 78	424,284 70	"	18,393 73	442,678 43
	en moins	"	"	"	"	70,343 45	"	70,343 45
Reste net en plus							372,334 98	

Ainsi :

Les voyageurs civils ont produit, en 1849, une recette de fr. 424,284-70 plus élevée que les mêmes voyageurs en 1848;

Les voyageurs militaires ont produit en moins une somme de fr. 70,343-45;

Le produit des transports extraordinaires a dépassé de fr. 18,393-73 le produit du même chef en 1848;

Enfin, la recette totale s'est élevée, en 1849, à fr. 6,297,741-80. Ce qui donne un excédant de fr. 372,334-98 sur la recette totale en 1848.

En comparant la répartition de la recette des voyageurs civils pour les trois classes de voitures, en 1848 et 1849, on aura :

RECETTES DES VOYAGEURS.				
	1848.	POUR CENT du total.	1849.	POUR CENT du total.
Voyageurs civils.	1 ^{re} classe	23 31	1,508,951 41	24.78
	2 ^e id.	31.52	1,878,732 97	30.79
	3 ^e id.	45.17	2,713,691 06	44.48
	TOTAL	100	6,101,375 44	100

Ce qui démontre que cette répartition a été sensiblement la même pendant ces deux exercices.

Or, de l'analogie de la répartition des voyageurs et des recettes pour les trois classes de voitures indiquées dans les deux tableaux qui précèdent, on pourrait conclure, de prime abord, non-seulement qu'aucun déclassement notable n'a eu lieu, mais encore que le produit moyen a été à peu près identique par voyageur pour chaque classe de voitures en 1848 et 1849, et par conséquent qu'il en est de même pour le trajet moyen parcouru.

Établissons toutefois, d'une manière plus exacte, les différences qui existent, sous ce rapport, entre les résultats des transports pendant ces deux exercices.

Si on divise la recette par le nombre de voyageurs, on aura, pour le produit moyen du transport de chaque voyageur, le résultat suivant :

Voyageurs de 1 ^{re} classe	fr.	4 40
Id. 2 ^e id.		2 42
Id. 3 ^e id.		1 01

La recette moyenne avait été, en 1848, comme suit :

Voyageurs de 1 ^{re} classe	fr.	4 31
Id. 2 ^e id.		2 44
Id. 3 ^e id.		1 04

La taxe étant approximativement :

De fr. » 39 par lieue pour les voitures de 1 ^{re} classe ;			
» 29	id.	2 ^e id. ;	
» 19	id.	3 ^e id. :	

on peut en conclure que chaque voyageur a parcouru approximativement, en moyenne, pendant l'année 1849 :

Dans les voitures de 1 ^{re} classe, 11 ³ / ₁₀ lieues ;
Id. 2 ^e id. 8 ³ / ₁₀ id. ;
Id. 3 ^e id. 5 ³ / ₁₀ id.

En 1848, le parcours moyen constaté par le compte-rendu de cet exercice avait été :

Dans les voitures de 1 ^{re} classe, 11 ¹ / ₁₀ lieues ;
Id. 2 ^e id. 8 ⁴ / ₁₀ id. ;
Id. 3 ^e id. 5 ⁵ / ₁₀ id.

D'où il résulte :

Que le produit moyen des voyageurs de 1^{re} classe a été de 9 centimes plus élevé en 1849 qu'en 1848, tandis qu'il a été moins élevé de 2 et 3 centimes respectivement pour les voyageurs de 2^e et de 3^e classes ;

Que les voyageurs de 1^{re} classe ont parcouru moyennement, en 1849, une distance de ²/₁₀ de lieue en plus, et ceux de 2^e et de 3^e classes une distance de ¹/₁₀ et de ²/₁₀ de lieue respectivement en moins qu'en 1848.

BAGAGES.

Le tableau ci-dessous indique l'importance du transport et de la recette des bagages en 1848 et 1849 :

		MOUVEMENT.	RECETTES.
		Kilogr	Fr.
1848	9,297,800	413,540 49
1849	9,274,400	479,555 98
Différence en 1849.	{ en plus	»	66,015 49
	{ en moins	23,400	»

Le poids des bagages transportés en 1849 a donc été inférieur de 23,400 kilogrammes à celui des bagages transportés en 1848.

La recette, au contraire, a été de fr. 66,015-49 plus élevée en 1849 qu'en 1848, d'où il résulte que les bagages ont généralement parcouru une plus grande distance.

En divisant le poids total des bagages par le nombre des voyageurs de toutes les catégories, on a trouvé que le poids correspondait :

En 1847, à 3^k,54 par voyageur.

En 1848, à 2^k,55 id.

En faisant le même calcul pour 1849, on trouve que le poids moyen se réduit à 2^k,56 par voyageur.

A partir de 1847, il y a donc eu une diminution progressive dans le poids moyen des bagages accompagnant chaque voyageur.

En opérant sur les recettes de la même manière que sur le poids, on a trouvé que le produit des bagages a été :

En 1847, de fr. 0.14 par voyageur.

En 1848, de . 0.12 id.

En 1849, de . 0.12 id.

Malgré la réduction du poids transporté, le produit moyen des bagages, par voyageur, a donc été le même en 1849 qu'en 1848, ce qui ne peut être attribué qu'à l'augmentation, signalée plus haut, de la distance parcourue par ces bagages.

MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

L'exploitation du chemin de fer, en 1848, se trouve divisée, en ce qui concerne les transports des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, en

deux périodes distinctes, l'une comprenant les huit premiers mois de l'année, pendant lesquels ces transports ont été effectués aux prix et conditions des anciens tarifs; l'autre, les quatre derniers mois, les tarifs nouveaux ayant été mis en vigueur à partir du 1^{er} septembre.

Il sera tenu compte de cette division dans la comparaison qui va être établie entre les résultats de l'exploitation en 1848 et 1849.

PETITES MARCHANDISES.

Le poids des petites marchandises a été en quintaux métriques :

En 1848 :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août . . .	260,369	
Id. du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.		69,082
Et en total		329,451

En 1849 :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août . . .	155,535	
Id. du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.		75,647
Et en total		206,982
Différence en 1849	— 127,034	+ 4,565 — 122,469

Ainsi, on a transporté, pendant les huit premiers mois de 1849, 127,034 quintaux de petites marchandises en moins, que pendant les huit mois correspondants de l'exercice 1848.

Le compte-rendu de ce dernier exercice, en faisant voir que, dès l'application des tarifs du 1^{er} septembre, le transport des petites marchandises avait subi une réduction considérable, attribuait cette réduction, d'abord à l'admission à la petite vitesse des expéditions du poids *minimum* de 100 kilogrammes, mesure qui devait inévitablement avoir pour résultat de rejeter dans cette catégorie de transports les expéditions de 100 à 500 kilogrammes, qui, sous le régime des anciens tarifs, devaient être taxées aux prix élevés du tarif n° 4 (petites marchandises), ensuite, à l'obligation que l'administration a contractée d'expédier, dans les vingt-quatre heures, les marchandises dites à petite vitesse, et qui a eu pour effet de diminuer la supériorité des transports à grande vitesse sur les premiers, ce qui porte l'expéditeur à bénéficier de la différence du prix des deux tarifs.

Dans cet ordre d'idées, il y aurait donc eu un déclassement, c'est-à-dire que les petites marchandises auraient été transportées en grande partie comme grosses marchandises et aux prix des tarifs qui régissent les expéditions de l'espèce.

On serait tenté de croire, au premier abord, que ce déclassement n'a pu avoir lieu pour les colis d'un poids inférieur à 100 kilogrammes, c'est-à-dire au *minimum* d'admission à la petite vitesse; mais cette difficulté a été éludée par le groupement de ces colis dont se chargent les commissionnaires expéditeurs.

Au surplus, les observations qui précèdent, touchant la décroissance du transport des petites marchandises pendant les quatre derniers mois de l'exploitation de 1848, se trouvent confirmées par les résultats de l'exercice 1849. On voit, en effet, que le poids transporté, à partir du 1^{er} septembre jusqu'au 31 décembre de

cette année, ne dépasse que de 4,565 quintaux ou de 6 ⁹/₁₀ p. % celui transporté pendant la période correspondante de l'exercice 1848.

Or, cette augmentation insignifiante, en présence du développement pris généralement par le transport des marchandises en 1849, démontre à l'évidence que le déclassement signalé existe réellement, et tout porte à croire qu'il se perpétuera aussi longtemps que les causes que nous en avons signalées ne viendront pas à disparaître.

Comparant maintenant les recettes, on aura :

En 1848 :	
Période du 1 ^{er} janvier au 31 août. fr.	609,756 67
Id. du 1 ^{er} septemb. au 31 déc.	204,402 86
Et en total	814,159 55
En 1849 :	
Période du 1 ^{er} janvier au 31 août. . .	585,283 57
Id. du 1 ^{er} septemb. au 31 déc.	208,003 87
Et en total	595,287 44
Différence en 1849, fr.—	224,453 10 + 5,601 01—220,852 09

Il y a donc eu, en 1849, pendant la 1^{re} période, une réduction de recette de fr. 224,453 10
 Et pendant la seconde, une augmentation de 5,601 01
 Soit sur l'exercice entier, une réduction finale de. fr. 220,852 09
 ou environ de 27 p. % sur le produit total des petites marchandises en 1848.

GROSSES MARCHANDISES.

Le poids des grosses marchandises, admises au transport par le chemin de fer, s'est élevé, savoir :

	Tonnes.
En 1848.	
Période du 1 ^{er} janvier au 31 août	550,471
Id. du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.	313,884
Et en total	844,355
En 1849.	
Période du 1 ^{er} janvier au 31 août	626,419
Id. du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.	387,725
Et en total	1,014,144
Différence en 1849	+ 95,948 + 73,841 + 169,789

Il résulte des chiffres comparés qui précèdent :

Que, pendant les huit premiers mois de l'exercice 1849, les expéditions de grosses marchandises ont dépassé celles effectuées en 1848, sous le régime des anciens

tarifs, et l'influence des événements politiques de cette époque, de 95,948 tonnes, soit de 18.09 p. % ;

Que, pendant les deux périodes correspondantes du 1^{er} septembre au 31 décembre, pendant lesquelles les nouveaux tarifs ont été appliqués, le poids taxé en 1849 a dépassé de 75,841 tonnes, soit de 23.52 p. %, le poids taxé en 1848 ;

Enfin, que les résultats définitifs des deux exercices complets présentent, en faveur du dernier, une augmentation de 169,789 tonnes, soit de 20.11 p. %.

Établissant les chiffres de la recette, comme ceux du poids transporté, on trouve :

En 1848 :

Période du 1 ^{er} janv. au 31 août, fr.	2,895,340 59
Id. du 1 ^{er} sept. au 31 déc.	1,727,068 55
Et en total.	4,622,406 12

En 1849 :

Période du 1 ^{er} janv. au 31 août.	3,310,008 85
Id. du 1 ^{er} sept. au 31 déc.	1,855,368 70
Et en total.	5,165,377 55
<hr/>	
Différence en 1849 . fr.	+414,668 24 +128,303 17 +542,971 41

Donc la recette afférente aux grosses marchandises a dépassé, en 1849, celle effectuée en 1848, savoir :

Pendant la 1 ^{re} période de . . . fr.	414,668 24	soit de 14.52 p. %
Pendant la 2 ^e id. de	128,303 17	id. 7.45 p. %
Et en total fr.	542,971 41	id. 11.75 p. %.

On doit conclure de ce qui précède :

En ce qui concerne la période du 1^{er} janvier au 31 août, que l'augmentation du poids total ayant été de 18.09 p. %, et celle de la recette seulement de 14.52 p. %, le produit moyen du tonneau, pris pour unité, a été moins élevé en 1849, sous le régime des nouveaux tarifs, qu'en 1848 ;

En ce qui concerne la période du 1^{er} septembre au 31 décembre, que l'augmentation du poids taxé ayant été de 23.52 p. % et l'augmentation de la recette seulement de 7.45 p. %, le produit moyen du tonneau de grosses marchandises a encore subi une diminution en 1849, bien que, pendant la période correspondante de l'exercice 1848, les nouveaux tarifs aient été également appliqués.

Ce dernier résultat, dont on ne se rend pas un compte bien exact de prime abord, s'explique si on envisage séparément les quantités transportées aux prix des deux tarifs, nos 2 et 3.

En effet, si l'on indique l'importance du mouvement et des recettes pour chacun de ces tarifs, on aura :

PÉRIODES.	TARIF N° 2.			TARIF N° 3.		
	RECETTES.	POIDS.	Produit MOYEN.	RECETTES.	POIDS.	Produit MOYEN.
1848. Du 1 ^{er} sept. au 31 déc.	620,050 15	67,297	9.21	1,057,490.98	246,887	4.41
1849. Id. id.	590,258 05	66,936	8.81	1,265,150 65	320,769	5.96
	- 29,792 10	- 541		+ 177,659 67	+ 74,182	

Ce qui démontre qu'il y a eu, d'une part, réduction du poids et de la recette des marchandises, taxées aux prix du tarif n° 2, et, d'autre part, augmentation du nombre et de la recette des expéditions effectuées aux prix du tarif n° 3.

Or, d'après cela, il est évident qu'en réunissant, ainsi que nous l'avons fait plus haut, les résultats des deux tarifs, on doit trouver que l'accroissement de la recette, en 1849, n'a pas été proportionnelle à l'accroissement du mouvement, et par suite que le produit moyen du tonneau de poids taxé, qui n'est en définitive que l'expression du rapport entre la recette totale et la quantité totale des transports, a dû subir une réduction.

FONDS ET VALEURS.

En 1848, on a transporté, savoir :

Groups de fonds et valeurs	55,159	
qui ont produit en recette		fr. 44,360 06

En 1849, ce transport a donné les résultats suivants :

Groups	100,564	
Recettes		54,442 02

Différences en plus en 1849, groups. 47,205 fr. 10,081 96

L'augmentation a donc été de 89 p. % à peu près sur le nombre de groups et de 23 p. % sur la recette.

En comparant le mouvement et la recette des transports de l'espèce pendant les exercices 1847 et 1849, on trouve que, pendant le premier de ces exercices, on a transporté 42,845 groups qui ont produit en recette fr. 47,812 15, et qu'en conséquence il y a eu, en 1849, majoration de 57,521 groups et de fr. 6,629-87 sur les quantités transportées et la recette perçue en 1847.

Ainsi la circulation des fonds et valeurs a plus que doublé depuis 1847. La recette, il est vrai, n'a pas été augmentée à beaucoup près dans la même proportion. Toutefois le résultat obtenu n'en est pas moins important, puisqu'il fait présumer une tendance des expéditeurs à confier le transport des fonds et valeurs à l'administration du chemin de fer à laquelle ces transports échappaient en grande partie, et dès lors qu'il y a lieu de compter sur le développement progressif de cette branche des recettes.

ÉQUIPAGES.

En 1847, on avait transporté 2,798 équipages, et perçu de ce chef une somme de fr. 177,725-90.

En 1848, le nombre d'équipages s'est réduit à 1,454, et la recette à fr. 93,095-95.

En 1849, les expéditions de l'espèce sont tombées à 1,127, et le produit à fr. 71,165-80.

On remarque donc une tendance à la réduction progressive de cette branche de revenu, qui, en 1849, a produit fr. 106,560-10 en moins qu'en 1847.

En divisant la recette par le nombre d'équipages transportés pendant chacun des exercices cités ci-dessus, on voit :

Qu'en 1847, sous le régime des anciens tarifs, chaque équipage a produit en moyenne une recette de fr. 63-19 ;

Qu'en 1848, ces tarifs ayant été appliqués jusqu'au 1^{er} septembre et les nouveaux tarifs à partir de cette date jusqu'au 31 décembre, le produit par équipage a été de fr. 64-02 ;

Enfin qu'en 1849, les transports ayant été régis exclusivement par les nouveaux tarifs, le produit moyen a été de fr. 63-14.

D'où il résulte que, pendant ces trois exercices, chaque équipage a payé sensiblement le même prix de transport.

Cette analogie de produit indique, ainsi que nous l'avons fait remarquer à la page xxxvi du précédent compte-rendu, que le trajet parcouru par les équipages est presque toujours le même, et que le nouveau tarif, en majorant la taxe des voitures à 2 roues, n'a pas sensiblement altéré les anciennes conditions de transport des équipages de voyage en général, ces équipages étant, à peu d'exceptions près, des voitures à 4 roues.

CHEVAUX ET BESTIAUX.

En comparant les résultats des exercices 1847 et 1848, le compte rendu des opérations de ce dernier exercice indiquait que, pendant les huit premiers mois de 1848, la recette provenant du transport des chevaux et bestiaux avait pris un notable accroissement sur la recette des mois correspondants de 1847, mais que l'influence du nouveau tarif s'était clairement manifestée par la diminution du produit à partir de l'introduction de ces tarifs, c'est-à-dire depuis le 1^{er} septembre jusqu'au 31 décembre 1848.

Cette diminution de produit paraissait devoir se maintenir en 1849. En effet, le nouveau tarif étant généralement moins élevé que l'ancien, et des conditions d'admission plus libérales ayant été adoptées en vue de favoriser l'industrie agricole, tout portait à croire que ce tarif avait contribué à la réduction des recettes ; on pouvait même supposer que l'accroissement des transports de l'espèce ne suffirait pas pour obtenir un résultat équivalent sous le rapport financier à celui signalé pour l'exercice 1847.

Mais cette prévision ne s'est pas réalisée :

La recette, qui s'était élevée en 1847 à fr.	99,269 77
pour tomber en 1848 à	97,764 18
a été en 1849 de	<u>126,867 91</u>

et a dépassé ainsi la recette effectuée dans le premier de ces exercices de fr. 27,598 14
soit de fr. 27-80 p. %.

On ne peut apprécier, d'une manière exacte, l'accroissement du mouvement correspondant à cet accroissement de recettes, les quantités transportées en 1849 n'étant pas comparables à celles expédiées en 1847, et pendant les huit premiers mois de 1848, attendu que, dans les anciens tarifs, l'importance des transports était établie à raison du nombre de têtes du bétail transporté, et que, depuis le nouveau tarif, cette importance est calculée d'après le nombre d'expéditions.

Mais si l'on compare les quatre derniers mois de l'exercice 1849 à la période correspondante de l'exercice 1848, on trouve qu'en 1848 le nombre d'expéditions de bétail a été de	1,272	
et la recette de		fr. 26,980 67
Tandis qu'en 1849 le nombre d'expéditions s'est élevé à	1,960	
et la recette à		<u>45,324 40</u>
d'où une différence en plus en 1849 de	688	fr. 16,343 75

accroissement qui semble démontrer que le transport du bétail peut acquérir une certaine importance.

SERVICES INTERNATIONAUX.

L'importance des transports et des recettes entre la Belgique et l'Allemagne est indiquée dans les deux tableaux qui suivent :

Excepté en ce qui concerne les marchandises, ces tableaux sont dressés dans la forme adoptée jusqu'à présent pour les comptes-rendus, c'est-à-dire qu'on a compris dans les transports effectués par le chemin de fer belge-rhénan ceux expédiés de la France pour l'Allemagne, et dans les transports franco-belges, ceux expédiés de l'Allemagne pour la France.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe. Nombre. 11,400	43,600	15,500	24,700
{ 2 ^e id. Id. 17,500		12,800	50,100
{ 5 ^e id. Id. 14,900		14,200	29,100
Bagages..... Kilogr.	985,600	1,157,400	2,141,000
Marchandises de diligence Quint.	8,939.40	8,817.00	17,776.40
Voitures..... Nombre.	154	162	296
Chevaux et bestiaux.... Id.	57	22	59
Marchandises de roulage. Quint.	500,642.00	653,949.40	942,591.40

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe..... fr. 125,800	297,100 00	159,800	263,600
{ 2 ^e id. 128,500		82,500	210,600
{ 5 ^e id. 45,000		45,100	88,100
Bagages.....	81,600 00	73,100 00	159,700 00
Marchandises de diligence	26,693 62	24,101 12	50,794 74
Voitures.....	12,700 00	14,100 00	26,800 00
Chevaux et bestiaux.....	1,500 00	1,000 00	2,500 00
Marchandises de roulage.....	154,023 27	617,178 50	771,201 77
TOTAUX..... FR.	573,616 89	999,679 62	1,573,296 51

Comparant aux chiffres qui précèdent ceux indiqués par le compte rendu de 1848, en ce qui concerne les voyageurs, les bagages et les équipages transportés pendant cet exercice, on aura :

1848. Voyageurs	nombre	77,700		
Bagages	kilog.		1,704,900	
Équipages	nombre			457
1849. Voyageurs	nombre	83,900		
Bagages	kilog.		2,141,000	
Équipages	nombre			296

Ce qui donne pour 1849 les différences
 ci-contre + 6,200 + 436,100 — 161

Opérant de même sur les recettes des deux exercices, il vient :

1848. Recette des voyageurs . . . fr.	504,600		
Id. des bagages		114,000	
Id. des équipages			38,700
1849. Recette des voyageurs . . .	562,300		
Id. des bagages		159,700	
Id. des équipages			26,800
Différences en 1849 . . . fr.	+ 57,700	+ 45,700	— 11,900

Ces différences, rapportées aux transports et aux recettes effectuées en 1848, donnent les résultats suivants :

		DIFFÉRENCE EN 1849.	
		EN NOMBRE.	EN RECETTE.
Voyageurs	Augmentation.	7.98 p. %	11.39 p. %
Bagages	Id.	25.58 "	40.09 "
Équipages	Diminution . .	35.25 "	51.42 "

Il y a donc eu, en 1849, une augmentation notable du nombre de voyageurs et des quantités de bagages transportés par le chemin de fer belge-rhénan; d'un autre côté, la recette ayant été proportionnellement plus élevée, on doit en conclure qu'il y a eu également une augmentation dans le trajet moyen parcouru.

Or, les tarifs applicables à ces transports ayant été les mêmes pendant les deux exercices, on voit qu'une augmentation de mouvement ou de recette ne dépend pas d'une manière absolue de la tarification.

On remarque une diminution considérable dans le nombre d'équipages transportés.

Une diminution encore plus forte dans les recettes constate, en outre, une réduction dans le trajet moyen parcouru.

On ne peut comparer le transport et la recette des petites et des grosses marchandises pour chaque service international en particulier, par la raison

qu'en 1848 les états renseignant les résultats de ces transports comprenaient ceux effectués de l'Allemagne vers la France dans les expéditions franco-belges et ceux de la France vers l'Allemagne dans les expéditions belges-rhénanes, tandis que les états dressés en 1849 indiquent séparément les quantités et la recette des marchandises transitant par le territoire belge.

Les quatre tableaux ci-dessous donnent les transports et les recettes effectuées par le 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. $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{re}} \text{ classe. Nombre.} \\ 2^{\text{e}} \text{ id. Id.} \\ 3^{\text{e}} \text{ id. Id.} \end{array} \right.$	$\left. \begin{array}{l} 4,200 \\ 7,200 \\ 12,000 \end{array} \right\} 23,400$	$\left. \begin{array}{l} 5,600 \\ 10,000 \\ 19,500 \end{array} \right\} 35,100$	$\left. \begin{array}{l} 9,800 \\ 17,200 \\ 31,500 \end{array} \right\} 58,500$
Bagages..... Kilog.	251,700	508,700	540,400
Marchandises de diligence. Quint.	570.50	800.90	1,371.20
Voitures..... Nomb.	15	23	38
Chevaux et bestiaux..... Id.	1	11	12
Marchandises de roulage.. Quint.	6,725.80	58,549.20	45,075.00

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. $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{re}} \text{ classe. Nombre.} \\ 2^{\text{e}} \text{ id. Id.} \\ 3^{\text{e}} \text{ id. Id.} \end{array} \right.$	$\left. \begin{array}{l} 14,900 \\ 13,500 \\ 5,400 \end{array} \right\} 33,800$	$\left. \begin{array}{l} 13,600 \\ 17,600 \\ 3,700 \end{array} \right\} 34,900$	$\left. \begin{array}{l} 28,300 \\ 50,900 \\ 9,100 \end{array} \right\} 88,300$
Bagages..... Kilog.	689,700	794,500	1,484,000
Marchandises de diligence. Quint.	1,602.80	1,424.70	3,027.50
Voitures..... Nomb.	95	129	222
Chevaux et bestiaux..... Id.	85	134	239
Marchandises de roulage.. Quint.	52,793.70	676,180.80	708,976.50

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.	24,500	29,900	54,200
{ 2 ^e id.....	23,700	29,900	53,600
{ 3 ^e id.....	11,900	18,300	50,400
Bagages.....	10,600 00	12,900 00	23,500 00
Marchandises de diligence.....	1,009 13	2,001 87	3,011 00
Voitures.....	700 00	1,300 00	2,200 00
Chevaux et bestiaux.....	•	200 00	200 00
Marchandises de roulage.....	4,247 43	13,829 73	20,077 18
TOTAUX..... FR.	76,436 38	110,751 60	187,188 18

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.	104,800	83,500	190,100
{ 2 ^e id.....	55,500	82,800	156,500
{ 3 ^e id.....	2,600	4,800	7,400
Bagages.....	41,900 00	46,700 00	88,600 00
Marchandises de diligence.....	4,977 61	3,221 66	10,199 27
Voitures.....	3,400 00	7,000 00	12,400 00
Chevaux et bestiaux.....	1,100 00	4,400 00	3,500 00
Marchandises de roulage.....	31,814 52	113,986 78	143,801 10
TOTAUX..... FR.	246,091 95	330,208 44	506,500 57

En réunissant les transports effectués de la France vers la Belgique et réciproquement, par les stations de Mouscron et de Quiévrain, d'après les tableaux du compte-rendu de 1848, et en les comparant, en ce qui concerne les voya-

geurs, les bagages et les équipages, aux résultats des tableaux qui précèdent, on aura :

1848. Voyageurs . . . nombre	106,200		
Bagages . . . kilog.		1,352,600	
Équipages . . . nombre			511
1849. Voyageurs . . . nombre	127,000		
Bagages . . . kilog.		1,994,400	
Équipages . . . nombre			260
Différence en 1849 . . . +	20,800	+ 461,800	— 51

La même comparaison pour les recettes donne :

1848. Voyageurs fr.	338,200		
Bagages		89,200	
Équipages			16,600
1849. Voyageurs	472,000		
Bagages		112,100	
Équipages			14,600
Différence en 1849 . . . fr. +	133,800	+ 22,900	— 2,000

Les différences en plus et en moins signalées ci-dessus, rapportées aux transports et aux recettes effectués en 1848, donnent les résultats suivants :

		DIFFÉRENCE EN 1849.	
		EN NOMBRE.	EN RECETTE.
Voyageurs	Augmentation.	19.56 p. %	39.56 p. %
Bagages	Id.	30.13 "	25.67 "
Équipages	Diminution . .	16.39 "	12.04 "

On voit que les mêmes particularités se présentent pour le service franco-belge et pour le service belge-rhénan. Ainsi le nombre des voyageurs et la quantité de bagages augmentent, tandis que le transport des équipages diminue; mais on doit remarquer en même temps que la recette des bagages ne s'est pas augmentée proportionnellement au mouvement, ce qui indique une réduction dans le trajet moyen parcouru.

Pour les équipages, au contraire, le nombre s'est réduit dans une proportion plus marquée que la recette; en sorte que le trajet moyen, parcouru en 1849, a été plus considérable que celui fourni en 1848.

Je constate ces variations qui se sont manifestées sans qu'on puisse les attribuer à la tarification qui est restée la même, à l'exception de la modification du tarif

des équipages dont la mise en vigueur date seulement du 1^{er} octobre 1849. Elles excluent toute théorie absolue sur le mouvement qui se produit sur un chemin de fer, mouvement excessivement variable en raison des coefficients qui échappent forcément à l'analyse la plus minutieuse.

Les tableaux qui précèdent sont complétés, en ce qui concerne les marchandises, par le tableau suivant qui résume l'importance des transports et des recettes de l'espèce effectués, en 1849, par le chemin de fer franco-belge-rhénan, c'est-à-dire des marchandises expédiées de la France vers l'Allemagne ou *vice versa*, en transitant par la Belgique.

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES.
	— Quintaux.	— Francs.
Petites marchandises	4,243.2	32,094 68
Grosses marchandises	32,998.0	78,736 26
Total	37,241.2	110,830 94

On a donc transporté en 1849, par le chemin de fer franco-belge-rhénan, 37,241 quintaux de petites et de grosses marchandises dont le transit par la Belgique a produit une recette de fr. 110,850-94.

Si maintenant on réunit, pour 1848, le poids et les recettes des petites marchandises qui sont renseignés dans le compte-rendu de cet exercice, par services et par subdivisions des services internationaux, on aura :

SERVICES.	POIDS.	RECETTES.	
	— Quintaux.	— Francs.	
Belge-rhénan	35,705	109,600	
Franco-belge	{ par Mouseron	13,477	29,100
	{ par Quiévrain	23,023	57,900
Et en total	72,205	196,600	

Et d'une autre part, le relevé des transports et des recettes des services internationaux pour les marchandises à grande vitesse, en 1849, donne les résultats suivants :

SERVICES.	POIDS.	RECETTE.
	Quintaux	Francs.
Belge-rhénan	17,776	50,794 74
Franco-belge {	Par Mouscron	1,371 3,011 00
	Par Quiévrain	3,028 10,199 27
Franco-belge-rhénan.	4,243	32,094 68
Et en total	26,418	96,099 69

De sorte que, en comparant ces totaux, on trouve que, en 1849, on a transporté, en moins qu'en 1848, une quantité de marchandises représentant un poids de 43,787 quintaux, et que cette réduction correspond à une diminution de fr. 100,500-31 dans la recette.

Résumant également le transport et la recette des grosses marchandises, on trouve pour l'exercice 1848 :

SERVICES.	POIDS.	RECETTE.
	Quintaux.	Francs.
Belge-rhénan	760,030	625,200 00
Franco-belge {	Par Mouscron	212,010 118,400 00
	Par Quiévrain	865,850 282,100 00
Total	1,837,890	1,005,700 00 ^c

Et pour l'exercice 1849 :

SERVICES.	POIDS.	RECETTE.
	Quintaux	Francs
Belge-rhénan	942,591	771,201 77
Franco belge {	Par Mouscron	45,073 20,077 18
	Par Quiévrain	708,976 145,801 10
Franco-belge-rhénan.	32,998	78,736 26
Total	1,729,638	1,015,816 81

D'où il résulte qu'on aurait transporté en moins, en 1849 qu'en 1848, un poids de 108,252 quintaux de grosses marchandises, tandis que, nonobstant cette diminution, la recette se serait trouvée majorée de fr. 10,116-51.

Ce qui paraîtrait indiquer une augmentation du trajet moyen parcouru.

En réunissant les recettes de toutes les catégories de transport de services internationaux en 1849, on trouve que la recette totale s'est élevée à 2,467,616 francs, soit fr. 19-08 p. % de la recette générale du chemin de fer de l'État, y compris la part provenant de l'exploitation des lignes concédées de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Les deux tableaux qui suivent indiquent l'importance des transports de grosses marchandises effectués en transit, non-seulement entre l'Allemagne et la France et réciproquement, mais encore le transit par Anvers et par Ostende.

Tableau indiquant le poids des grosses marchandises expédiées en transit par la Belgique pendant l'année 1849.

DIRECTION DES TRANSPORTS.	TOTAL PAR DIRECTION.	TOTAL PAR SERVICE.
	— Quintaux.	— Quintaux.
D'Ostende pour l'Allemagne.	12,614.1	
De l'Allemagne pour Ostende	2,379.4	
Total du transit entre le port d'Ostende et l'Allemagne et vice versa.		14,993.5
D'Ostende pour la France par Mouscron	2,915.8	
De la France par Mouscron pour Ostende	294.3	
D'Ostende pour la France par Quiévrain	"	
De la France par Quiévrain pour Ostende	"	
Total des transports effectués entre Ostende et la France et vice versa.		3,210.1
D'Anvers pour l'Allemagne	384,296.3	
De l'Allemagne pour Anvers.	48,249.4	
Total des transports effectués entre Anvers et l'Allemagne et vice versa.		432,545.7
D'Anvers pour la France par Mouscron.	3,202.6	
De la France par Mouscron pour Anvers	746.4	
D'Anvers pour la France par Quiévrain	2,743.8	
De la France par Quiévrain pour Anvers.	4,409.5	
Total des transports effectués entre Anvers et la France et vice versa.		11,104.3
De la France par Mouscron et Quiévrain pour l'Allemagne.	16,534.9	
De l'Allemagne pour la France par Mouscron et Quiévrain.	16,463.1	
Total du transit entre la France et l'Allemagne et vice versa.		32,998.0
TOTAL GÉNÉRAL.		494,851.6

Tableau indiquant l'importance financière des transports de grosses marchandises qui ont transité par la Belgique pendant l'année 1849.

DIRECTION DES TRANSPORTS.	TOTAL PAR DIRECTION. — Francs.	TOTAL PAR SERVICE. — Francs.
D'Ostende pour l'Allemagne	26,468 45	
De l'Allemagne pour Ostende	6,686 69	
Total des recettes du transit entre le port d'Ostende et l'Allemagne et vice versa		33,155 14
D'Ostende pour la France par Mouscron	967 91	
De la France par Mouscron pour Ostende	289 14	
D'Ostende pour la France par Quiévrain	"	
De la France par Quiévrain pour Ostende	"	
Total des recettes des transports effectués entre Ostende et la France et vice versa		1,257 05
D'Anvers pour l'Allemagne	452,630 91	
De l'Allemagne pour Anvers	56,379 77	
Total des recettes des transports effectués entre Anvers et l'Allemagne et vice versa		509,010 68
D'Anvers pour la France par Mouscron	3,396 09	
De la France par Mouscron pour Anvers	890 41	
D'Anvers pour la France par Quiévrain	3,048 99	
De la France par Quiévrain pour Anvers	6,144 53	
Total des recettes des transports effectués entre Anvers et la France et vice versa		13,480 02
De la France par Mouscron et Quiévrain pour l'Allemagne	39,837 50	
De l'Allemagne pour la France par Mouscron et Quiévrain	38,898 76	
Total des recettes du transit entre la France et l'Allemagne et vice versa		78,736 26
TOTAL GÉNÉRAL		635,639 15

En comparant les résultats généraux de ces tableaux avec ceux dressés pour 1848, on trouve que le poids transporté en 1848 a été de ^{Tonneaux.} 33,300 et la recette de fr. ^{Francs.} 480,300 00

Tandis qu'en 1849, ce poids s'est élevé à 49,485 et la recette à 635,639 15

Ce qui donne, pour 1849, une augmentation du poids transporté de 16,185 et pour la recette, une augmentation de fr. 155,339 85

CHAPITRE TROISIÈME.

RECETTES GÉNÉRALES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Nous venons d'indiquer successivement, pour chaque branche de revenu du chemin de fer, les recettes et les quantités transportées en 1849, et de les comparer aux résultats obtenus en 1848. Il nous reste à faire voir l'influence de chacune de ces catégories sur la recette générale.

A cet effet, nous donnons le tableau suivant, lequel est formé par la récapitulation des comparaisons précédentes en ce qui concerne les recettes.

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES DE TRANSPORTS.	RECETTES	RECETTES	DIFFÉRENCES EN 1849.			
	totales EN 1848.	totales EN 1849.	EN PLUS.		EN MOINS.	
Voyageurs	5,025,406 82	6,297,741 80	372,334 98	p. % = 6.28	»	p. % »
Bagages	413,540 49	479,555 98	66,015 49	= 15.96	»	»
Finances	44,360 06	54,442 02	10,081 96	= 22.73	»	»
Voitures	93,095 95	71,165 80	»	»	21,930 15	= 23.56
Chevaux et bestiaux	97,764 18	126,867 91	29,103 73	= 29.76	»	»
Marchand. de diligence. (Grande vitesse.)	614,139 53	593,287 44	»	»	220,852 09	= 27.12
Id. de roulage. (Petite vitesse) . .	4,622,406 12	5,229,125 09	606,718 97	= 13.12	»	»
Produits extraordinaires. (L. art. 10 ^e XIII.)	97,031 41	83,734 87	»	»	13,296 54	= 13.70
TOTAUX	12,107,744 56	12,935,920 91	1,084,255 13	= 8.95	256,078 78	= 2.11
Différence totale en plus	828,176 35	»	»	»	828,176 35	= 6.84
BALANCE	12,935,920 91	12,935,920 91	1,084,255 13	= 8.95	1,084,255 13	= 8.95

Ce tableau fait voir :

1^o Que l'augmentation numérique la plus forte du chiffre des recettes provient

du transport des grosses marchandises qui ont produit, en 1849, une somme de fr. 606,718-97 de plus qu'en 1848 ;

2° Que l'accroissement de la recette des voyageurs ne vient qu'en seconde ligne, la somme perçue de ce chef, en 1849, ne dépassant celle encaissée en 1848 que de fr. 572,354-98 ;

3° Que la réduction la plus notable porte sur la recette des petites marchandises qui a été inférieure, en 1849, de fr. 220,852-09 à la recette produite en 1848.

Si maintenant on considère les augmentations et les réductions signalées ci-dessus, relativement aux sommes perçues en 1848, on reconnaît que l'accroissement de la recette des voyageurs a été proportionnellement moins élevée que la recette des marchandises, et que les augmentations les plus fortes se rapportent aux recettes des chevaux et bestiaux, des finances et des bagages ; ces augmentations représentant respectivement $29\frac{76}{100}$, $22\frac{73}{100}$ et $15\frac{96}{100}$ p. % des sommes reçues en 1848.

Quant à la réduction des recettes, provenant des petites marchandises, elle est de $27\frac{12}{100}$ p. % des recettes effectuées en 1848, et de $45\frac{43}{100}$ p. % de celles perçues en 1847.

J'ai déjà signalé les causes de cette réduction qui feront l'objet de l'attention la plus suivie de l'administration.

En cherchant la part de revenu que chaque catégorie de transport apporte dans le produit total du chemin de fer, on trouve :

Voyageurs	48.68 p. %	
Bagages	5.71	
	<hr/>	52.59
Finances	0.43	
Voitures	0.55	
Chevaux et bestiaux	0.98	
Marchandises de diligence	4.59	
Id. de roulage	40.42	
Produits extraordinaires	0.64	
	<hr/>	47.61
		<hr/> <hr/>
		100.00

En 1848, la recette se répartissait de la manière suivante entre les diverses branches de revenus :

Voyageurs	48.95 p. %	
Bagages	3.42	
	<hr/>	52.55
Finances	0.57	
Voitures	0.77	
Chevaux et bestiaux	0.80	
Marchandises de diligence	6.73	
Id. de roulage	58.18	
Produits extraordinaires	0.80	
	<hr/>	47.65
		<hr/> <hr/>
		100.00

On voit que cette répartition est sensiblement la même pour les deux exercices, en tant qu'on envisage seulement les deux branches de service des voyageurs et des marchandises, et en ce qui concerne ces dernières, que la réduction de recette des petites marchandises a été plus que compensée par l'accroissement du revenu des grosses marchandises.

Comparant enfin la recette totale, qui s'élève, ainsi que nous venons de le voir, à fr.	12,933,920 91
à la recette totale de l'exercice 1848, soit	12,107,744 56
on trouve une augmentation de fr.	828,176 35

soit de 6.84 p. %.

Que si l'on prend le montant de la recette effectuée en 1849 et indiquée ci-dessus fr.	12,933,920 91
et si l'on en déduit la dépense d'exploitation pendant le même exercice, dépense qui s'élève, ainsi qu'on l'a vu au chap. II, à	8,277,524 33
on trouve une différence de fr.	4,658,396 58

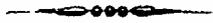
qui forme l'excédant du produit brut sur les frais d'exploitation.

Il résulte de ces chiffres que la dépense d'exploitation s'est élevée, en 1849, à 64 p. % de la recette.

C'est exactement la même proportion qu'en 1847.

En 1848, cette proportion avait été de 72 p. %.

Cette différence en faveur de l'exploitation du chemin de fer, en 1849, provient, en premier lieu, de l'augmentation du mouvement des transports, et en second lieu, de ce qu'on a pu, ainsi que je l'ai déjà dit, réduire les dépenses au-dessous du chiffre qu'elles avaient atteint en 1848.



CHAPITRE QUATRIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

Ainsi qu'on l'a vu au chap. I ^{er} du précédent compte-rendu, les dépenses de premier établissement du chemin de fer, au 31 décembre 1848, s'élevaient à fr.	163,441,793 00
Ces dépenses ayant été portées, au 31 décembre 1849, à on peut admettre, comme cela a été fait pour les exercices antérieurs, que le capital moyen utilisé, en 1849, a été de fr.	166,344,807 29
de laquelle il faut déduire le produit de la vente ou de la rétrocession des terrains emprisis et non utilisés (annexe n° XXIV), qui s'élève à	<u>1,517,930 79</u>
ce qui réduit le capital moyen, indiqué ci-dessus, à . . . fr.	163,578,569 38

L'excédant des recettes sur la dépense d'exploitation ayant été, ainsi qu'on vient de le voir (chap. III), de fr. 4,658,396-58, cet excédant représente 2.84 p. % du capital moyen utilisé en 1849.

En 1848, l'excédant de la recette sur la dépense n'avait été que de fr. 3,341,502-95, représentant seulement 2.08 p. % du capital moyen utilisé pendant cet exercice.

Si, à la somme indiquée ci-dessus, soit fr. 4,658,396 58 on ajoute :

1^o Les recettes perçues par les administrations des domaines et de la douane, s'élevant à fr. 48,070 62 (annexe n° XXV);

2^o Le montant des réductions de prix en faveur de transports ressortissant à des services publics fr. 570,704 10 (annexe n° XXVI),

l'excédant des produits sur la dépense est de fr. 5,277,171 30 ce qui donne 3.23 p. % du capital moyen utilisé.

En 1848, l'excédant, établi de la même manière, ne représentait que 2.57 p. % de ce capital.

Il reste maintenant à rechercher le taux de l'intérêt que représente la somme de fr. 5,277,171-30, mentionnée ci-dessus, eu égard au montant des charges qui pèsent sur le trésor par suite de l'établissement du chemin de fer.

A cet effet, j'ai fait continuer, pour 1849, le compte déjà produit pour les exercices antérieurs.

Ce compte, qui se trouve ci-après, ne comprend que les exercices 1848 et 1849. Il m'a paru inutile de faire réimprimer les comptes des exercices antérieurs qui figurent au compte-rendu de 1848.

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 00
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 00
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 1838.		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.		1,125,003 14
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.		690,436 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 la partie de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848, afférente au chemin de fer.	(a)	316,509 55
Frais relatifs à cet emprunt.	(a)	64,320 51
Dépenses d'exploitation.		8,766,241 61
	fr.	227,993,966 51

(a) Les chiffres en italique sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.

La somme de fr. 64,320-51 ne figurait pas dans le précédent compte-rendu, le Département des Finances n'ayant pu renseigner cette somme à l'époque de sa publication.

— 1848.

Avoir.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr.	59,933 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 du chemin de fer, et affecté au service de la douane.	16,589 83
Id. de la location des buffets restaurants.	22,153 47
Id. de la location des vidanges.	712 18
Remboursement d'avances faites pour études de chemin 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.	730,374 78
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,280,953 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.	212,370,444 25
Balance fr.	227,993,968 51

— 1849.

Avoir.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	86,363 17
Id. id. d'objets hors d'usage	4,275 44
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés	2,801 29
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	16,542 10
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	10,771 36
Id. de la location des buffets restaurants.	13,034 59
Id. de la location des vidanges.	645 84
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	(a) 565,512 90
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	615,072 81
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	759,957 15
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	232,029 91
Recettes de l'exploitation	12,955,920 91
Montant, au 31 décembre 1849, des approvisionnements au magasin central.	1,741,535 75
Régie du chemin de fer	55,287 68
Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature, pour la construction du chemin de fer.	2,129,436 37
Solde au 31 décembre 1849	209,783,587 83
Balance. fr.	228,980,573 10

Ainsi, au 31 décembre 1849, les charges contractées par le trésor public pour la construction et l'exploitation du chemin de fer s'élevaient à la somme de fr. 209,783,587-83.

Le produit annuel du chemin de fer se compose, ainsi que nous l'avons dit, d'abord de l'excédant de la recette sur la dépense d'exploitation, ensuite des produits indirects perçus par les administrations des domaines et de la douane. On doit enfin considérer également comme perçu par le trésor le montant des réductions accordées pour les transports ressortissant à divers services publics.

Il est clair, en effet, que si ces réductions n'avaient pas été opérées, la Législature aurait dû majorer le chiffre des budgets des divers départements ministériels, de manière à faire face à l'intégralité de la dépense des transports effectués au profit de ces départements; et dès lors il va de soi qu'on doit en tenir compte au chemin de fer.

Nous avons vu qu'en calculant d'après ces bases le produit de l'exploitation en 1849, ce produit s'élève à fr. 5,277,171-30, ce qui représente un intérêt de 2.52 p. % de la somme de fr. 209,783,587-83, indiquée ci-dessus.

Mais remarquons qu'il n'y a pas une entreprise commerciale ou industrielle dont le produit se calcule de cette manière, et que si l'on veut en conséquence comparer, en 1849, le produit du chemin de fer belge à ceux des chemins de fer étrangers, le produit de 3.23 p. % est le seul que l'on puisse équitablement prendre pour base.

Ce n'est pas ici le lieu de démontrer que les sacrifices que le chemin de fer impose annuellement au trésor sont bien plus que compensés par l'essor donné au commerce, à l'industrie et à l'agriculture, par l'accroissement de la richesse publique.

Mais nous osons attendre de ces voies de communication, dans l'avenir, même sous le rapport pécuniaire et direct, des résultats favorables. Traversant, de l'est à l'ouest et du midi au nord, notre riche et industrieux pays; relié, d'une part, aux chemins de fer allemands, et d'autre part, aux chemins de fer français; rattaché, par une navigation régulière à vapeur, aux chemins de fer anglais, le réseau belge, nous en avons la ferme conviction, est appelé à prendre un développement de transports considérable. Arrêté en 1848 par les événements politiques, ce mouvement a déjà repris en 1849, et les résultats connus de l'exercice 1850 prouvent qu'il est loin d'être arrivé à son terme.

Le Ministre des Travaux Publics,

H. ROLIN.

RELEVÉ GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 1^{er} janvier 1850.

ROUTE PROPRESMENT DITE.								STATIONS.			DÉPENSES GÉNÉRALES.	TOTAL POUR LA ROUTE ET LES STATIONS.	MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	Observations.			
DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, FRAIS D'ACQUISITION.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET POSÉ 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.								
				DILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.				BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.								
LIGNE DU NORD.																	
Bruxelles à Malines.....	906,235 90	21,475 17	975,470 40	286,471 51	1,525,740 43	11,140 16	59,173 82	5,561,707 50	Bruxelles (nouvelle station du Nord).....	1,559,755 60	Personnel.....	4,588,496 65	Locomotives et accessoires.....	7,766,129 56			
Malines à Anvers.....	917,150 00	57,452 88	2,038,845 46	265,634 50	1,458,244 61	18,513 25	53,728 41	4,769,591 09	Bruxelles (Allée-Verte). — Vilvorde.....	437,678 95			Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.....	227,057 92	Pièces de rechange.....	189,176 96	
LIGNE DE L'OUEST.														Voitures et approvisionnements de constructions y relatifs.....	11,081,535 95		
Malines à Termonde.....	593,175 75	8,883 93	1,256,092 04	265,650 17	1,488,918 66	14,673 20	251 00	5,407,626 77	Termonde, Capelle, Malderen.....	148,253 05	Études de projets, frais d'enquêtes, levés de plans.....	201,287 85	Métaux, fers divers, etc.....	1,584,580 05			
Termonde à Gand.....	1,547,149 50	57,013 55	1,299,497 55	290,195 22	1,643,014 01	13,014 56	25,528 79	4,837,414 76	Gand, Wetteren, Audeghem.....	938,471 87	Mobilier, instruments, etc.....	157,835 11	Brouettes, charettes et canots.....	27,572 14			
Gand à Bruges.....	1,197,460 55	55,107 01	2,151,765 52	326,510 00	1,654,527 25	19,571 99	4,448 25	5,566,988 53	Bruges, Aeltre, Bloemendaal.....	570,915 84	Secours.....	11,071 00	Bascules et poids.....	102,620 74			
Bruges à Ostende.....	890,506 98	11,190 85	1,500,905 55	183,510 62	885,951 27	11,528 43	5,958 47	2,987,352 19	Ostende, Plasschendael.....	452,175 14	Dépenses imprévues et extraordinaires.....	170,968 14	Paniers pour le transport des marchandises.....	29,900 60			
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY.														Outils de ferblanterie.....	63,181 55		
Gand à Deynze-Peteghem.....	525,802 25	15,568 66	480,208 12	159,685 42	1,554,570 02	371 20	5,591 55	4,516,702 70	Mouscron.....	157,853 59			Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, etc.....	519,296 13			
Deynze-Peteghem à Courtray.....	717,110 05	8,005 77	965,580 81	120,800 00	1,554,570 02	421 52	5,591 55	4,516,702 70	Tournay.....	109,770 75			Transport de matériel anglais.....	43,035 02			
Courtray à la Frontière de France.....	645,985 52	40,555 22	1,458,649 40	259,586 00	950,225 88	52 50	500 00	5,515,548 52	Louvain, Haecht.....	275,514 42			Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires.....	2,426,856 15			
Mouscron à Tournay.....	914,653 55	9,595 19	1,542,484 38	95,684 00	514,554 80	1,111 20	1,942 40	5,077,807 70	Tirlemont, Vertryck.....	260,582 87							
LIGNE DE L'EST.																	
Malines à Louvain.....	885,064 18	14,960 67	1,725,584 75	277,684 58	1,469,475 95	8,875 80	15,160 27	4,560,806 18	Waremmes.....	86,255 57							
Louvain à Tirlemont.....	748,753 01	7,620 58	4,025,028 44	194,884 34	1,068,902 43	16,998 94	2,259 73	6,062,429 51	Ans, Fexhe.....	502,676 65							
Tirlemont à Waremmes.....	546,507 40	1,269 08	2,905,054 92	262,555 82	1,298,665 56	15,687 15	"	5,029,557 91	Liège.....	524,878 40							
Waremmes à Ans.....	504,775 58	23,658 68	1,752,523 56	254,435 00	954,591 45	6,104 55	"	6,104 55	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée.....	108,226 40							
Ans à la Meuse. { Route proprement dite.....	1,564,894 29	19,598 01	1,910,661 55	95,271 85	600,152 80	5,874 05	5,102 60	4,002,353 11	Dolhain, Herbesthal.....	9,966 21							
{ Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.....	"	"	1,488,579 61	"	"	"	"	1,488,579 61	Verviers.....	506,268 41							
Pont du Val-Benoît.....	"	"	1,451,616 86	"	"	"	"	1,451,616 86	Saint-Trond, Landen.....	116,715 61							
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	5,508,188 26	75,122 71	17,120,105 74	395,555 72	1,759,736 24	5,906 41	18,171 65	25,058,764 71	Bruxelles (Midi).....	235,806 75							
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.																	
Landen à Saint-Trond.....	259,164 54	9,711 14	576,547 70	55,585 00	509,720 67	7,394 05	5,046 73	1,221,169 65	Hal, Tubise.....	227,427 46							
LIGNE DU MIDI.																	
Bruxelles à Tubise.....	2,082,641 56	29,035 61	1,633,199 62	524,298 06	1,177,657 72	8,692 08	11,430 05	5,288,975 10	Braine-le-Comte.....	174,259 94							
Tubise à Soignies.....	860,138 82	7,548 60	5,008,095 10	165,705 44	878,791 61	1,170 26	241 45	4,921,671 26	Soignies.....	68,034 09							
Soignies à Mons.....	1,092,618 09	28,777 56	2,607,458 52	202,505 20	1,550,451 25	"	16,864 55	5,278,472 95	Jurbise.....	55,799 20							
Mons à Quiévrain.....	1,543,567 89	41,344 25	1,830,115 00	249,591 05	1,082,216 27	"	"	4,569,452 44	Mons.....	441,870 98							
Branche de raccordement des stations du Nord et du Sud à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	526,554 08	8,910 22	222,840 04	26,180 80	216,400 79	"	7,826 78	1,008,382 71	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain.....	508,522 88							
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.																	
Braine-le-Comte à Charleroy.....	2,008,909 07	59,964 57	4,952,862 66	323,487 04	2,434,452 18	1,072 60	854 00	9,061,551 92	Manège.....	22,622 67							
Charleroy à Namur.....	1,455,470 41	26,085 74	4,158,257 52	296,456 76	1,058,421 87	704 70	1,596 76	6,976,731 76	Charleroy.....	549,219 01							
Fers dont l'emploi n'est pas encore déterminé.....	"	"	"	451,062 55	"	"	"	451,062 55	Florefe, Tamines, Châtelaineau.....	84,977 25							
TOTAL des dépenses de premier établissement.	25,510,036 59	578,649 05	64,775,606 49	5,714,270 28	27,485,612 25	166,882 78	200,690 79	124,227,768 19	Namur.....	73,029 51							
									Templeuve.....	9,477 54							
									Ensemble, pour bâtiments et constructions.....	11,120,970 45							
									Excentriques, rails mobiles et évitements.....	285,225 56							
									Plates-formes tournantes.....	996,833 22							
									Réservoirs.....	228,904 52							
									Colonnes hydrauliques.....	83,074 96							
									Candelabres, réverbères, tuyaux à gaz.....	157,802 56							
									Machines à vapeur de l'atelier.....	95,157 32							
									Enclumes, étaux, creusets, etc.....	440,862 95							
									Pompes à incendie.....	91,406 70							
									Montage et outillage d'un atelier à Malines.....	4,519 60							
									Matériel de stations dont l'emploi n'est pas encore déterminé.....	59,984 78							
									Ensemble pour dépendances.....	2,401,775 77							
									TOTAL des dépenses de premier établissement.	13,522,744 22							
										5,156,764 67							
											142,907,277-08						
														23,437,530 21			

RÉCAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Établissement des sections décrétées.....	124,227,768 19
Construction des bâtiments et dépendances.....	15,522,744 22
Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau).....	5,156,764 67
	142,907,277 08
Matériel des transports.....	23,437,530 21
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement..	166,344,807 29

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES PAYEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

Aux dépenses de premier établissement proprement dit, détaillées dans le tableau ci-contre.....	166,344,807 29
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 1850.....	55,287 68
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 1850, antérieurement aux allocations du budget.....	599,908 40
2 ^o Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget.....	100,996 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.....	167,113,124 05

(A)

N^o II.

*Situation, PAR MOIS, du matériel, locomotives et voitures,
pendant l'année 1849.*

MOIS.	LOCOMOTIVES											NOMBRE TOTAL DE TENDERS.	VOITURES POUR LA POSTE AUX LETTRES.			VOITURES POUR LES VOYAGEURS.											
	DE 10 POUÇES.	DE 11 POUÇES.	DE 12 POUÇES.	DE 13 POUÇES.	DE 14 POUÇES.	DE 15 POUÇES.	DE 16 POUÇES.	DE 17 POUÇES.	DE 18 POUÇES.	DE 19 POUÇES.	TOTAL.		DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	VOITURES SPÉCIALES.	TOTAL.	DILIGENCES ET CHARS-A-BANCS.				WAGGONS			TOTAL.			
																	DILIGENCES.	DILIGENCES ET CHARS-A-BANCS RÉTRIS.	VOITURES DE 2 ^e CL. CH.-A-B. A DOUBLE CAISSE.	CH.-A-B. A GLACIS.	COUVERTS.	DÉCOUVERTS.	VOITURES AMÉRICAINES.		VOITURES CELLULAIRES.		
AU 1 ^{er} JANVIER 1849.	8	1	2	7	23	5	53	2	61	18	1	161	162	2	4	11	17	5	167	6	103	122	287	113	4	6	815
» FÉVRIER »	8	1	2	7	23	5	53	2	61	18	1	161	162	2	4	11	17	5	168	6	113	122	294	115	4	6	831
» MARS »	9	1	2	7	25	5	53	2	63	16	1	162	165	2	5	12	17	5	168	6	115	120	301	107	4	6	850
» AVRIL »	9	1	2	7	24	5	54	2	65	16	1	162	163	2	5	12	17	5	168	6	122	120	307	107	4	6	843
» MAI »	9	1	2	7	24	5	56	2	61	16	1	162	165	2	5	12	17	5	168	6	122	120	325	107	4	6	839
» JUIN »	9	1	2	8	23	5	58	2	60	15	1	162	165	2	5	12	17	5	168	6	126	120	336	107	4	6	876
» JUILLET »	9	1	2	8	23	5	58	2	60	15	1	162	163	2	5	14	19	5	168	6	126	120	331	107	4	6	891
» AOUT »	9	1	2	8	24	5	57	2	60	15	1	162	165	2	5	14	19	5	173	6	120	120	331	107	4	6	899
» SEPTEMBRE »	10	1	2	9	25	5	57	2	60	15	1	165	164	2	5	14	19	5	171	6	130	114	344	96	4	6	874
» OCTOBRE »	12	1	2	9	25	5	40	2	58	15	1	163	166	2	5	14	19	5	175	6	135	114	344	96	4	6	879
» NOVEMBRE »	12	1	2	9	25	5	40	2	58	15	1	165	166	2	5	14	19	5	174	6	134	114	343	96	4	6	882
» DÉCEMBRE »	12	1	2	9	25	5	40	2	58	15	1	165	166	2	5	14	19	5	174	6	134	114	343	96	4	6	882
» JANVIER 1850.	12	1	2	9	25	5	42	2	56	15	1	165	166	2	5	14	19	5	176	7	154	114	343	95	4	6	892

Situation du matériel

En bon état.....	5	1	2	6	13	5	23	2	48	14	1	122	135	1	2	11	14	5	119	1	86	97	233	92	4	6	659
En réparation.....	5	1	1	8	10	15	4	59	27	1	2	5	48	5	19	25	32	21	4	174	5	19	25	32	21	4	174
En construction.....	7	1	1	1	1	1	1	7	7	1	1	7	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Situation du matériel

En bon état.....	9	1	2	8	22	5	55	2	8	127	142	2	2	12	16	5	107	7	124	84	309	80	4	6	724		
En réparation.....	5	1	1	1	9	18	5	58	24	1	2	5	69	10	50	46	15	168	10	50	46	15	168	10	50	46	15
En construction.....	4	1	1	1	1	1	1	4	4	1	1	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Comparaison de la situation au

Au 1 ^{er} janvier 1849.....	8	1	2	7	23	5	53	2	61	18	1	161	162	2	4	11	17	5	167	6	103	122	287	113	4	6	815	
Au 1 ^{er} janvier 1850.....	12	1	2	9	25	5	42	2	56	15	1	165	166	2	5	14	19	5	176	7	154	114	333	95	4	6	892	
Différence au 1 ^{er} janvier 1850.	En plus...																											
	En moins.																											
A	B	C	D	E	F	G	H	I	K	L	M	N	O	P	Q	R												

WAGGONS POUR MARCHANDISES.											WAGGONS DE SERVICE.						Observations.	
FERS, BOIS, BALLOTS, CHARBONS.	CHAUX.	DÉTAIL.	CHEVAUX.	VOITURES.	BAGAGES.	FERMÉS POUR PETITES MARCHANDISES.	FERMÉS À DOUBLE TRAIN.	À DOUBLE TRAIN POUR LE TRANSPORT DE PORTES PIERRES.	À 6 ROUES.	TOTAL.	A COKE.	POUR ATELIER.	POUR LE TRANSPORT DES RAILS.	À PELLES POUR LES PAYS INCLINÉS.	POUR TRAVAUX.	D'ENTRETIEN.		TOTAL.
2,016	53	551	56	57	99	576	15	15	1	5,193	113	4	6	17	64	131	537	A) Des 4 locomotives de 16 pouces en plus, 1 a été fournie par la société St-Léonard, 2 par la société de Couillet et une autre par la société du Phénix.
2,016	53	551	56	57	99	576	15	15	1	5,193	113	4	6	17	64	131	537	B) Les 2 locomotives de 15 pouces en plus proviennent de 2 locomotives de 14 pouces qui ont été transformées.
2,016	53	551	56	57	91	572	15	15	1	5,185	113	16	6	17	58	131	565	C) 2 locomotives de 11 pouces proviennent de 2 locomotives de 13 pouces transformées.
2,024	55	557	56	57	04	572	15	15	1	5,200	113	16	6	17	58	131	565	Mais 2 ont été transformées en locomotives de 15 pouces.
2,044	53	531	56	57	93	572	15	15	1	5,253	113	16	6	17	58	131	565	D) 6 locomotives de 13 pouces proviennent de 3 locomotives de 12 1/2 pouces transformées.
2,089	55	568	56	57	98	572	15	15	1	5,280	113	16	6	17	58	131	565	1 locomotive de 13 pouces provient de 1 locomotive de 12 pouces transformée.
2,088	53	574	56	57	100	572	15	15	1	5,304	113	16	6	17	58	131	565	Total 9 Mais 2 ont reçu des cylindres de 14 pouces. Reste 7 locomotives de 13 pouces en plus.
2,088	55	593	56	57	100	572	15	15	1	5,323	113	16	6	17	58	131	565	E) 3 locomotives de 12 1/2 pouces proviennent de 3 locomotives de 12 pouces transformées.
2,088	55	415	56	57	101	572	15	15	1	5,347	113	16	6	17	58	131	565	Mais 8 locomotives de 12 1/2 pouces ont reçu des cylindres de 13 pouces.
2,088	53	431	56	57	101	572	15	15	1	5,363	113	16	6	17	58	131	565	Donc 3 locomotives de 12 1/2 pouces en moins.
2,088	55	453	56	57	101	572	15	15	1	5,367	113	16	6	17	58	131	565	F) Les 2 locomotives de 12 1/2 pouces en plus proviennent de 2 locomotives de 12 pouces transformées.
2,088	55	430	56	57	101	572	15	15	1	5,384	113	16	6	17	58	131	565	G) 2 locomotives de 12 pouces ont reçu des cylindres de 12 1/2 pouces.
2,088	53	437	56	57	101	572	15	15	1	5,391	113	16	6	17	58	131	565	3 id., ont reçu des cylindres de 12 1/2 pouces. 1 id., a reçu des cylindres de 13 pouces. Total 6 Mais 1 locomotive de 12 pouces provient d'une locomotive de 11 pouces transformée.

au 1 ^{er} janvier 1849.																	
1,966	52	507	54	51	86	549	11	15	1	5,070	115	4	6	17	61	131	532
50	1	24	2	6	15	27	2	"	"	12	2	"	"	"	5	"	5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

au 1 ^{er} janvier 1850.																	
2,012	52	441	53	41	86	510	6	15	1	5,206	115	16	6	16	55	131	535
76	1	16	1	16	15	55	7	"	"	185	2	"	"	1	5	"	8
8	"	74	"	"	"	"	"	"	"	82	"	"	"	"	"	"	"

1 ^{er} janvier 1849 et au 1 ^{er} janvier 1850.																	
2,016	53	531	56	57	99	576	15	15	1	5,193	113	4	6	17	64	131	537
2,088	53	437	56	57	101	572	15	15	1	5,391	113	16	6	17	58	131	565
72	—	126	—	—	2	—	—	—	—	196	—	12	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—
S	—	T	—	—	U	V	—	—	—	—	X	—	—	Y	—	—	—

J) Des 68 waggons couverts en plus : 74 proviennent de voitures dont les caisses ont été renouvelées. 3 proviennent de waggons découverts transformés. 1 a été brisé complètement. 9 6 mis hors de service pour cause de vétusté. 2 dont les caisses doivent être renouvelées.
Reste 63 waggons couverts en plus.
R) 11 waggons découverts ont été démolis pour cause de vétusté. 3 id. ont été transformés en waggons couverts 6 id. dont les caisses doivent être renouvelées.
Total 20 waggons découverts en moins
S) Les 72 waggons pour fers, etc., en plus, ont été mis en service entièrement neufs.
T) Les 126 waggons à bétail en plus ont été mis en service entièrement neufs.
U) 10 waggons à bagages proviennent de waggons dont les caisses ont été renouvelées.
Mais 6 id. ont été transformés en waggons d'atelier.
Reste 2 waggons à bagages en plus.
V) Les 4 waggons fermés pour petites marchandises en moins ont été transformés en waggons d'atelier.
X) Les 12 waggons d'atelier en plus proviennent de 8 waggons à bagages et de 4 waggons pour petites marchandises qui ont été transformés.
Y) Les 6 waggons pour travaux en moins ont été démolis pour cause de vétusté.

N° III. — Tableau indiquant le prix des

SÉCTIONS 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 00	"	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 30 à 3 40	3 60 à 3 88
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 30 à 4 40	3 57
Courtray à Mouscron.	"	"	"	"	4 48
Mouscron à Tournay.	"	"	"	"	4 48
Malines à Louvain.	3 00 à 4 00	2 50 à 2 83	3 60	3 50	3 49
Louvain à Tirlemont.	4 00 à 4 30	2 60 à 3 33	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 00 à 4 30	3 50
Landen à Waremme.	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 30 à 4 40	4 00 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 00
Chênée à Verviers.	"	"	"	4 50	5 10 à 5 80
Verviers à Herbesthal.	"	"	"	4 60 à 5 60	5 45 à 5 55
Landen à St-Trond.	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	"	4 10	4 00
Bruxelles à Hal.	"	"	4 30	"	4 70
Hal à Braine-le-Comte.	"	"	4 00	4 30	5 00
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	"	"

billes, depuis 1840 jusqu'à 1849 inclusivement.

1844.	1845.	1846.	1847.		1848.		1849. — 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 74	4 46	5 16			4 78		3 92 à 3 94
3 70	4 62	5 38					
4 35	4 89	5 39			3 78 à 4 64		3 66 à 4 20
4 55	5 03	5 20					
4 48	5 40	5 75			3 97 à 4 92		4 09 à 4 53
4 67	5 38	5 38					
4 67	5 38	5 38					
3 20	4 90	4 95			4 85		3 95 à 4 78
3 35	4 40	5 47					
3 82	4 80	5 65			5 25		3 95 à 4 78
3 82	4 80	5 65	5 62	3 35			
4 48	4 16	6 45					
"	5 20	6 20					
"	4 90	6 20					
"	4 95	6 20			5 24		4 58 à 4 88
4 80 à 4 90	4 91	6 20					
3 90	4 80	"			5 25		"
5 08	5 40	5 25					
5 35	5 40	5 25			4 23 à 4 95		3 47 à 3 97
5 35	5 40	5 25					
5 16	5 40	5 25					
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 90

N° IV. — *État général des billes*

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^o TRIMESTRE.		
		CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÈNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD.....	Bruxelles à Malines	856	421	130	1,107	489	511
	Malines à Anvers.....	996	558	531	1,216	469	562
EST.....	Malines à Louvain.....	196	»	259	110	»	1,042
	Louvain à Tirlemont.....	»	»	63	98	»	232
	Tirlemont à Waremme.....	12	»	324	123	»	1,486
	Waremme à Ans.....	»	»	23	163	»	2,920
	Landen à Saint-Trond.....	7	»	1,605	»	»	551
	Saint-Trond à Hasselt.....	4	2	»	5	»	»
VESDRE.....	Ans à la Meuse.....	»	»	184	5	»	143
	Liège à la frontière.....	22	2	64	2,602	54	15
OUEST.....	Malines à Gand.....	2,703	»	1,097	5,901	»	670
	Gand à Ostende.....	489	»	4,460	187	»	3,556
	Gand à Courtray.....	197	»	2,188	234	1	1,483
	Courtray à Tournay.....	»	»	1,785	214	»	2,460
	Tournay à Jurbise.....	»	»	»	»	»	»
MIDI.....	Bruxelles à Tubise.....	14	»	622	132	5,178	»
	Tubise à Soignies.....	»	»	908	»	2,096	»
	Soignies à Mons.....	»	»	830	»	654	»
	Mons à Quiévrain.....	»	»	1,811	»	538	»
NAMUR.....	Braine à Namur.....	20	»	473	177	»	5,578
		5,498	765	17,219	10,316	7,439	18,615
		23,480			56,388		

remplacées, pendant l'année 1849.

3 ^e TRIMESTRE.			4 ^e TRIMESTRE.			TOTAL.			Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	
802	146	228	554	50	84	5,189	1,106	975	Il restait en approvisionnement au 1 ^{er} janvier 1849..... 55,041
668	74	502	711	176	63	5,591	1,057	1,080	
254	"	1,074	164	"	274	724	"	2,649	Il en a été fourni pendant l'année 1849.... 77,865
102	"	105	55	215	15	525	215	655	
469	"	88	10	"	5	616	"	1,905	Ensemble... 110,906
55	"	259	"	"	57	198	"	5,250	
"	"	10	"	"	72	7	"	2,058	Le nombre de billes employées au renouvellement a été de..... 85,755
9	2	"	26	"	"	44	4	"	
"	"	525	"	"	"	5	"	690	Reste en approvisionnement au 1 ^{er} janvier 1850..... 25,175
2,820	1	72	811	"	2	6,255	57	155	
1,682	"	779	1,421	"	515	9,709	"	5,061	La différence qui existe entre le chiffre de 89,070 billes ôtées des voies, et celui de 85,755 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.
84	"	412	266	"	1,252	1,026	"	9,460	
75	"	564	67	"	215	395	1	4,249	
46	"	2,766	"	"	556	260	"	7,393	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1,220	"	2,851	1,117	"	724	2,512	5,178	4,107	
"	"	"	"	57	245	"	2,155	1,155	
"	"	"	"	"	170	"	654	1,020	
"	"	"	"	"	604	"	558	2,415	
85	"	446	8	"	"	298	"	2,499	
8,556	225	10,036	4,990	476	4,921	29,540	8,921	50,809	
18,815			10,587			89,070			

N° V. — 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 1850.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS de 17 à 22 kil.	PARALLÈLES de 25 à 27 kil.	A DOUBLE BOURRELET de 34 kilogr.
Bruxelles à Malines.....	1833	20	»	43,901	22,649	46,700	70,300	19,900
	1838	»	20					
	1841	3	»					
Malines à Anvers.....	1836	24	»	34,303	6,762	31,700	18,900	21,900
	1838	»	24					
	1840	3	»					
Malines à Louvain.....	1837	24	2	48,373	4,436	29,300	29,500	47,800
	1839	»	10					
	1841	»	12					
Louvain à Tirlemont.....	1837	19	»	58,687	2,039	25,000	26,300	52,000
	1839	»	8					
	1841	»	11					
Tirlemont à Waremme.....	1838	26	»	52,015	3,738	21,400	45,500	46,800
	1839	»	13					
	1841	»	13					
Waremme à Ans.....	1838	20	»	40,051	3,338	14,300	33,700	37,000
Landen à Saint-Trond.....	1839	10	»	10,731	1,767	24,900	100	»
Saint-Trond à Hasselt.....	1847	17	»	17,138	1,331	»	37,000	»
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,348	7,630	14,300	24,200	»
Liège à la frontière.....	1842	4	»	77,147	9,997	19,700	72,600	31,900
	1843	33	39					
Malines à Gand.....	1837	36	»	111,119	6,524	143,900	36,100	33,900
	1839	»	35					
	1841	»	25					
Gand à Ostende.....	1838	67	»	33,916	3,229	144,100	3,900	38,300
	1846	»	6					
	1849	»	15					
Gand à Courtray.....	1839	43	»	43,714	3,337	3,700	91,300	3,000
Courtray à Tournay.....	1842	34	»	49,712	4,439	25,600	71,800	12,900
	1847	»	3					
	1848	»	12					
Tournay à Jurbise.....	1847	15	»	48,138	6,303	»	109,000	»
	1848	33	»					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	»	39,623	10,134	7,300	36,900	33,100
	1844	»	3					
	1846	»	13					
Tubise à Soignies.....	1841	17	»	33,333	6,163	1,000	39,300	13,300
	1846	»	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	»	48,196	2,318	200	40,000	61,200
	1846	»	13					
	1847	»	11					
Mons à Quiévrain.....	1842	20	»	40,009	7,710	100	34,100	41,200
	1846	»	4					
	1847	»	16					
Braine à Namur.....	1842	14	»	124,686	8,937	»	173,300	91,800
	1843	63	»					
	1846	»	6					
	1847	»	19					
	1849	»	21					
		621	398	1,020,794	130,726	390,600	1,073,400	623,000
		1,019		1,131,320		2,305,000		

des renouvellements de rails effectués au 1^{er} janvier 1850.

RAILS ÔTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
RAILS ONDULÉS.			RAILS PARALLÈLES.			RAILS A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1850 à 1848	1849	TOTAL.	1850 à 1848	1849	TOTAL.	1848	1849	TOTAL.		
45,924	5,104	47,088	2,860	2,459	5,319	"	121	121	52,528	Au 1 ^{er} janvier 1849, il restait en approvi- sionnement en rails neufs pour l'entretien 17,203.25
31,034	150	32,075	96	1	97	"	186	186	32,356	Il a été fourni en rails neufs pendant l'an- née 1849 3,451.50
57,191	1,179	58,570	548	"	548	"	"	"	58,918	Les rails provenant du remaniage pendant la même année ont été de 32,854.50
21,711	4,021	22,732	5,595	"	5,595	"	66	66	28,594	Ensemble 53,509.56
34,023	1,567	35,590	5,495	"	5,495	"	15	15	39,400	Les remplacements effectués pendant l'an- née 1849 ont exigé l'em- ploi d'une quantité de rails neufs équivalant à 113,786.19
53,649	876	54,525	591	"	591	"	184	184	55,500	Il y a donc eu insuf- fisance d'une quantité de 60,216.63
5,071	"	5,071	"	"	"	"	"	"	5,071	qui ont été empruntés aux dépôts affectés à la construction de voies nouvelles et qui seront restitués lorsque les diverses fournitures adjudgées pour l'entre- tien en 1849 seront complétées.
"	"	"	"	25	25	"	"	"	25	
5,450	84	5,534	153	123	276	"	"	"	5,819	
14,767	47,652	62,399	4,404	"	4,404	"	"	"	66,803	Nota. La différence que l'on remarque en- tre le chiffre des rails neufs employés, qui est de 113,786.19
70,135	4,180	74,315	1,204	"	1,204	"	"	"	75,517	et le montant des rails renseignés dans les 11 ^e , 14 ^e et 17 ^e colon- nes, soit ensemble 83,181.45
13,746	124	15,870	"	203	203	71	16	87	16,162	résulte de ce qu'on a trouvé parmi les rails ôtés des voies 30,604.74
"	51	51	4,714	2,005	6,719	"	"	"	6,750	qui étaient suscep- tibles de réemploi et ne pouvaient dès lors figurer dans le nom- bre de ceux mis hors de service pour être remaniés.
"	"	"	911	"	911	76	10	86	997	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	485	485	2,932	10,552	13,284	"	"	"	13,767	
"	47	47	5,008	665	5,673	"	"	"	5,720	
"	28	28	14,494	684	15,178	"	4	4	15,210	
"	75	75	2,006	541	2,547	"	5	5	2,625	
"	"	"	15,565	4,800	18,435	"	18	18	18,475	
509,608	60,628	570,236	60,594	21,028	82,522	147	625	772	435,550	
570,237			82,522			772			435,550	

N° VI. — État de la fabrication du coke,

EMPLACEMENT DES FOURS.	MONTANT DES SALAIRES D'OUVRIERS EMPLOYÉS.			NOMBRE de MÈTRES CUBES de CHARBONS EMPLOYÉS.	VALEUR DES CHARBONS EMPLOYÉS.		NOMBRE D'HECTOLITRES DE CHARBONS.			PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE CHARBON.	
	A LA FABRICATION du COKE.	AU CHANGEMENT DU COKE et des CHARBONS.	TOTAL.		Y compris les frais de trans- port depuis le charbonnage jusque sur le carreau des fours.	Non compris les frais de trans- port depuis le charbonnage jusque sur le carreau des fours.	DÉLIVRÉS AUX ATELIERS.	EMPLOYÉS à la FABRICATION du COKE.	TOTAL.	Y compris les frais de trans- port depuis le charbonnage jusque sur le carreau des fours.	Non compris les frais de trans- port depuis le charbonnage jusque sur le carreau des fours.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Mét.	Fr. c.	Fr. c.	(a) Hect.	(a) Hect.	Hect.	Fr. c.	Fr. c.
OSTENDE..	148 80	62 00	210 80	170.000	5,060 00	2,040 00	415	1,680	2,093	1.461	0.974
GAND	903 20	361 20	1,326 40	1,185.076	20,112 29	14,196 91	740	13,440	14,180	1.418	1.001
MALINES..	1,604 40	993 60	2,688 00	2,394.282	37,154 43	23,244 32	5,233	25,653	28,910	1.284	0.873
ANS.....	1,953 80	1,120 40	3,036 20	2,304.257	32,901 94	52,901 94	1,989	29,470	51,439	1.046	1.046
JEMMAPES.	1,479 10	750 50	2,229 60	2,102.326	23,230 51	23,250 51	1,573	22,620	24,193	1.043	1.043
MANAGE...	307 40	334 00	861 40	835.099	7,304 34	7,304 34	290	9,340	9,650	0.779	0.779
HAL.....	100 00	73 60	173 60	182.000	2,348 00	1,911 00	340	1,783	2,123	1.199	0.899
Tout et moyennes.	6,830 70	3,913 50	10,746 00	9,889.220	123,491 53	109,029 02	8,604	103,990	112,394	1.141	0.968

(a) Le poids d'un hectolitre de charbon est d'environ 87 kilogrammes.

(b) Id. coke id. 33 id.

(c) Pour établir le prix de revient du coke, on n'a pas tenu compte de la valeur du petit coke, qui est d'environ 50 centimes par hectolitre.

(d) Les frais de transport ne sont déduits que sur 2,286^m3,564, l'administration ayant effectué elle-même le transport de Manage à Malines de 308^m3,718.

pendant les mois de janvier et février 1849.

VALEUR DU CHARBON.				PRODUITS OBTENUS.		PRODUITS MOYENS PAR HECTOLITRE.		PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE COKE (c).					PRIX DE REVIENT DU COKE PAR 1,000 KILOG.	
DÉLIVRÉ AUX ATELIERS.		EMPLOYÉ A LA FABRICATION DU COKE.		COKE.	PETIT COKE.	COKE.	PETIT COKE.	CHARBON.		MAIN-D'OEUVRE.	PRIX TOTAL.		Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.
Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.	Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.					Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.		Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.		
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(b) Hect.	Hect.	Hect.	Hect.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
606 32	404 21	2,454 48	1,656 52	2,853	48	1.680	0.028	0.866	0.578	0.032	0.918	0.650	26 25	18 00
1,049 52	740 74	10,055 02	15,455 44	22,450	575 ½	1.670	0.045	0.849	0.599	0.045	0.892	0.642	23 49	18 54
4,179 42	2,841 62	52,941 02	22,596 82	41,540 ½	974	1.612	0.058	0.797	0.542	0.041	0.838	0.583	23 94	16 66
2,080 49	2,080 49	50,825 62	50,825 62	46,715	865	1.585	0.029	0.660	0.660	0.041	0.701	0.701	20 05	20 05
1,642 75	1,642 75	25,592 66	25,592 66	36,254	656	1.605	0.028	0.651	0.651	0.041	0.692	0.692	19 77	19 77
225 91	225 91	7,275 86	7,275 86	15,162	474	1.625	0.051	0.480	0.480	0.033	0.515	0.515	14 66	14 66
407 66	505 66	2,140 54	1,604 72	2,812	176	1.575	0.099	0.761	0.571	0.035	0.796	0.606	22 74	17 51
9,817 16	5,528 67	118,652 59	100,662 32	167,570 ½	3,746 ½	1.611	0.056	0.708	0.601	0.041	0.749	0.642	21 40	18 54

Y compris les frais de transport de charbon par canaux depuis les charbonnages jusque sur le carreau des fours.
Non compris les frais de transport du charbon par canaux depuis les charbonnages jusque sur le carreau des fours.

N° VII.

Relevé des quantités de coke fournies, en 1849, par marchés directs.

DATES DE L'APPROBATION DES MARCHÉS.	STATIONS ou RECEPTION.	QUANTITÉS DE COKE FOURNIES.	PRIX PAR MILLE KILOGR.	DÉPENSE.	Observations.
9 février 1849.	Charleroy. .	Kilogr. 1,059,555	Fr. 16 00	Fr. 16,952 88	
14 id.	Ans.	80,380	16 25	1,402 68	
14 id.	Manage. . .	127,810	16 00	2,025 76	
9 id.	Ans.	1,000,015	"	16,280 00	
9 id.	Charleroy. .	816,270	16 00	13,060 32	
9 id.	Manage. . .	554,680	16 00	8,874 88	
9 id.	Bruxelles. .	950,880	14 50	14,077 04	
9 id.	Liège. . . .	500,010	16 00	8,000 16	
9 id.	Verviers . .	172,025	16 00	2,752 40	
TOTAUX		5,287,375	82,407 12	

N° VIII.

Relevé, par lot, des quantités de coke fournies en 1849, sur l'adjudication du 8 mars.

N° DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS		QUANTITÉS DE COKE FOURNIES. — Kilogrammes.	PRIX par 1,000 KIL.	DÉPENSE.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.				
1	Ronheide.....	Liège.....	468,800	15 90	7,435 92	
2	Verviers.....	Id.....	845,419	15 90	15,410 56	
3	Liège.....	Id.....	2,055,966	15 90	52,571 86	
4	Ans.....	Ans.....	1,916,568	16 19	50,994 89	Une redevance de fr. 34-35 a été déduite pour 163,586 kilog. fabriqués dans les fours de l'Etat à Ans.
5	Wareme.....	Id.....	646,085	16 19	10,460 11	
6	Landen.....	Id.....	124,495	16 54	2,008 11	Une redevance de fr. 26-14 a été déduite pour 124,495 kilog. fabriqués dans les fours de l'Etat à Ans.
7	St-Trond.....	Id.....	574,690	16 19	6,066 25	
8	Hasselt.....	Id.....	222,600	16 19	5,605 90	
9	Tirlemont.....	Id.....	1,949,860	16 54	51,451 24	Une redevance de fr. 409-47 a été déduite pour 1,949,860 kilog. fabriqués dans les fours de l'Etat à Ans.
10	Louvain.....	Liège.....	1,226,700	15 90	19,504 55	
11	Anvers.....	Malines....	1,625,645	20 75	55,752 15	
12	Malines.....	Id.....	5,798,050	20 75	78,809 54	Une redevance de fr. 4,500 a été déduite pour location de 9 fours de l'Etat à Malines.
13	Braine.....	Manage...	1,839,559	15 75	25,568 66	
14	Namur.....	Charleroy..	910,755	14 50	15,205 66	
15	Charleroy.....	Id.....	1,506,757	15 00	22,601 06	
16	Bruxelles (Midi)	Hal.....	1,918,459	17 60	55,764 88	Une redevance de fr. 2,000 a été déduite pour location des fours de l'Etat à Hal.
17	Id. (Nord)	Bruxelles..	1,061,060	15 00	15,915 90	
18	Manage.....	Manage....	1,151,860	15 75	15,562 25	Une redevance de fr. 2,000 a été déduite pour location des fours de l'Etat à Manage.
19	Jurbise.....	Id.....	687,260	15 75	9,057 55	
20	Quiévrain.....	Boussu....	1,224,850	17 50	21,189 90	
21	Mons.....	Jemmapes..	204,140	17 49	3,426 52	Une redevance de fr. 143-59 a été déduite pour location des fours de l'Etat à Jemmapes.
22	Tournay.....	Id.....	905,750	17 49	15,199 64	Id. de fr. 641-58 id., id.
23	Courtray.....	Id.....	745,250	17 49	12,475 98	Id. de fr. 525-11 id., id.
24	Leuze.....	Id.....	749,205	17 49	12,564 85	Id. de fr. 538-77 id., id.
25	Termonde.....	Malines....	206,710	20 75	4,289 23	
26	Gand.....	Gand.....	2,865,000	22 95	65,705 85	Une redevance de fr. 3,500 a été déduite pour location de 7 fours de l'Etat à Gand.
27	Aeltre.....	Id.....	184,065	22 95	4,224 29	
28	Deynze.....	Id.....	158,880	22 95	5,187 50	
29	Bruges.....	Id.....	207,165	22 95	4,754 44	
30	Ostende.....	Id.....	1,057,890	22 95	25,819 38	
	TOTAUX.....		52,745,555		376,558 12	

N° IX. — *Tableau statistique de la*

TRIMESTRES.	NOMBRE TOTAL		NOMBRE D'HEURES DE stationnement	NOMBRE DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES.	CONSUMATION 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.	179,876	1,829,255	58,632	7,497	9,878,925	7,852,745	845,805	1,049,580	150,795
2 ^e TRIMESTRE.	196,159	2,096,745	61,096	7,591	9,242,435	7,115,740	884,585	1,054,740	207,570
3 ^e TRIMESTRE.	226,262	2,465,811	66,877	8,155	11,012,960	8,475,660	950,060	1,141,700	464,940
4 ^e TRIMESTRE.	217,512	2,279,255	65,012	8,329	12,495,700	9,815,140	890,855	1,166,060	625,665
Totaux et moyennes	819,889	8,671,064	231,637	31,572	42,650,020	33,239,285	3,581,685	4,592,080	1,426,970

consommation du coke, pendant l'année 1849.

CONSOMMATION TOTALE		COKE CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE DE CINQ KILOMÈTRES PARCOURUE.					RAPPORT DE LA CONSOMMATION POUR LE STATIONNEMENT, L'ALLUMAGE ET LE SERVICE AVEC LA CONSOMMATION TOTALE.		Observations.
PAR LIEUE PARCOURUE.	PAR VOITURE CHARGÉE TRANSPORTÉE À 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.			
54.92	5.40	43.66	4.71	5.85	0.72	11.26	20.51		
47.12	4.41	36.28	4.31	5.27	1.06	10.84	23.01		
48.67	4.47	37.46	4.11	5.05	2.08	11.21	15.04		
57.50	5.48	45.17	4.09	5.37	2.87	12.33	21.45		
52.01	4.92	40.58	4.35	5.56	1.74	11.43	21.98		

N° X.

Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1849.

DÉSIGNATION.	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-GARDES ET GARDES		
1 ^{er} trimestre. .	3,828 61	3,770 58	2,123 11	9,722 50	
2 ^e id. . . .	7,196 18	3,027 28	2,442 52	12,665 98	
3 ^e id. . . .	4,779 89	3,163 86	2,475 20	10,418 95	
4 ^e id. . . .	2,354 36	2,652 18	2,118 42	7,122 96	
		12,613 90	9,157 25		
	18,159 24	21,771 15		39,930 39	

N° XI.

*Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines
au commencement et à la fin de l'année 1849.*

DÉSIGNATION DES OBJETS.	AU 1 ^{er} JANVIER 1849.		AU 1 ^{er} JANVIER 1850.	
	OBJETS		OBJETS	
	Destinés à l'exploitation et payés sur les fonds du budget.	Payés sur le fonds spécial.	Destinés à l'exploitation et payés sur les fonds du budget.	Payés sur le fonds spécial.
1 ^{re} catégorie. Matériel fixe.....	•	145,748 92	•	124,388 65
2 ^e id. Outils.....	95,454 51	•	85,470 56	•
3 ^e id. Ustensiles.....	55,858 48	•	60,797 80	•
4 ^e id. Engins d'incendie.....	8,266 45	•	8,060 10	•
5 ^e id. Mobilier.....	6,289 20	•	11,210 00	•
6 ^e id. Objets de consommation....	81,517 65	•	115,686 94	•
7 ^e id. Couleurs et drogueries.....	15,620 66	12,170 15	24,428 21	10,280 75
8 ^e id. Cuirs et peaux.....	8,660 45	•	15,926 00	•
9 ^e id. Étoffes, merceries et passementeries.	87,601 47	108,555 92	68,254 82	94,560 28
10 ^e id. Métaux.....	203,145 93	40,768 58	204,955 76	53,717 67
11 ^e id. Clous, vis, serrures et quincailleries.	41,082 28	•	64,950 91	•
12 ^e id. Bois divers.....	68,106 65	20,982 64	154,609 85	24,856 88
13 ^e id. Pièces de rechange pour machine.	285,436 67	•	341,614 15	•
14 ^e id. Pièces de rechange pour voitures.	80,593 95	157,051 25	79,247 70	159,971 55
15 ^e id. Objets pour fours à coke....	5,748 80	•	8,017 80	•
16 ^e id. Objets pour la route.....	58,952 60	37,787 20	52,454 89	58,516 80
TOTAUX.....fr.	1,098,115 55	541,044 66	1,255,646 57	485,889 58
Totaux généraux.....	1,659,160 19		1,741,535 75	

N° XII.

Modifications apportées au classement des marchandises pendant l'année 1849.

**Marchandises admises au transport aux prix et conditions
du tarif n° 3.**

- 1° Les os destinés à servir d'engrais.
 - 2° Le ciment.
 - 3° Les rails, coussinets, clavettes et coins en bois de chêne.
 - 4° Les tuiles et carreaux en terre cuite.
 - 5° La céruse et le blanc de zinc.
 - 6° Les bois de noyer préparés pour crosses de fusil.
 - 7° Les graines de lin, de colza, graines grasses en général et semences de fourrages.
 - 8° Les perches en sapin.
-

N° XIII.

CHEMIN DE FER BELGE-RHÉLAN.

Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État, en Belgique, et l'administration du chemin de fer rhélan.

Entre les soussignés,

d'une part :

MM. CATEAUX-WATTEL ,
COSTANTINI,
KREGLINGER ,
MASUI, *directeur de l'administration de l'exploitation des chemins de fer belges ;*
LEJEUNE, *inspecteur général au Ministère des Finances ;*
GROSFILS, *chef de division au Ministère des Travaux Publics ;*
A. DANDELIN, *ingénieur au corps des ponts et chaussées ;*
Délégués de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, et

d'autre part :

MM. MEVISSSEN, *président de la direction ;*
VON GEYR, *vice-président de la même direction ;*
A. OPPENHEIM et RICHARDSON, *directeurs ;*
STREBEL, *directeur de l'exploitation ;*
HAUCHECORNE, *agent général ;*

Représentant la Société du chemin de fer rhélan ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. L'administration de la compagnie rhénane fournira tout le matériel nécessaire au transport des voyageurs, équipages, chevaux et bestiaux, entre la station de Verviers et la frontière. Néanmoins, la traction des convois se fera par les locomotives belges jusqu'à la station de Ronheide.

Le transbordement des voyageurs et bagages aura lieu à Verviers.

ART. 2. Les waggons de toute espèce des deux administrations seront admis à circuler, sans transbordement, jusqu'à destination, sur les chemins de fer en relation, pour toute charge complète. Il en sera de même pour les waggons à bagages, quelle que soit leur charge.

ART. 3. Sauf l'exception stipulée à l'art. 1^{er}, les locomotives et voitures à voyageurs d'une administration ne pourront circuler sur les lignes de l'autre, sans une autorisation spéciale.

ART. 4. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel ; ce compte aura pour base les prix suivants, toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre :

1 ^o Pour le parcours d'une locomotive allumée, soit à charge, soit à vide, par kilomètre	fr. 1 20
2 ^o Pour le parcours d'une voiture à voyageurs à 4 roues, à charge ou à vide, par kilomètre	» 05
3 ^o Pour le parcours de toute autre voiture à 4 roues, à charge ou à vide, par kilomètre	» 05

Indépendamment du prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de vingt centimes par heure de retard, pour toute voiture qui ne serait pas rentrée dans un délai fixé à raison d'une heure par lieue de 5 kilomètres de distance, plus 60 heures pour le temps du déchargement, les heures de nuit comptant comme les heures de jour. Seulement les dimanches et jours fériés, pendant lesquels il ne se fera pas d'expédition en douane, ne compteront pas.

Toute fraction de lieue comptera pour une lieue, et toute fraction d'heure comptera pour une heure.

ART. 5. Les prix stipulés pour la circulation du matériel devant être considérés comme des prix de réciprocité, les deux administrations s'efforceront de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les comptes se balancent autant que possible à la fin de chaque exercice.

Il est convenu que toutes les fois qu'il se trouvera des waggons disponibles de la compagnie rhénane, à Anvers, ils seront chargés de préférence pour les expéditions à faire vers l'Allemagne.

ART. 6. Les grandes réparations du matériel s'effectueront par les soins de l'administration à laquelle il appartient.

Les petites réparations urgentes auront lieu par les soins de l'administration sur le territoire de laquelle le matériel se trouve.

Toutes les dépenses qui seront faites de ce chef par l'une des parties contractantes, soit pour réparations, soit pour fournitures quelconques, devront être justifiées par pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents et soldées réciproquement par trimestre.

ART. 7. Toute voiture ou locomotive destinée à franchir la frontière doit porter un numéro d'ordre, ainsi que l'indication de l'administration à laquelle elle appartient.

Déclaration doit au préalable être faite, à la douane des deux pays, de l'emploi de ce matériel à un service international.

Chaque administration assume la responsabilité des contraventions en matière de douane ; résultant de l'insuffisance de l'arrimage et du bâchage.

ART. 8. En cas d'accident, les conséquences en seront supportées comme suit :
a. Par l'administration du chemin de fer sur lequel l'accident aura eu lieu, s'il

résulte de la construction ou de l'entretien de la route ou s'il doit être attribué au personnel de la route et des stations ;

b. Par l'administration à laquelle appartient le matériel, s'il est constaté que la cause de l'accident provient du matériel ;

c. A frais communs, lorsqu'il y aura doute sur les causes de l'accident.

ART. 9. Les transports internationaux seront effectués aux prix et conditions du livret réglementaire annexé à cette convention.

ART. 10. L'échange des feuilles de route et la remise des expéditions qu'elles concernent se feront entre les agents des deux administrations, sous la surveillance et la responsabilité de l'employé supérieur de la station de Verviers.

ART. 11. L'acceptation des feuilles de route et des documents qui les accompagnent forme preuve de la remise, en bon état et en temps utile, des expéditions qui en font l'objet.

ART. 12. Tout dommage entraînant paiement d'indemnité aux intéressés, du chef de retard, d'entraves, de perte ou d'avaries occasionnés aux expéditions, sera supporté par l'administration sur le territoire de laquelle le fait aura eu lieu.

ART. 13. Il sera établi, pour le transport des voyageurs, marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens, un tarif commun résultant de l'application, à tous les parcours mixtes, des bases posées dans le livret réglementaire ci-annexé.

Ce tarif indiquera le prix total du transport et les parts afférentes à chaque administration.

ART. 14. Les deux administrations s'efforceront de régler le service des convois de manière à les mettre, autant que possible, en parfaite coïncidence.

A cet effet, elles se communiqueront, en temps utile, les projets d'organisation de ce service pour chaque période, ainsi que les changements partiels qu'elles apporteraient sur leur parcours respectif.

ART. 15. Un règlement particulier déterminera le mode à suivre pour l'exécution de la présente convention, et l'établissement des décomptes qui devront être arrêtés et liquidés mensuellement.

Les prix des tarifs étant calculés à raison de fr. 3-75 pour un thaler effectif, le solde revenant à l'État belge lui sera payé, à son choix, soit en thalers effectifs au taux susdit de fr. 3-75, soit en monnaie ayant cours légal en Belgique, au cours du jour.

Dans ce dernier cas, il sera tenu un compte particulier, par la Compagnie rhénane, de la différence au change.

ART. 16. La station d'Herbesthal sera entretenue et exploitée en commun par les deux administrations. Les frais résultant de ce chef seront supportés également par la Société rhénane et l'État belge.

Il sera payé par l'État belge, à la Société rhénane, une somme annuelle dont le chiffre sera calculé de commun accord entre les deux administrations, à raison de 2 1/2 p. % du capital d'exécution de la station d'Herbesthal. le viaduc frontière excepté.

ART. 17. L'administration belge payera annuellement à l'administration du chemin de fer rhéan, pour sa quote-part dans les frais du personnel des gardes

desservant les convois sur la section internationale, trois vingtièmes du montant de cette dépense pour la ligne totale de Verviers à Cologne.

ART. 18. Le personnel belge résidant et fonctionnant sur le territoire prussien, de même que le personnel rhénan sur le territoire belge, se conformera aux lois du pays et se soumettra aux instructions et ordres de service existant ou qui seraient prescrits à l'avenir.

Ce personnel devra être agréé par l'administration auprès de laquelle il opère, et fonctionnera sous la responsabilité de cette administration.

Tout ordre concernant le service international devra être arrêté de commun accord par les deux directeurs chargés de l'exploitation.

En cas de contravention ou d'insubordination de la part des employés précités, ils pourront être punis par l'administration sur le territoire de laquelle ils font leur service, sans préjudice aux poursuites judiciaires à exercer contre eux, si, par leur conduite ou leurs actions, ils avaient occasionné quelque accident.

ART. 19. La présente convention recevra son exécution le 1^{er} juillet prochain. A dater de cette époque, les conventions antérieures seront abrogées de plein droit.

ART. 20. La présente convention pourra être résiliée à l'expiration de chaque année, moyennant dénonciation faite six mois d'avance.

ART. 21. Les contractants se réservent, d'une part, l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, et, d'autre part, du conseil d'administration de la Société rhénane.

Fait en double à Cologne, le 2 juin 1849.

(Suivent les signatures.)

CHEMIN DE FER BELGE-RHÉNAN.

*Convention supplémentaire réglant les détails du service international
belge-rhénan.*

En exécution de l'art. 13 de la convention du 2 juin 1849, il a été convenu ce qui suit, entre les soussignés, délégués des deux administrations :

ART. 1^{er}. Les tableaux ci-annexés, dressés conformément aux stipulations des art. 7, 9, 21, 22, 28, 29, 30, 40, 41 et 45 du livret réglementaire international du 2 juin 1849, donnent, pour chaque nature de transport, les prix à percevoir sur chaque territoire.

Ces tableaux serviront à effectuer le partage des recettes entre les deux administrations et à la formation du tarif international dont il est fait mention à l'art. 13 de la convention susmentionnée du 2 juin courant.

ART. 2. Dans le but de ne pas majorer les prix du tarif actuel, il sera toutefois fait une exception pour les transports de marchandises à petite vitesse, entre les stations belges de Verviers et Dolhain et vers la station rhénane d'Aix-la-Chapelle et *vice versa*

Les prix de transport entre ces stations seront réglés comme suit :

Pour les marchandises de la 1^{re} section expédiées d'Aix-la-Chapelle sur Verviers, à raison de 40 centimes par 100 kilogrammes, déchargement en Belgique compris, dont 20 centimes pour l'administration belge et 20 centimes pour l'administration rhénane ;

Pour les marchandises de la 2^e section expédiées de Verviers sur Aix-la-Chapelle et *vice versa*, à raison de 27 centimes par 100 kilogrammes, chargement ou déchargement en Belgique compris, dont 13 centimes pour l'administration belge et 14 centimes pour l'administration rhénane ;

Pour les marchandises de la 2^e section expédiées de Dolhain sur Aix-la-Chapelle, également 27 centimes par 100 kilogrammes, chargement en Belgique compris, dont 10 centimes pour l'administration belge et 17 centimes pour l'administration rhénane.

ART. 3. Les instructions qui règlent actuellement le mode de comptabilité des recettes internationales sont maintenues.

La liquidation des sommes dues aux parties contractantes aura lieu mensuellement après réception d'un décompte général comprenant le crédit de chaque administration, tant pour les dépenses que pour les recettes.

ART. 4. Les chefs-gardes rhénans dresseront, chaque jour, un rapport sur la marche des convois entre Verviers et Aix-la-Chapelle.

Ils remettront ce rapport, pour visa et transmission à la direction belge, au chef

de la station de Verviers, sous les ordres duquel ils se trouveront immédiatement placés, eux et leurs gardes, pendant leur séjour à Verviers.

ART. 5. Les délégués des deux administrations, chefs du bureau mixte d'Aix-la-Chapelle, se doivent aide et assistance.

Ils ont le même pouvoir dans l'exercice de leurs fonctions,

En cas de contestation sur l'interprétation ou l'application des tarifs ou règlements, l'opinion prépondérante sera celle du délégué belge, s'il s'agit d'expéditions effectuées de la Belgique vers la Prusse, et celle du délégué rhénan, au contraire, s'il s'agit d'expéditions effectuées de la Prusse vers la Belgique.

Les rectifications seront, le cas échéant, opérées en conséquence.

Les délégués précités auront soin de formuler immédiatement les cas douteux ou contestés, dans une note qui mentionnera l'opinion de chacun d'eux ; cette note sera transmise, sans aucun retard, au directeur de l'administration rhénane qui la communiquera au directeur de l'administration belge, avec son avis sur la décision à prendre.

Les écritures concernant les marchandises expédiées de la Belgique vers l'Allemagne seront tenues par les soins des délégués belges ; celles concernant les marchandises de la Prusse vers la Belgique, par les soins des délégués rhénans.

Les registres contenant lesdites inscriptions, devant faire foi pour la justification des décomptes, ne pourront plus subir de changement après avoir été vérifiés et clôturés.

Ils resteront déposés au bureau mixte d'Aix-la-Chapelle.

ART. 6. Le bureau mixte d'Aix-la-Chapelle est spécialement appelé à vérifier si le matériel affecté aux transports internationaux (waggon, bâches, cordes, etc.) est conforme aux prescriptions de la douane et notamment à celles reprises dans le procès-verbal réglementaire du 19 novembre 1845.

Il déclarera au bureau principal de la douane d'Aix-la-Chapelle tous les waggon anciens et nouveaux pour lesquels cette formalité n'aurait pas encore été remplie.

Il tiendra un registre de contrôle pour lesdites déclarations.

ART. 7. Un relevé de la circulation du matériel sera tenu et parafé journellement par les préposés des deux administrations, à la station d'Herbesthal. Ce relevé sera envoyé par le premier convoi du lendemain au bureau mixte d'Aix-la-Chapelle, pour vérification et inscription au registre spécial du mouvement.

Ce registre sera arrêté et certifié tous les mois par les délégués belge et rhénan.

Les décomptes mensuels seront dressés en double expédition et certifiés par les délégués précités.

Les deux administrations pourront prendre des mesures pour contrôler l'emploi utile de leur matériel sur le territoire voisin.

ART. 8. Les bâches belges employées pour les expéditions en Prusse seront journellement renvoyées en Belgique et, autant que possible, par le premier convoi de voyageurs.

Le nombre des bâches, tant belges que rhénanes, sera renseigné sur les feuilles de route dans une colonne qui sera ajoutée à cet effet.

Les frais d'achat et de réparation des cordes de plombage seront supportés par

les deux administrations dans la proportion de $\frac{2}{3}$ pour l'administration belge, et $\frac{1}{3}$ pour l'administration rhénane.

L'administration belge fournira toutes les cordes neuves et portera au débit de l'administration rhénane $\frac{1}{3}$ de la dépense.

Par contre, l'administration rhénane déboursera les dépenses pour réparations et en portera $\frac{2}{3}$ à son crédit.

ART. 10. Les waggons belges, qui exigeraient de grandes réparations après leur déchargement dans les stations rhénanes, seront renvoyés à Malines par l'intermédiaire du délégué de l'administration belge.

Il en sera de même des bâches.

Quant au matériel rhénan qui se trouverait dans le même cas en Belgique, il sera renvoyé à Aix-la-Chapelle par les soins des chefs de station.

ART. 11. Les convois en coïncidence à Verviers n'attendront pas plus de quinze minutes après l'heure fixée pour le départ, à moins que le convoi en retard ne soit en vue de la station.

ART. 12. Aucun convoi spécial ou extraordinaire d'une administration ne pourra être dirigé vers la frontière pour continuer son trajet sur le territoire de l'autre administration, si cette dernière n'en a point reçu avis au moins 48 heures d'avance.

Autant que possible, ces convois ne seront organisés qu'après réception de la réponse à l'avis précité.

ART. 13. Les accidents qui surviendraient aux convois internationaux seront constatés par le chef de la station la plus rapprochée, lequel sera tenu d'adresser, sans délai, aux deux administrations, une expédition de son rapport au chef de service.

ART. 14. L'administration belge prendra les mesures nécessaires pour que les agents rhénans, fonctionnant en Belgique, reçoivent communication des instructions auxquels ils auront à se conformer.

L'administration rhénane agira de même à l'égard des agents belges fonctionnant en Prusse.

Le personnel actuellement attaché au service international se trouve de fait agréé par les deux administrations.

Toutefois le chef de la station d'Herbesthal sera tenu de fournir un cautionnement pour garantie de sa gestion belge.

A l'avenir ces agents devront être agréés individuellement, par correspondance, entre les directeurs des deux administrations.

Les punitions ne seront infligées qu'après une enquête minutieuse faite par le chef de service.

Avis pour exécution en sera donné, dans le plus bref délai, au directeur de l'administration à laquelle appartient l'agent trouvé en défaut.

Si la punition comporte une retenue de traitement, le montant en sera transmis par le directeur de l'agent puni.

ART. 15. L'administration belge désignera, dans l'enceinte de la station de Verviers, un local où les gardes rhénans pourront attendre le départ des convois qu'ils doivent accompagner.

Des locaux spéciaux seront également réservés aux délégués des deux administrations à Aix-la-Chapelle et à Verviers.

Ces locaux seront convenablement meublés, chauffés et éclairés aux frais de l'administration qui est tenue de les fournir.

ART. 16. Les convois internationaux de marchandises devront toujours être composés de manière à ce que les waggons pour une même destination se trouvent réunis et placés selon la position géographique des stations.

Ainsi, pour les convois venant de la Belgique, les waggons en destination d'Herbesthal seront à la tête du convoi ; puis viendront les waggons pour Aix-la-Chapelle, enfin ceux pour les stations intermédiaires et pour Cologne.

L'administration rhénane agira de la même manière pour la composition des convois expédiés de la Prusse vers la Belgique.

Le chef de la station de Verviers sera spécialement chargé de recomposer les convois qui ne seraient point formés dans l'ordre sus-indiqué.

Fait en double expédition, à Bruxelles, le 20 juin 1849, sous réserve d'approbation.

MASUI.

HAUCHECORNE.

A. DANDELIN.

STREBEL.

N° XIV.

CHEMIN DE FER FRANCO-BELGE.

Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État, en Belgique, et l'administration du chemin de fer du Nord, en France.



Entre les soussignés,

D'une part :

MM. MASUI, *directeur de l'administration des chemins de fer de Belgique* ;
 LEJEUNE, *inspecteur général au Ministère des Finances* ;
 A. DANDELIN, *ingénieur des ponts et chaussées* ;
 HAUCHECORNE, *agent général* ;
 CATEAUX-WATTEL, *membre de la chambre de commerce d'Anvers* ;
 BRUNEAU, *directeur des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt* ;

Délégués de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, et,

D'autre part :

MM. DELEBECQUE, *vice-président du chemin de fer du Nord* ;
 E. PEREIRE, *administrateur dudit chemin* ;

Représentants de la compagnie du chemin de fer du Nord ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. L'administration française payera à l'administration belge, pour le service des stations de Mouseron et de Quiévrain et pour le parcours de la voie belge :

Sur la ligne de Lille à Mouseron, 2 francs par convoi ;
 Sur celle de Valenciennes à Quiévrain, 1 franc par convoi.

ART. 2. Les voitures de toute espèce des deux administrations seront admises à circuler sur les chemins de fer en relation.

Néanmoins le matériel belge à tampons étroits ne pourra généralement pas dépasser les stations de Lille et de Valenciennes.

Les voitures françaises, de 1^{re} et de 2^e classe, feront le trajet entier de Paris à Bruxelles et retour, de manière à éviter tout déplacement aux voyageurs munis de coupons pour ledit trajet.

La même facilité pourra être accordée pour les relations entre Calais ou Lille et Bruxelles, par Tournai et par Gand.

ART. 3. Les locomotives de l'une administration ne pourront circuler sur les lignes de l'autre, sans une autorisation spéciale.

ART. 4. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel ; ce compte aura pour base les prix suivants, toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre :

1 ^o Pour le parcours d'une locomotive allumée, soit à charge, soit à vide, par kilomètre	fr. 1 20
2 ^o Pour le parcours d'une voiture à voyageurs, à 4 roues, à charge ou à vide, par kilomètre	0 05
3 ^o Pour le parcours de toute autre voiture à charge ou à vide, par kilomètre	0 05

Les prix stipulés pour la circulation du matériel, devant être considérés comme des prix de réciprocité, les deux administrations s'efforceront de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les comptes se balancent, autant que possible, à la fin de chaque exercice.

Indépendamment du prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de vingt centimes par heure de retard, pour toute voiture qui ne serait pas rentrée dans un délai fixé à raison d'une heure par lieue de cinq kilomètres de distance, plus quarante-huit heures pour le temps du déchargement, les heures de nuit comptant comme les heures de jour.

Toute fraction de lieue comptera pour une lieue, et toute fraction d'heure comptera pour une heure.

ART. 5. Les grandes réparations du matériel s'effectueront par les soins de l'administration à laquelle il appartient.

Les petites réparations urgentes auront lieu par les soins de l'administration sur le territoire de laquelle le matériel se trouve.

Toutes les dépenses qui seront faites de ce chef par l'une des parties contractantes, soit pour réparations, soit pour fournitures quelconques, devront être justifiées par pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents, et soldées réciproquement par trimestre.

ART. 6. En cas d'accident, les conséquences en seront supportées comme suit :

a. Par l'administration du chemin de fer sur lequel l'accident aura eu lieu, s'il résulte de la construction ou de l'entretien de la route, ou s'il doit être attribué au personnel de la route et des stations ;

b. Par l'administration à laquelle appartient le matériel, s'il est constaté que la cause de l'accident provient du matériel ;

c. A frais communs, lorsqu'il y aura doute sur les causes de l'accident.

ART. 7. L'échange des feuilles de route et la remise des expéditions qu'elles concernent se feront entre les agents des deux administrations, sous la surveillance et la responsabilité de l'employé supérieur des stations où les deux chemins de fer se relient.

ART. 8. L'acceptation des feuilles de route et des documents qui les accompagnent forme preuve de la remise, en bon état et en temps utile, des expéditions qui en font l'objet.

ART. 9. Tout dommage entraînant paiement d'indemnité aux intéressés du chef de retard, d'entraves, de perte ou d'avaries, occasionnés aux expéditions, sera supporté par l'administration sur le territoire de laquelle le fait aura eu lieu.

ART. 10. Les transports internationaux seront effectués aux prix et conditions du livret réglementaire annexé à cette convention.

Toutefois les deux administrations pourront prendre, de commun accord, des dispositions exceptionnelles, dans le but d'assurer au chemin de fer des transports considérables et réguliers, au moyen de réductions spéciales de prix.

Dans ce cas, la base des prix réduits serait la même sur les deux territoires, à raison des distances.

ART. 11. Dans le cas où, par mesure générale, l'administration belge élèverait les prix de son tarif intérieur, ces augmentations de prix seront applicables au tarif franco-belge, pour le parcours en Belgique, pourvu que ces prix ne soient pas supérieurs à ceux du tarif pour le parcours français.

ART. 12. Les deux administrations établiront aux bureaux-frontières de Mouscron, de Quiévrain, de Lille et de Valenciennes, des agents chargés de remplir les formalités en douane, indépendamment de ceux qui seraient reconnus nécessaires dans les localités où se trouvent des entrepôts de douane.

Ces formalités s'effectueront, de part et d'autre, sans frais de commission, la marchandise n'ayant à supporter que les déboursés réels et les dépenses résultant desdites formalités.

ART. 13. Les deux administrations s'efforceront de régler le service des convois de manière à les mettre, autant que possible, en parfaite coïncidence.

A cet effet, les projets d'organisation de ce service pour chaque période seront communiqués réciproquement en temps utile, et, au besoin, examinés et discutés en commun.

Il en sera de même des changements partiels qu'elles apporteraient sur leur parcours respectif.

ART. 14. Le règlement actuel de comptabilité pour l'établissement des décomptes est maintenu; ces décomptes devront être arrêtés et liquidés mensuellement en monnaie ayant cours légal.

ART. 15. Le personnel belge fonctionnant et résidant sur le territoire français, de même que le personnel français sur le territoire belge, se conformera aux lois du pays et se soumettra aux instructions et ordres de service existants ou qui seraient prescrits à l'avenir.

Ce personnel devra être agréé par l'administration auprès de laquelle il opère.

Tout ordre concernant le service international devra être arrêté, de commun accord, par les fonctionnaires chargés de l'exploitation.

ART. 16. En cas de contestations, les deux parties acceptent réciproquement la compétence des tribunaux français et belges, d'après les règles de juridiction

tracées par les Codes de commerce et de procédure en vigueur en France et en Belgique.

ART. 17. La présente convention recevra son exécution à partir du 1^{er} octobre prochain.

Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets à l'expiration de chaque exercice, moyennant avis donné six mois à l'avance, c'est-à-dire avant le 1^{er} juillet.

ART. 18. A dater de la mise en vigueur de la présente convention, toutes les dispositions antérieures seront abrogées.

ART. 19 Des délégués des deux administrations se réuniront régulièrement dans la première quinzaine de chaque trimestre, afin de rechercher les moyens d'activer les relations internationales et de régler tous les points relatifs au service.

ART. 20. Les contractants se réservent l'approbation, d'une part, de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, et d'autre part, du conseil d'administration de la compagnie du Nord.

Fait en double, à Paris, le 12 septembre 1849.

(Suivent les signatures.)

N° XV.

CHEMIN DE FER FRANCO-BELGE-RHÉNAN.

Convention réglant les relations de service entre les administrations des chemins de fer du Nord en France, de l'État en Belgique et Rhénan en Prusse.

Entre les soussignés,

D'une part :

MM. MASUI, *directeur de l'administration des chemins de fer de Belgique ;*
LEJEUNE, *inspecteur général au Ministère des Finances ;*
A. DANDELIN, *ingénieur des ponts et chaussées ;*
CATEAUX-WATEL, *membre de la chambre de commerce d'Anvers ;*
BRUNEAU, *directeur des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt,*

Délégués de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique ;

D'autre part :

MM. DELEBECQUE, *vice-président du conseil de l'administration du chemin de fer du Nord ;*

E. PÉREIRE, *administrateur dudit chemin,*

Représentants de la compagnie du chemin de fer du Nord ;

Et de troisième part :

MM. HAUCHECORNE, *agent général ;*

STREBEL, *directeur de l'exploitation,*

Délégués de l'administration du chemin de fer rhénan ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les voyageurs se rendant de France en Prusse, et réciproquement, recevront un coupon international valable pour tout le parcours. Toutefois cette mesure ne s'appliquera qu'aux voyageurs dans les voitures de 1^{re} et de 2^e classe et aux stations françaises et rhénanes indiquées au livret réglementaire franco-belge-rhénan joint à la présente convention.

ART. 2. Les bagages et les équipages seront inscrits, de part et d'autre, pour les destinations désignées au livret.

La remise s'en opérera réciproquement aux stations de Bruxelles, de Mouscron

et de Verviers, entre les agents des parties contractantes, qui se donneront mutuellement décharge.

Il est entendu que les bagages passant en transit direct par la Belgique seront dispensés de toute visite en douane avant l'arrivée à destination.

ART. 3. Les animaux ne seront pas admis au transport direct entre la France et la Prusse.

ART. 4. Les finances et objets déclarés à la valeur seront inscrits à Paris, Compiègne, Valenciennes, Lille, Dunkerque et Calais pour Aix-la-Chapelle et Cologne, et réciproquement.

ART. 5. Les marchandises seront admises au transport direct, par grande et par petite vitesse, en destination des stations françaises et rhénanes indiquées au livret réglementaire franco-belge-rhénan. Celles à grande vitesse entrent dans la première catégorie des transports par les trains de voyageurs. Celles transportées par les convois de petite vitesse forment la deuxième catégorie, et sont divisées en deux sections, dont la première comprend les marchandises en général et la seconde les objets classés nominativement à une taxe réduite, suivant le livret réglementaire ci-dessus mentionné.

ART. 6. Les transports internationaux franco-belge-rhénan de grande et petite vitesse seront effectués aux prix et conditions du livret réglementaire annexé à cette convention. Il y sera établi un tarif commun résultant des prix arrêtés par les trois administrations.

Toutefois les trois administrations pourront prendre, de commun accord, des dispositions exceptionnelles, dans le but d'assurer au chemin de fer des transports considérables et réguliers, au moyen de réductions spéciales de prix. Dans ce cas, la base des prix réduits serait la même sur les trois territoires, à raison des distances.

ART. 7. Les transports des marchandises de la deuxième catégorie (petite vitesse) ne seront effectués provisoirement de Paris, Compiègne, Valenciennes et de Calais, Dunkerque, Lille (en France), ainsi que de Cologne et Aix-la-Chapelle (en Prusse), que deux fois par semaine, à jours fixes, suivant un service de départ et d'arrivée à régler, de commun accord, sur les trois parcours.

ART. 8. Dans le cas où les parties contractantes continueraient à faire convoier provisoirement, entre Cologne et Paris, les transports de marchandises de petite vitesse, par des agents spéciaux responsables du transport dans les conditions voulues, ces agents seront agréés et payés par les trois administrations, et les frais continueront à être supportés dans la proportion de 47 p. % pour le chemin de fer du Nord, 39 p. % pour la Belgique, et 14 p. % pour le chemin de fer rhénan.

ART. 9. Les transports à grande vitesse (voyageurs, bagages, équipages, petites marchandises et finances) auront lieu par les trains allant directement de Paris à Cologne et réciproquement, ainsi que par ceux allant directement de Calais et Lille à Cologne et réciproquement, sauf à désigner ces trains spécialement dans les tableaux de départ et avis.

concernent se feront entre les agents des deux administrations, sous la surveillance et la responsabilité des employés supérieurs des stations respectives.

L'acceptation des feuilles de route et des documents qui les accompagnent forme preuve de la remise, en bon état et en temps utile, des expéditions qui en font l'objet.

ART. 11. Les trois administrations établiront, aux bureaux-frontières, des agents chargés de remplir les formalités en douane, indépendamment de ceux qui seraient reconnus nécessaires dans les localités où se trouvent des entrepôts de douane.

Ces formalités s'effectueront, de part et d'autre, sans frais de commission, la marchandise n'ayant à supporter que les déboursés réels et les dépenses résultant des dites formalités.

ART. 12. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel; ce compte aura pour base le prix de 3 centimes par kilomètre, pour le parcours de chaque waggon à 4 roues, à charge ou à vide, sur chaque territoire.

ART. 13. Indépendamment du prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de 20 centimes par heure de retard, pour toute voiture qui ne serait pas rentrée dans un délai fixé à raison d'une heure par lieue de cinq kilomètres de distance, plus 60 heures pour le temps du déchargement, les heures de nuit comptant comme les heures de jour. Seulement les dimanches et jours fériés, pendant lesquels il ne se fera pas d'expédition en douane, ne compteront pas.

Toute fraction de lieue comptera pour une lieue, et toute fraction d'heure pour une heure.

ART. 14. Les grandes réparations du matériel s'effectueront par les soins de l'administration à laquelle il appartient.

Les petites réparations urgentes auront lieu par les soins de l'administration sur le territoire de laquelle le matériel se trouve.

Toutes les dépenses qui seront faites de ce chef par l'une des parties contractantes, soit pour réparations, soit pour fournitures quelconques, devront être justifiées par pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents, et soldées réciproquement par trimestre.

ART. 15. En cas d'accident, les conséquences en seront supportées comme suit :

a. Par l'administration du chemin de fer sur lequel l'accident aura eu lieu, s'il résulte de la construction ou de l'entretien de la route, ou s'il doit être attribué au personnel de la route et des stations ;

b. Par l'administration à laquelle appartient le matériel, s'il est constaté que la cause de l'accident provient du matériel ;

c. A frais communs, lorsqu'il y aura doute sur les causes de l'accident.

ART. 16. Tout dommage entraînant paiement d'indemnité aux intéressés, du chef de retard, d'entraves, de pertes ou avaries occasionnés aux expéditions, sera supporté par l'administration sur le territoire de laquelle le fait aura eu lieu.

ART. 17. En cas de contestation, les trois parties acceptent réciproquement la compétence des tribunaux français, belges et des provinces rhénanes en Prusse. d'après les règles de juridiction tracées par les Codes de commerce et de

procédure en vigueur en France, en Belgique et dans les provinces rhénanes de la Prusse.

ART. 18. Le règlement particulier déterminant le mode à suivre pour l'exécution du service franco-belge-rhénan et pour l'établissement des décomptes à arrêter et à liquider mensuellement, en considérant les administrations belge et rhénane comme ne formant qu'une vis-à-vis du chemin de fer du Nord, continuera à servir de base d'application, et sera complété par suite de modifications apportées par la présente convention à celle du 28 mars 1847.

ART. 19. La présente convention recevra son exécution à partir du 1^{er} octobre 1849. A dater de cette époque, la convention du 28 mars 1847 sera abrogée.

ART. 20. La présente convention pourra être résiliée à l'expiration de chaque année, moyennant dénonciation faite six mois d'avance par l'une des trois parties contractantes.

ART. 21. Les contractants se réservent, d'une part, l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, d'autre part, du conseil de la compagnie du chemin de fer du Nord, et en troisième lieu, de la direction ainsi que du conseil d'administration de la société du chemin de fer rhénan.

Fait en triple expédition à Paris, le 15 septembre 1849.

(Suivent les signatures.)

N° XVI.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

Convention réglant les relations de service entre l'Administration des chemins de fer de l'État et celle du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Entre le Ministre des Travaux Publics d'une part, et GEORGE SHEWARD, administrateur-résident de la Compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, muni de pouvoirs à cet effet, d'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les stations de Charleroy et de Marchienne-au-Pont sont considérées comme points extrêmes du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de telle sorte que tous les transports de ces deux stations vers les stations de la compagnie et *vice versa*, sont considérés comme effectués sur la ligne de la compagnie qui en percevra les recettes à son profit.

ART. 2. Les relations entre le chemin de fer de l'État et celui de la compagnie seront desservies au moyen de deux branches partant de la station de la Sambre et se dirigeant, l'une vers Charleroy et l'autre vers Marchienne.

Les voitures de la compagnie remorquées par ses locomotives seront admises dans les stations de Charleroy et de Marchienne.

Cependant les wagons à marchandises seulement seront admis dans la station de Marchienne.

ART. 3. L'État prend à sa charge l'entretien des voies, excenriques et plates-formes des deux stations.

Il fournira les eaux nécessaires ou grues hydrauliques dans la station de Charleroy, pour l'alimentation des locomotives du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Cependant la compagnie pourra renoncer à la fourniture de l'eau d'alimentation par l'État en avertissant l'administration un mois à l'avance.

ART. 4. La compagnie pourra remiser une de ses machines dans la remise aux locomotives de la station de Charleroy. Elle pourra renoncer à cette faculté en prévenant l'administration des chemins de fer de l'État, un mois à l'avance.

De même l'administration des chemins de fer de l'État pourra la faire cesser en avertissant dans le même délai.

ART. 5. La compagnie payera, annuellement, à l'État, une redevance fixée comme suit :

Pour l'usage des terrains et clôtures et pour la construction et l'entretien des voies des deux stations , fr.	9,200
Pour l'eau d'alimentation à fournir par l'État à la station de Charleroy	750
Pour l'usage de la remise aux locomotives à la même station	1,000
En tout fr.	<u>10,950</u>

dix mille neuf cent trente francs.

Dans le cas où la compagnie renoncerait à la fourniture de l'eau par l'État, la redevance annuelle serait diminuée de *sept cent trente francs*.

De même, dès que la compagnie cessera de faire usage de la remise, la redevance annuelle sera diminuée de *mille francs*.

ART. 6. La redevance fixée par l'article précédent ne comprenant rien pour l'usage des bâtiments, eu égard à leur état provisoire, elle sera augmentée, de commun accord, au fur et à mesure que les constructions définitives à élever dans ces deux stations, et destinées à être utilisées pour les deux services, seront établies et livrées à l'exploitation par les soins et aux frais de l'État.

Il en sera de même chaque fois que les besoins des transports exigeront l'exécution de nouveaux travaux de terrassement, voies, pavage, rampes ou autres, et que ces travaux seront utilisés pour les deux services.

ART. 7. Une habitation de garde-excentrique sera mise, par la compagnie concessionnaire, à la disposition de l'administration des chemins de fer de l'État, à chacun des deux points d'intersection des branches de raccordement avec le voie de l'État.

ART. 8. La compagnie établira, à ses frais, un système de télégraphe électrique avec tous ses accessoires, mettant en communication :

1^o Les stations de Charleroy et de Marchienne avec celle de la Sambre et réciproquement ;

2^o La station de Charleroy avec le poste du garde-excentrique de la branche vers Charleroy et réciproquement ;

3^o La station de Marchienne avec le poste du garde-excentrique de la branche vers Marchienne et réciproquement.

Les aubettes nécessaires à cet effet seront construites par la compagnie concessionnaire et à ses frais.

Les cadrans seront établis dans les stations de Charleroy et de Marchienne, aussi près que possible des bâtiments de recettes.

Les projets complets de ces télégraphes seront soumis à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, et leur établissement aura lieu sous la surveillance d'un ingénieur du chemin de fer de l'État.

ART. 9. La compagnie établira, en outre, à ses frais, quatre signaux manœuvrés à distance, qui seront placés à deux cents mètres des points de raccordement sur la voie de l'État et sur les deux branches partant de la station de la Sambre.

ART. 10. La compagnie entretiendra :

1^o Les habitations de garde-excentrique ;

2^o Le télégraphe électrique et ses dépendances :

3° Les excentriques et voies de raccordement établis aux points de jonction.

Les réparations de ces voies ne pourront avoir lieu qu'en présence d'un agent de l'État, désigné par l'ingénieur du service des routes sur la ligne du Midi.

ART. 11. Un garde-excentrique sera placé à chacun des deux points de raccordement. Ces agents seront au choix et sous les ordres de l'administration des chemins de fer de l'État. Leurs salaires seront payés par la société qui déposera, trimestriellement et par anticipation, la somme de quatre cents francs, nécessaire à cet effet, entre les mains du chef de la station de Charleroy.

ART. 12. Tout convoi venant de la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse et se rendant soit à Charleroy, soit à Marchienne, s'arrêtera dans la station de la Sambre. Il ne pourra se remettre en marche qu'après que le chef de la station où il se rendra aura fait savoir, sur la demande du chef de station de la Sambre, que la voie de l'État est libre. Il ne pourra, en outre, dépasser le poteau de signal que dans le cas où celui-ci indiquera également que la route est libre.

Les signaux d'arrêt, de ralentissement et autres, seront déterminés par un ordre de service.

ART. 13. L'État se réserve de faire tous les ordres de service et règlements concernant la circulation entre la station de la Sambre et celles de Charleroy et de Marchienne.

Les agents de la compagnie devront s'y conformer, et celle-ci s'engage à donner suite à toute proposition de punition et de renvoi à charge de son personnel pour actes de négligence, imprévoyance ou insubordination commis sur ces parties de routes ou dans les stations de Charleroy et de Marchienne.

ART. 14. L'État se réserve également de faire circuler les convois de la compagnie, soit sur une seule de ces voies, soit sur les deux, selon qu'il le jugera le plus convenable.

ART. 15. La compagnie payera, pour le parcours du chemin de fer de l'État, à partir du point de jonction de chacune des branches de raccordement :

Dans la direction de Charleroy, deux francs vingt-cinq centimes par convoi ;

Dans la direction de Marchienne, un franc cinquante centimes par convoi.

ART. 16. Le service des stations de Marchienne-au-Pont et de Charleroy, en ce qui concerne la recette des voyageurs, bagages et marchandises, ainsi que le chargement et le déchargement, la formation des convois, en un mot, tout le service intérieur des bureaux et de ces stations, sera fait aux frais du Gouvernement et par ses agents. Néanmoins les écritures relatives aux transports de la ligne de la Société seront tenues sur des registres et imprimés spéciaux fournis par celle-ci et réglées et assurées journalièrement.

L'administration de la Société ou son délégué aura le droit de contrôler les opérations desdites stations, en ce qui touche les intérêts de la compagnie. Ce contrôle se fera autant que possible, de commun accord avec les contrôleurs et vérificateurs du Gouvernement. Pour ce service fait par ce personnel de l'État pour le compte de la compagnie, celle-ci payera à l'État une somme égale à 5 p. % de toutes les recettes effectuées pour son compte dans les stations de Charleroy et de Marchienne.

ART. 17. Les voitures de toute espèce de chaque administration seront admises

à circuler sur les deux chemins de fer en relation; néanmoins les waggons de la Société ne seront admis à circuler sur le chemin de fer de l'État au delà de Charleroy et de Marchienne, qu'après avoir été agréés par la direction du chemin de fer de l'État, laquelle fera apposer sur les waggons qu'elle aura agréés une marque distinctive avec l'indication du poids *maximum* qu'ils pourront porter et des parties de route qu'ils pourront parcourir.

Les waggons de la compagnie seront, en outre, visités par les agents de l'administration des chemins de fer de l'État à chaque passage d'un convoi dans les stations de Charleroy et de Marchienne.

ART. 18. Les locomotives de l'une administration ne pourront circuler sur les lignes de l'autre, sans une autorisation spéciale.

ART. 19. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel.

Ce compte aura pour bases les prix suivants :

1° Pour le parcours d'une locomotive allumée, soit à charge, soit à vide, par kilomètre	fr. 1 20
2° Pour le parcours d'une voiture à voyageurs à 4 roues à charge ou vide, par kilomètre	0 03
3° Pour le parcours à charge ou à vide de toutes autres voitures agréées par la direction des chemins de fer de l'État, par kilomètre	0 03

Le prix de trois centimes sera réduit, en ce qui concerne les waggons de la compagnie, au *prorata* du *maximum* de chargement que ces waggons pourront recevoir en conformité de l'art. 17.

Indépendamment des prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de vingt centimes par heure de retard pour toute voiture qui ne sera pas rentrée dans un délai calculé à raison d'une heure par lieue de 3 kilomètres de distance, plus 36 heures pour le temps du déchargement, les heures de nuit comptant comme les heures de jour.

Toute fraction de lieue comptera pour une lieue, et toute fraction d'heure comptera pour une heure.

ART. 20. Les grandes réparations du matériel s'effectueront par les soins de l'administration à laquelle il appartient.

Les petites réparations urgentes auront lieu par les soins de l'administration sur le territoire de laquelle le matériel se trouve, mais les frais seront à charge de l'administration propriétaire du matériel.

Toutes les dépenses qui seront faites de ce dernier chef par l'une des parties contractantes, soit pour réparations, soit pour fournitures quelconques, devront être justifiées par pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents, et soldées réciproquement par mois.

ART. 21. Toute voiture ou locomotive destinée à franchir la frontière du royaume doit porter un numéro d'ordre ainsi que l'indication de l'administration à laquelle elle appartient; déclaration doit, au préalable, être faite à la douane des deux pays de l'emploi de ce matériel au service international.

ART. 22. En cas d'accident, de pertes, avaries ou retards, les conséquences seront supportées comme suit :

a. Par l'administration du chemin de fer sur lequel le fait aura eu lieu, s'il résulte de la construction ou de l'entretien de la voie, ou s'il doit être attribué au personnel de la route ou des stations ;

b. Par l'administration à laquelle appartient le matériel, s'il est constaté que ce fait provient du matériel ;

c. A frais communs et en raison de la distance parcourue sur chaque territoire lorsqu'il y aura doute.

ART. 23. L'échange des feuilles de route et la remise des expéditions qu'elles concernent se feront entre les agents des deux administrations sous la surveillance et la responsabilité de l'employé supérieur des stations de Marchienne et de Charleroy.

ART. 24. L'acceptation des feuilles de route et des documents qui les accompagnent forme preuve de la remise, en temps utile, des expéditions qui en font l'objet.

ART. 25. Les transports de voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens, entre les stations de l'État et les stations de la compagnie, seront effectués aux prix et conditions du livret réglementaire de chaque administration, le tarif mixte se composant du tarif de l'État pour le parcours effectué sur le territoire de celui-ci et du tarif octroyé de la compagnie par la loi de concession, pour le parcours effectué sur les lignes du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse déterminées comme il est dit à l'art 1^{er}.

Néanmoins, en ce qui concerne les marchandises, il ne sera compté que la moitié des frais fixes pour le parcours effectué sur le chemin de fer de l'État.

ART. 26. Les deux administrations s'efforceront de régler le service des convois de voyageurs et de marchandises de manière à les mettre, autant que possible, en parfaite coïncidence.

A cet effet, elles se communiqueront, en temps utile, les projets d'organisation de ce service pour chaque période, ainsi que les changements partiels qu'elles apporteraient sur leurs parcours respectifs.

ART. 27. Tous les agents de la compagnie chargés d'accompagner les voyageurs et les marchandises jusqu'aux stations de Marchienne et de Charleroy seront sous les ordres des chefs de ces stations.

Réciproquement, les agents du Gouvernement en service dans la station de la Sambre seront sous les ordres du chef de cette station.

ART. 28. Un règlement particulier déterminera le mode à suivre pour l'exécution de la présente convention, la tenue des écritures et l'établissement des décomptes qui devront être arrêtés mensuellement et liquidés en monnaie ayant cours légal.

ART. 29. La présente convention aura son exécution à partir du 5 janvier 1850.

Elle pourra être dénoncée par chacune des parties pour cesser ses effets à toute époque de l'année, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

Fait en double expédition à Bruxelles, le 31 décembre 1849.

(Suivent les signatures.)

Avant de signer la convention ci-dessus, les parties ont déclaré que, bien qu'il soit dit à l'art. 5 que la redevance à payer par la compagnie a été fixée tant à raison de l'usage des terrains et clôtures que pour la construction et l'entretien des voies des deux stations, il n'a été rien compris, en réalité, de ce dernier chef, dans le chiffre de la redevance, et qu'elles se réservent d'en convenir ultérieurement.

(41)

N° XVII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports,
pendant l'année 1849.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	TOTAL.	
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MISINCH.						AU POIDS TIXÉ.
								Par colis						Quint.
1849														
JANVIER.....	20,824	56,412	159,430	236,666	3,926	1,736	242,328	4,267	4,852	31	59	87	272	417
FÉVRIER....	20,014	49,787	166,588	236,387	997	2,392	239,776	4,834	5,909	39	70	78	216	364
MARS.....	22,300	53,193	186,888	262,281	1,900	3,468	267,649	4,943	5,657	41	87	94	274	465
AVRIL.....	26,014	61,717	216,749	304,480	2,583	3,500	310,503	6,032	6,556	91	107	97	393	597
MAI.....	29,381	64,799	257,359	351,339	27,637	3,880	353,056	6,466	7,485	99	131	159	430	720
JUIN.....	29,804	60,141	240,465	330,413	2,943	2,725	336,081	7,036	8,370	135	114	105	383	602
JUILLET....	38,056	81,538	207,640	417,234	4,950	3,379	426,563	7,385	9,507	115	121	92	315	558
AOUT.....	38,888	73,948	263,333	376,169	17,106	2,792	396,067	7,860	11,951	140	134	81	357	572
SEPTEMBRE.	38,440	83,973	297,908	420,319	5,288	3,670	429,377	8,174	11,211	110	104	85	239	408
OCTOBRE....	31,067	71,621	246,497	349,185	3,596	3,092	355,873	6,536	9,612	140	116	62	472	650
NOVEMBRE..	21,660	59,290	197,578	281,548	2,082	1,727	285,357	4,832	6,127	100	96	57	353	506
DÉCEMBRE..	23,233	58,730	167,082	349,045	1,863	1,408	352,316	4,228	5,307	83	85	80	231	396
TOTAL GÉNÉRAL.	342,601	775,152	2,697,513	3,815,266	74,971	33,769	3,924,006	72,593	92,744	1,127	1,233	1,057	3,965	6,255

MARCHANDISES.												
FINANCES.	GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.							
	NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en Quintaux.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.			
		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.		
6,767	29,382	9,035	2,817	13,752	1,870	13,402	972	16,244	5,746	10,792	41,584	56,122
7,570	26,777	9,695	3,770	13,465	1,545	10,585	993	13,133	6,187	12,131	41,058	59,378
7,749	33,994	9,874	6,701	16,575	1,740	12,158	1,344	15,243	7,145	12,089	49,645	68,579
8,826	33,255	9,615	6,865	16,480	1,575	10,586	1,273	13,434	7,032	12,055	44,659	63,746
8,053	39,066	10,603	7,991	18,596	1,630	11,831	1,779	15,240	6,678	11,669	45,854	64,201
8,165	38,436	10,691	8,020	19,611	1,568	10,667	1,981	14,216	4,322	10,209	43,724	58,255
7,201	35,514	10,646	6,747	17,393	1,295	12,496	933	14,726	285	16,674	52,467	69,426
7,163	36,865	11,108	6,355	17,453	1,396	12,223	848	14,466	278	15,728	51,707	67,713
6,707	36,363	11,276	7,097	18,373	1,511	13,034	2,837	17,382	348	15,751	52,703	66,805
12,838	40,386	11,957	7,783	19,740	1,651	14,811	353	16,815	475	17,650	66,514	84,639
10,938	33,871	10,811	6,662	17,473	1,628	14,848	331	16,807	455	16,686	72,062	89,203
8,328	37,551	11,035	7,026	18,061	1,464	14,295	193	15,952	377	14,889	62,856	78,122
100,264	421,480	127,248	79,734	206,982	18,872	150,948	13,837	183,657	39,328	166,326	621,633	830,487

État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette en général, pendant l'année 1849.

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS							BAGAGES.			ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	MARCHANDISES.															PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	TRANSPORT				1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.		GRANDE VITESSE.			PETITE VITESSE.						PRODUITS DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL.					
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.							EXPÉDITIONS			AVEC REMISE A DOMICILE.	MARCHANDISES ORDINAIRES.			PRODUITS FAVORISÉS.			BULLETINS.	PRISE A DOMICILE.		AMENDES, ETC.	TOTAL.			
																	DE 100 KILOG. ET MOINS.	AU-DESSUS DE 100 KILOG.	TOTAL.		CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS.	TOTAL.	AVEC REMISE A DOMICILE.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS.								TOTAL.
1849. JANVIER.....	83,843 68	127,656 30	154,854 70	366,354 68	6,414 98	2,698 24	375,164 90	2,004 00	22,389 43	24,393 43	1,924 10	546 70	1,247 26	5,504 97	7,298 93	3,773 93	35,478 51	7,568 89	42,747 40	49,583 83	149,745 48	43,960 23	153,289 24	49,609 59	65,338 86	144,417 91	259,366 36	3,206 50	266 70	1,238 48	4,714 68	460,414 68	9,538 92	882,202 59
FÉVRIER.....	81,584 56	116,365 86	169,039 48	366,986 90	4,390 84	5,481 64	373,859 38	2,105 50	20,491 65	22,597 15	2,413 65	667 05	1,058 44	4,345 90	6,071 39	4,208 34	32,666 08	6,652 99	39,319 07	46,854 67	94,714 48	43,376 62	124,939 77	43,677 26	72,964 56	145,804 19	262,440 01	3,498 75	508 70	1,009 53	4,716 98	431,415 83	4,828 59	845,094 33
MARS.....	94,424 64	126,783 30	189,050 68	440,258 62	2,739 83	10,538 28	423,556 73	2,312 25	25,230 00	27,542 25	2,905 30	1,289 73	1,505 20	6,418 34	8,943 29	4,767 66	35,470 24	12,837 92	48,308 16	48,329 64	107,467 83	46,854 39	142,651 86	60,566 97	71,067 78	175,578 08	307,212 83	3,986 75	589 30	582 95	5,129 00	503,301 85	15,714 84	986,704 89
AVRIL.....	111,887 88	152,404 97	229,095 30	493,888 15	4,151 22	11,939 50	509,478 87	2,743 50	30,460 87	33,204 37	5,768 90	1,184 43	1,639 16	9,909 24	12,732 83	4,815 58	34,524 77	13,285 61	47,840 38	47,258 40	94,822 12	45,987 03	128,067 55	55,684 18	73,170 53	159,854 59	288,706 30	3,434 40	785 95	1,449 92	5,370 27	469,954 50	6,236 45	1,044,894 50
MAI.....	123,933 04	154,657 03	267,148 96	545,739 03	38,739 11	12,729 21	597,207 35	2,990 50	34,529 54	37,520 04	5,684 45	1,617 08	2,480 07	9,865 44	13,962 59	4,458 21	38,494 92	45,798 65	53,990 57	47,334 30	110,303 14	47,397 00	145,034 44	58,016 16	69,893 23	152,858 95	280,768 66	3,527 75	764 34	900 32	5,192 41	484,986 08	4,072 53	1,447,891 22
JUIN.....	130,846 76	147,597 12	241,395 31	519,839 19	4,637 30	7,061 16	531,537 65	3,276 00	38,936 00	42,212 00	8,054 35	1,326 64	1,560 76	8,739 86	11,627 23	4,356 44	38,389 14	47,092 82	55,481 96	46,847 34	95,914 73	49,644 70	132,403 77	42,792 02	59,273 15	143,482 14	245,547 31	3,689 47	877 22	393 72	4,930 41	438,363 45	17,571 49	1,053,722 64
JUILLET.....	161,543 15	189,179 66	289,869 47	640,592 28	6,038 38	6,436 83	652,767 49	3,464 00	49,546 15	53,010 15	7,345 75	1,602 58	1,500 55	8,223 42	11,326 55	3,893 50	36,510 65	42,448 50	48,959 15	43,767 95	110,788 64	42,784 51	137,338 40	2,426 28	117,997 66	169,083 95	289,207 89	3,595 40	731 95	682 32	5,009 67	480,544 81	6,508 79	1,245,367 04
AOUT.....	191,025 57	197,002 35	266,990 49	655,018 41	28,404 99	7,269 48	690,782 88	3,666 25	62,722 50	66,388 75	9,289 10	1,620 88	1,387 52	8,602 30	11,610 70	3,807 98	37,400 13	44,566 75	48,666 88	44,509 32	110,221 50	42,454 14	136,884 96	2,066 83	109,072 41	165,010 54	276,149 78	3,647 45	876 74	540 87	5,065 06	466,766 68	2,455 39	1,251,104 48
SEPTEMBRE.....	179,678 06	216,241 49	307,275 51	703,195 06	6,520 21	8,594 69	718,309 96	3,815 25	57,727 50	61,542 75	7,440 25	1,627 92	1,093 07	6,058 50	8,779 49	3,637 66	38,506 07	43,317 45	51,853 52	45,419 74	112,186 42	48,440 59	145,746 75	2,542 98	111,512 15	163,255 30	277,310 43	3,793 10	602 68	910 43	5,336 21	480,246 91	7,568 28	1,287,525 30
OCTOBRE.....	141,820 71	178,809 83	245,348 34	565,978 88	4,674 21	7,876 91	578,527 00	3,044 75	48,817 25	51,862 00	8,811 25	1,772 75	1,072 37	13,793 06	16,638 18	6,720 07	40,290 85	44,495 56	54,786 41	48,210 76	129,015 72	3,412 41	150,368 89	3,571 21	123,343 28	210,735 84	337,650 33	4,402 35	1,073 11	618 50	6,093 96	548,899 59	1,784 67	1,243,212 76
NOVEMBRE.....	106,020 97	136,855 20	194,462 35	437,338 52	2,837 94	3,809 28	443,985 74	2,266 50	28,951 94	31,218 44	6,155 95	960 24	857 48	9,216 41	11,064 13	5,702 65	36,916 67	42,282 22	49,228 89	46,791 49	129,355 06	2,764 38	148,910 93	3,494 96	113,764 57	221,187 34	341,446 87	4,378 65	907 71	835 47	6,121 83	545,708 52	2,370 97	1,046,206 40
DÉCEMBRE.....	102,315 39	135,479 86	159,463 47	396,988 72	2,737 73	3,140 40	402,866 85	1,994 50	26,070 48	28,064 98	5,675 75	1,023 56	1,010 42	4,808 62	6,842 60	4,300 00	39,086 23	43,048 82	52,435 05	45,485 04	128,153 74	4,572 73	145,214 48	2,851 72	104,954 43	200,916 87	308,723 02	4,037 65	783 25	1,249 18	6,070 08	512,139 63	5,083 98	964,973 79
TOTAUX GÉNÉRAUX...	1,508,954 44	1,878,732 97	2,713,691 06	6,404,375 44	409,090 74	87,275 62	6,297,744 80	33,683 00	445,872 98	479,555 98	71,165 80	15,239 55	16,442 30	95,216 06	126,867 91	54,442 02	442,861 26	150,426 18	593,287 44	200,389 45	1,342,715 56	147,742 73	1,690,847 74	326,997 46	1,092,349 63	2,055,182 70	3,174,529 79	44,868 22	8,737 65	40,144 69	63,747 56	5,822,412 53	83,734 87	12,935,920 91

(45)

N° XIX.

*État récapitulatif, PAR BUREAU, du mouvement général des transports,
pendant l'année 1849.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.						AU POIDS TAXÉ.
								Par colis	Quint.						
NORD.	Bruxelles (Nord)	84,418	108,555	271,621	444,792	8,814	6,863	400,501	9,146	13,989	230	164	76	157	397
	Vilvorde	2,853	16,495	66,131	85,479	1,880	125	87,484	379	77	"	4	"	"	4
	Malines	17,641	44,621	138,386	200,648	1,458	686	202,792	3,327	1,785	23	118	175	551	844
	Duffel	954	4,274	21,292	26,520	71	68	26,659	270	152	"	"	"	"	"
	Contich	187	782	5,916	6,885	"	"	6,885	"	"	"	"	"	"	"
	Vieux-Dieu	278	1,398	10,182	11,858	"	"	11,858	"	"	"	"	"	"	"
	Anvers { Borgerhout	27,544	47,415	102,337	177,296	5,525	1,509	184,390	3,770	6,590	59	121	85	621	830
	{ Escant	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Totaux	113,873	223,540	616,065	953,478	17,778	9,313	980,569	16,692	22,599	332	410	338	1,329	2,075
	OUEST.	Capelle	322	2,060	15,271	17,659	"	"	17,659	"	"	"	"	"	"
Londerzeel		91	562	4,185	4,838	"	"	4,838	"	"	"	"	"	"	"
Maideren		120	934	6,296	7,350	"	"	7,350	15	10	"	9	3	"	12
Buggenhout		25	310	1,955	2,290	"	"	2,290	6	2	"	"	"	"	"
Termonde		1,936	9,647	37,330	48,913	2,581	278	51,772	674	341	2	8	30	132	170
Audeghem		624	4,183	9,830	14,637	383	12	15,032	323	178	"	2	"	2	4
Wichelen		72	1,072	5,356	6,500	"	"	6,500	"	"	"	"	"	"	"
Wetteren		889	2,666	24,074	27,629	4	61	27,894	218	119	"	2	6	48	56
Melle		283	2,095	10,184	12,562	"	"	12,562	"	"	"	"	"	"	"
Gand		20,503	49,484	163,369	233,356	8,986	1,934	244,276	4,382	4,568	34	72	98	230	400
Landeghem		169	1,040	8,998	10,207	"	"	10,207	"	"	"	"	"	"	"
Hansbeke		10	206	2,542	2,758	"	"	2,758	"	"	"	"	"	"	"
Aeltre		567	2,956	15,255	18,778	"	25	18,803	109	93	"	24	23	15	62
Bloemendael		310	1,225	15,971	17,506	"	"	17,506	"	"	"	"	"	"	"
Oostcamp		4	52	509	565	"	"	565	"	"	"	"	"	"	"
Bruges { Intérieur		8,611	22,858	87,420	118,889	3,670	984	123,543	1,694	1,545	5	33	20	349	402
		{ Bassin	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		{ Mixte	791	2,050	4,866	7,707	13	"	7,720	438	305	1	18	15	112
Jabbeke		174	996	13,445	14,615	"	"	14,615	"	"	"	"	"	"	"
Plasschendaele		126	1,104	11,317	12,547	"	"	12,547	"	"	"	"	"	"	"
Ostende		11,291	20,783	45,973	78,047	825	238	79,110	1,364	4,598	53	9	1	12	22
Nazareth		131	393	7,710	8,234	"	"	8,234	"	"	"	"	"	"	"
Deynze		1,055	5,120	32,644	38,819	434	64	39,317	486	310	"	36	15	68	119
Olsene		4	228	1,261	1,493	"	"	1,493	"	"	"	"	"	"	"
Waereghem		425	2,406	21,119	23,952	4	7	23,963	157	70	"	4	2	"	6
Baerlebeke		162	1,544	12,886	14,592	"	10	14,602	28	25	"	1	"	"	1
Courtray		3,918	14,638	55,484	74,040	4,208	899	79,147	2,250	1,812	3	20	18	157	195
Mouscron { Intérieur	2,997	7,615	34,441	45,053	1,428	454	46,935	1,051	1,257	39	4	2	11	17	
	{ International	4,255	7,297	11,961	23,513	"	"	23,513	1,655	2,391	13	1	"	"	1
Nechin	120	760	9,454	10,334	"	"	10,334	32	8	"	"	"	"	"	
Templeuve	69	493	4,860	5,442	"	"	5,442	"	"	"	"	"	"	"	
Tournay	7,196	10,520	62,013	85,729	3,568	702	89,999	2,333	1,568	16	20	10	25	55	
Totaux	67,270	183,505	737,979	988,754	25,104	5,668	1,020,526	17,215	19,220	166	263	243	1,161	1,667	

MARCHANDISES.												
FINANCES.	GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.							
	NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.			
		DE 100 kilogr. et MOINS.	AC-DRESSES 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.		
8,712	79,137	18,260	7,145	25,405	2,990	11,851	459	15,306	786	5,397	2,077	8,260
227	2,787	593	199	792	251	77	14	342	19	269	95	383
1,542	12,196	3,430	807	4,237	606	2,292	68	2,966	195	2,878	782	3,850
110	1,842	378	"	378	82	113	"	195	21	81	30	132
"	390	101	28	129	"	20	"	20	2	1	"	3
"	345	89	10	99	"	1	"	1	"	1	"	1
5,031	40,914	12,398	10,832	23,230	1,096	18,649	825	20,570	15,566	27,252	3,337	46,185
"	"	"	"	"	915	9,836	9	10,760	103	5,555	858	6,516
15,622	137,611	35,249	19,021	54,270	5,946	42,839	1,375	50,160	16,692	41,459	7,179	65,330
2	423	130	152	282	12	114	"	126	3	63	57	125
"	148	63	20	83	"	8	"	8	1	5	"	6
22	499	142	12	154	41	20	"	70	15	47	"	62
1	70	21	2	23	6	4	"	10	2	13	"	15
893	6,149	1,675	488	2,161	779	3,744	15	4,538	74	397	339	810
162	2,081	553	41	594	349	703	2	1,054	24	143	30	197
"	268	104	16	120	1	1	"	2	2	2	"	4
255	1,723	538	143	681	103	396	"	499	29	123	"	152
5	787	206	14	220	6	1	"	7	"	"	"	"
4,553	33,254	8,855	7,850	16,705	2,419	10,176	201	12,796	269	4,981	627	6,077
"	238	87	15	102	7	50	"	57	"	49	"	49
"	16	3	"	3	"	"	"	"	"	11	"	11
225	913	243	278	519	20	306	"	326	11	337	8	356
"	332	91	37	128	9	47	"	56	"	76	13	89
"	1	20	"	20	"	"	"	"	"	"	"	"
1,833	11,469	2,574	641	3,215	316	1,057	"	1,373	203	344	41	588
"	"	"	"	"	"	2	"	2	"	74	464	538
851	4,605	1,152	467	1,619	428	1,221	62	1,711	55	637	1,308	2,000
"	91	35	"	35	"	"	"	"	4	70	27	101
"	197	61	5	66	1	6	"	7	"	191	466	657
1,020	11,611	3,052	1,022	4,074	123	2,021	21	2,165	731	5,579	2,848	9,158
"	38	9	52	61	"	33	"	33	"	"	"	"
331	2,114	526	142	668	71	376	4	451	6	222	79	307
"	35	7	2	9	"	"	"	"	3	"	"	3
183	798	197	26	223	21	296	"	317	8	310	82	400
67	575	173	24	197	61	169	"	233	8	188	106	300
1,477	10,550	3,141	1,699	4,840	659	4,878	1,320	6,857	171	2,126	270	2,567
2,190	3,055	629	296	919	217	2,278	6	2,501	361	2,227	388	2,976
665	"	1,218	"	1,218	"	134	113	247	"	333	193	528
39	182	55	11	66	"	35	"	35	"	24	19	260
"	119	31	5	38	"	142	"	142	"	215	143	358
1,347	10,287	2,638	1,062	3,700	411	3,686	48	4,145	78	1,819	15,479	17,376
16,121	102,628	28,231	14,512	42,743	6,063	31,913	1,792	39,768	2,038	20,823	23,187	46,068

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				
		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.
	Haecht	434	1,604	11,473	13,511	"	"	13,511	"	"	"	"	"	"	
	Wespelaer	54	193	426	673	"	"	673	"	"	"	"	"	"	
	Louvain	10,560	27,587	69,110	107,256	3,511	544	111,321	2,556	1,480	3	62	54	117	233
	Id. (Bassin)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck	219	987	7,226	8,432	"	"	8,432	"	"	"	"	"	"	"
	Tirlemont	2,763	10,939	39,257	52,949	360	143	53,472	1,329	893	2	47	98	255	400
	Esemael	"	2	196	198	"	"	198	"	"	"	"	"	"	"
	Landen	659	2,757	16,476	19,892	"	"	19,892	291	109	1	5	2	27	34
	Velm	46	247	1,747	2,042	"	"	2,042	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond	1,787	6,666	26,187	34,640	52	138	34,830	965	555	6	30	27	201	260
	Cortenbosch	112	399	4,231	4,742	"	"	4,742	"	"	"	"	"	"	"
	Alken	175	713	4,461	5,349	"	"	5,349	"	"	"	"	"	"	"
	Hasselt	1,088	4,617	18,592	24,297	8,152	118	32,567	428	343	2	47	40	115	202
	Gingelom	33	99	647	779	"	"	779	"	"	"	"	"	"	"
	Rosoux	"	34	569	603	"	"	603	"	"	"	"	"	"	"
	Waremmé	677	3,076	19,605	23,358	2,103	3	25,464	447	160	2	5	2	8	15
	Pexhe	150	648	14,902	15,900	"	"	15,900	43	14	"	3	1	"	4
	Ans	208	1,006	18,533	19,747	1,269	"	21,016	232	69	"	6	3	12	21
	Hautpré	503	2,210	14,800	17,513	314	19	17,846	200	112	"	"	"	1	1
	Liège	16,360	26,545	84,779	127,684	2,190	636	130,510	3,386	5,188	70	29	24	60	93
	Id (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Chénée	795	1,786	27,787	30,368	"	"	30,368	240	122	"	3	1	10	14
	Chaufontaine	2,384	3,172	15,895	21,451	"	"	21,451	259	224	2	"	"	"	"
	Le Trooz	181	559	7,806	8,546	"	"	8,546	"	"	"	"	"	"	"
	Nessonvaux	253	1,339	10,198	11,795	"	5	11,800	66	14	"	"	"	"	"
	Pépinster	3,945	5,110	35,114	44,169	2	"	44,171	998	1,379	27	19	18	12	49
	Ensival	112	266	2,886	3,264	"	"	3,264	28	7	"	"	"	"	"
	Verviers	4,960	10,293	76,850	92,103	5	178	92,286	2,629	3,659	9	16	7	24	47
	Dolhain	338	954	19,776	21,068	"	"	21,068	110	44	"	"	"	"	"
	Herbesthal { Intérieur	719	2,702	9,373	12,794	"	38	12,832	251	96	"	1	"	"	1
	{ International	11,362	17,347	14,877	43,586	"	11,345	54,931	1,327	9,836	134	33	"	4	37
	TOTAUX	60,874	134,057	573,788	768,719	17,978	13,167	799,864	15,803	24,306	258	306	279	826	1,411

MARCHANDISES.												
FINANCES.	GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.							
	NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en Quintaux.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.			
		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.
		Quintaux.	Quintaux.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	
			Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
»	832	249	57	306	2	22	»	24	»	210	25	265
»	40	11	1	12	»	»	»	»	»	»	»	»
2,338	13,425	4,117	3,658	7,775	574	4,634	115	5,323	177	2,428	629	3,233
»	1	»	»	»	30	3,764	2,133	5,927	1	2,866	7,119	9,986
»	325	73	4	77	3	9	»	12	8	292	366	666
1,317	7,757	2,454	1,826	4,280	581	2,276	»	2,857	100	1,447	11,968	13,515
»	27	13	»	13	»	66	»	66	1	94	98	193
449	1,303	331	104	435	6	530	»	536	12	430	5,977	6,419
»	103	22	5	27	»	11	»	11	»	5	25	30
941	3,724	939	404	1,343	41	1,487	38	1,566	15	2,914	4,815	7,744
»	45	14	»	14	»	9	»	9	»	»	»	»
»	155	41	8	49	1	27	»	28	3	41	22	66
1,053	3,775	969	669	1,638	59	995	8	1,062	21	1,018	92	1,131
»	178	43	9	52	»	44	»	44	3	238	416	657
»	156	50	10	60	7	138	»	145	1	382	627	1,010
803	1,506	366	148	514	15	434	17	466	10	4,239	1,480	5,729
71	206	55	16	71	5	145	»	150	5	105	1,394	1,504
154	463	128	55	183	4	94	»	96	3	562	42,445	43,010
54	895	236	10	246	26	116	4	146	3	154	0,204	6,361
3,790	23,460	8,353	13,327	21,680	780	8,868	314	9,962	8,297	16,206	36,974	63,477
»	»	»	5	5	3	223	185	411	31	1,211	16,544	17,766
277	1,131	247	137	384	25	1,422	57	1,504	269	5,855	15,756	21,880
75	295	77	21	98	17	17	»	34	»	8	1,182	1,190
»	222	71	19	90	5	34	44	83	12	108	335	455
36	379	132	45	177	18	47	4	69	9	49	1,221	1,279
452	1,702	464	270	734	33	626	11	670	»	131	9,294	9,425
67	1,004	333	53	386	45	29	»	74	4	»	4	8
1,131	8,676	4,025	4,201	8,226	438	2,593	204	3,235	577	1,329	6,366	8,272
161	446	164	72	236	16	123	4	143	»	48	6,407	6,455
92	154	29	3	32	3	69	5	87	84	1,277	25,140	26,510
20,563	»	5,542	4,933	10,475	352	4,161	2,989	7,502	10,052	4,085	10,380	24,517
33,825	72,265	29,548	30,070	59,618	3,099	33,013	5,132	42,244	19,668	49,762	213,313	282,773

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.						AU POIDS TAXÉ.
								Par colis	Quint.						
	Bruxelles (Midi)	35,744	60,165	120,001	215,910	1,222	1,890	219,022	6,763	11,059	185	142	135	422	699
	Ruysbroeck	379	1,559	21,025	22,963	"	"	22,963	4	"	"	"	"	"	"
	Loth.	193	589	1,894	2,676	"	"	2,676	"	"	"	"	"	"	"
	Hol.	4,173	14,294	39,533	53,000	2	153	53,000	915	280	2	5	1	10	16
	Lembecck	390	217	335	942	"	"	942	"	"	"	"	"	"	"
	Tubise	1,090	2,904	12,266	16,260	2	65	16,327	153	71	"	4	8	16	28
	Braine-le-Comte.	1,493	6,678	22,526	30,697	3	33	30,733	410	237	4	2	1	12	15
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Écaussinnes.	439	1,931	6,561	8,931	"	"	8,931	69	39	"	"	"	"	"
	Manage { Intérieur.	2,163	4,843	17,999	25,005	"	86	25,091	467	275	1	8	2	7	17
	{ Mixte.	464	1,128	3,274	4,866	"	"	4,886	233	53	"	"	"	1	1
	Gouy-lez-Piéton	70	434	1,737	2,241	"	"	2,241	"	"	"	"	"	"	"
	Pont-à-Celles.	9	256	1,398	1,663	"	"	1,663	"	"	"	"	"	"	"
	Luttre	208	938	4,835	5,981	"	"	5,981	4	1	"	"	"	1	1
	Gosselies	625	2,050	14,675	17,350	"	17	17,367	185	122	"	1	1	29	31
	Roux.	268	1,137	6,426	7,831	"	"	7,831	63	35	"	"	"	"	"
	Marchienne	1,600	3,260	17,816	22,678	"	"	22,678	417	229	3	1	"	"	1
	Charleroy { Intérieur.	3,974	9,806	52,538	66,318	696	733	67,747	1,282	776	3	6	3	4	13
	{ Mixte.	1,509	4,784	19,412	25,705	"	"	25,705	"	1,163	3	1	"	2	3
	Châtelineau	1,379	3,780	34,652	39,817	"	42	39,859	469	146	2	2	"	1	3
	Farciennes	73	554	3,415	4,042	"	"	4,042	"	"	"	"	"	"	"
	Tamines	540	1,224	12,713	14,447	"	"	14,477	130	30	1	"	"	3	3
	Auvclais	62	465	3,450	3,997	"	"	3,997	"	"	"	"	"	"	"
	Moustier	341	1,016	9,223	10,580	"	"	10,580	"	"	"	"	"	"	"
	Florefse.	250	932	10,265	11,447	"	1	11,448	71	43	2	"	"	"	1
	Namur.	5,457	9,968	42,803	58,173	1,762	620	60,555	1,042	1,576	27	21	10	33	64
	Id. (Meuse).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.	1,967	7,199	16,358	25,222	1,009	114	26,345	524	244	3	5	5	3	13
	Jurbise	513	2,730	10,384	19,627	"	"	19,627	139	33	1	2	"	2	4
	Lens	239	1,205	6,176	7,620	"	"	7,620	"	"	"	"	"	"	"
	Brugelette	1,441	2,981	11,065	15,487	"	200	15,687	203	177	4	2	3	2	7
	Attres.	161	538	4,017	5,116	"	"	5,116	9	7	"	"	"	"	"
	Maffles	119	678	2,330	3,133	"	"	3,133	48	17	"	"	"	"	"
	Ath	1,687	7,774	32,013	41,474	905	12	42,391	909	420	1	3	2	"	5
	Ligne	414	944	6,577	7,935	"	"	7,935	"	"	1	1	"	"	1
	Leuze	1,713	5,942	25,981	33,636	9	14	33,659	792	318	"	14	5	7	26
	Bary.	148	643	3,930	4,727	"	"	4,727	"	"	"	"	"	"	"
	Havannes	8	133	2,319	2,460	"	"	2,460	"	"	"	"	"	"	"
	Mons.	10,631	31,565	75,625	117,821	5,717	1,069	124,007	3,353	1,723	23	16	13	21	50
	Jemmapes	447	4,064	20,607	25,118	"	23	25,141	222	58	"	"	"	"	"
	St-Ghislain.	1,077	6,977	27,170	35,224	"	31	35,255	642	127	"	3	"	"	3
	Boussa.	292	2,034	6,681	9,007	"	14	9,021	96	43	"	"	"	"	"
	Thulin.	264	1,831	8,993	11,108	"	"	11,108	79	21	"	"	"	"	"
	Quiévrain { Intérieur.	1,905	8,287	19,212	29,405	1,784	421	31,610	1,059	699	12	8	5	1	12
	{ International	14,904	13,267	3,456	31,627	"	83	31,710	1,026	6,597	93	8	5	72	85
	TOTAL de la ligne du Midi	160,584	231,050	769,681	1,104,315	13,111	5,621	1,123,047	22,683	26,619	371	254	199	649	1,102
	Id. id. Est.	60,874	134,057	573,768	768,719	17,978	13,167	799,864	15,803	24,306	258	306	279	826	1,411
	Id. id. Ouest.	67,270	183,505	737,979	988,754	26,104	5,668	1,020,526	17,215	19,320	166	263	243	1,161	1,667
	Id. id. Nord.	113,873	223,540	616,065	953,478	17,778	9,313	980,569	16,892	22,599	332	410	336	1,329	2,075
	TOTAUX GÉNÉRAUX.	342,601	775,152	2,697,513	3,815,266	74,971	33,769	3,924,006	72,593	92,744	1,127	1,233	1,057	3,965	6,255

MARCHANDISES.												
FINANCES.	GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.							
	NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.			
		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.		
4,356	30,606	7,985	7,161	15,146	275	12,924	315	13,514	53	3,327	2,198	5,578
1	191	56	31	87	11	292	"	303	"	83	45	128
"	221	79	8	87	12	41	"	53	"	3	"	3
433	2,660	626	315	941	216	1,518	60	1,794	4	442	685	1,331
"	152	58	24	82	33	542	"	577	"	236	513	749
260	1,554	379	108	487	233	1,566	51	1,850	51	833	1,521	2,404
631	1,758	413	69	502	121	673	7	1,001	5	394	596	995
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26	2,547	2,573
148	1,015	202	21	223	12	258	75	345	4	1,094	15,579	16,677
1,079	3,370	632	44	676	30	793	21	846	6	4,074	5,662	9,762
465	1,611	309	60	389	206	1,981	191	2,378	57	2,180	138,178	140,415
"	202	46	3	49	1	5	"	6	1	24	5	30
"	99	27	6	33	9	7	"	16	"	18	"	18
5	496	112	16	128	3	75	"	78	"	5	256	374
743	2,323	489	54	542	103	566	6	675	103	6,173	9,660	15,936
186	777	161	40	201	10	72	49	131	39	367	15,147	15,553
856	2,515	663	139	802	24	1,182	466	1,672	72	5,898	5,743	11,718
1,865	5,921	1,143	152	1,325	313	2,417	283	3,013	95	4,104	32,634	37,033
588	1,155	184	21	205	31	1,068	61	1,160	53	3,724	19,820	23,507
1,063	3,930	900	194	1,100	70	1,006	155	1,232	22	1,227	11,200	12,539
1	326	96	18	114	10	157	"	167	2	91	108	201
282	644	135	5	140	17	780	"	797	30	3,212	1,109	4,351
"	221	49	1	50	5	16	"	21	"	1	"	1
"	479	149	15	155	7	32	"	39	7	26	"	33
102	559	127	15	142	2	82	"	84	2	170	212	393
2,250	10,192	2,351	373	2,724	329	3,040	262	3,631	28	3,473	7,791	11,292
"	"	"	"	"	"	211	67	278	"	904	4,244	5,148
441	2,288	487	106	593	381	1,167	24	1,572	16	3,711	7,792	11,519
97	348	81	1	82	12	179	"	191	9	208	1,736	1,953
"	506	146	14	160	7	43	"	50	"	132	198	330
249	863	178	13	191	4	496	"	500	"	57	527	584
16	374	102	13	115	1	34	30	65	"	32	1,080	1,121
46	217	48	12	60	3	70	15	88	"	369	1,005	1,374
795	3,971	829	210	1,039	426	726	"	1,152	41	422	690	1,153
1	354	89	31	120	13	76	10	99	"	71	93	164
331	2,911	695	166	861	55	1,103	8	1,166	42	1,209	924	2,175
1	113	33	7	40	"	7	"	7	"	47	36	83
"	33	12	1	43	"	"	"	"	"	"	"	"
2,658	15,368	3,831	603	4,734	367	2,705	144	3,216	57	2,777	1,522	4,356
313	1,192	267	50	357	25	431	26	482	2	73	51,830	51,905
711	1,559	368	40	408	141	670	36	847	17	553	25,483	26,053
281	671	131	29	160	36	583	32	651	14	158	3,191	3,363
232	440	104	7	111	42	363	6	411	2	88	8,227	8,317
1,731	4,471	1,932	5,525	7,457	165	1,718	14	1,897	41	792	31	864
11,359	"	7,520	"	7,520	"	1,306	2,124	3,430	"	1,215	694	1,909
34,796	108,656	34,220	16,131	50,351	3,764	43,183	4,538	51,485	880	54,282	381,154	436,316
33,825	72,385	29,548	30,070	59,618	3,099	33,013	6,138	42,244	19,698	49,762	213,313	282,773
16,121	102,623	28,231	14,512	42,743	6,063	31,913	1,792	39,768	2,058	20,823	23,187	46,068
15,622	137,611	35,249	19,021	54,270	5,946	42,839	1,375	50,160	16,692	41,459	7,179	65,330
100,364	421,480	127,248	79,734	200,982	18,872	150,948	13,837	183,657	39,328	166,326	624,833	830,487

État récapitulatif, PAR BUREAU, de la recette en général, pendant l'année 1849

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS								BAGAGES.			CHEVAUX ET BESTIAUX.				MARCHANDISES.												TOTAL GÉNÉRAL.									
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TRANSPORT		ÉQUIPAGES.	FINANCES.			GRANDE VITESSE.			PETITE VITESSE.						PRODUITS DIVERS.														
		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL.				AD	AD		TOTAL.	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL.	EXPÉDITIONS			MARCHANDISES ORDINAIRES.			PRODUITS FAVORISÉS.			PRODUITS DIVERS.												
		CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.					MINIMUM.	POIDS.			CATÉGORIE.	CATÉGORIE.	CATÉGORIE.		100 KILOG.	AD-DESUS	TOTAL.	AVEC	DE STATION A STATION.	DE STATION A STATION.	AVEC	DE STATION A STATION.	DE STATION A STATION.	AVEC	DE STATION A STATION.	DE STATION A STATION.		DE STATION A STATION.								
LIGNE DU NORD.	Bruxelles (Nord)	296,658 31	308,716 65	370,608 61	974,979 57	40,332 40	44,168 80	296,474 77	4,517 75	74,459 91	78,616 96	16,798 70	3,316 74	4,658 03	5,246 00	9,058 36	4,974 45	68,319 50	44,320 67	85,675 47	31,493 98	407,654 44	3,718 80	448,490 99	9,048 09	33,697 68	44,192 60	53,868 37	4,578 70	4,017 47	483 02	5,773 37	284,813 83	4,648 87	4,392,345 31			
	Vilvoorde	3,444 44	41,593 40	26,275 97	41,313 01	658 43	31 91	40,023 55	489 25	232 01	421 29	"	"	"	"	"	"	407 87	2,494 72	2,594 46	2,405 86	635 07	93 03	2,834 86	401 03	708 68	336 15	4,440 86	217 20	"	3 33	299 43	6,750 31	420 29	49,472 54			
	Malmes	28,635 51	70,928 78	114,967 45	234,531 45	4,484 03	598 63	236,614 42	4,609 78	6,029 46	7,689 21	1,438 70	807 29	2,374 18	42,736 54	45,998 01	783 93	40,023 80	4,068 05	44,091 85	4,858 03	45,871 30	436 43	20,565 46	4,063 18	44,207 21	3,883 61	46,511 03	4,149 90	6 45	4 75	65 85	2,861 47	76 45	26,857 44			
	Duffel	2,077 02	6,288 00	44,747 35	53,082 87	88 50	76 45	53,216 92	431 50	485 44	619 91	"	"	"	"	"	"	89 63	4,373 77	4,373 77	4,373 77	468 07	810 95	978 32	119 09	251 44	60 00	436 63	64 60	"	4 41	3 51	481 40	"	6,284 40			
	Conlich	417 00	952 25	3,430 75	4,800 00	"	"	4,800 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	431 30	"	431 95	8 54	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,195 46	
	Vieux-Dieu	626 75	4,493 60	3,818 50	5,668 75	"	"	5,668 75	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24 57	"	31 35	4 84	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,615 40	
	Anvers (Dorperhouf)	412,038 56	429,517 66	488,949 65	397,535 87	7,633 30	2,411 06	407,586 23	4,879 75	58,414 84	30,293 90	2,967 60	1,631 98	4,893 43	19,214 30	22,439 71	9,903 81	16,289 48	20,039 40	66,228 68	44,027 77	218,024 43	42,824 24	245,021 44	208,860 41	293,590 46	35,875 77	205,226 11	3,810 59	602 92	3,608 66	6,571 98	833,448 84	428 697 46	4,889,697 46			
	Id. (Escaut)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	41,480 05	"	436 80	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,883,407 88
	Totaux	455,897 29	526,216 24	689,797 89	1,674,914 42	20,201 08	14,280 84	1,706,393 31	8,381 00	109,590 39	117,671 30	24,035 00	4,905 21	5,430 23	37,486 84	47,925 28	8,830 60	127,812 87	30,791 26	464,604 43	63,846 20	461,817 65	47,809 00	519,077 91	220,071 91	358,817 83	55,993 78	634,483 62	40,827 30	4,086 52	2,863 01	44,807 33	4,356,467 74	5,676 44	3,863,407 88			
	LIGNE DE L'OUEST.	Cappelle	587 75	2,415 50	9,589 00	12,592 25	"	"	12,592 25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	334 45	230 70	855 45	64 81	551 40	616 21	49 02	212 85	293 74	495 01	47 50	"	95	48 45	4,734 89	"	44,248 47
Londerzeel		443 25	495 00	4,092 75	2,241 00	"	"	2,241 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	431 75	29 45	161 20	5 07	24 41	4 30	"	46 56	6 76	6 40	25	47	6 42	214 26	"	2,428 76		
Milderen		4,653 25	4,388 75	6,562 25	"	"	6,562 25	7 50	28 68	36 48	"	"	58 00	44 00	408 00	41 65	391 44	20 40	414 54	252 92	408 45	368 37	85 27	461 53	216 80	64 70	"	216 80	64 70	"	50	65 20	4,089 91	36 00	7,537 99			
Duffelhout		60 25	305 25	4,017 88	4,613 38	"	"	4,613 38	3 00	9 09	42 09	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50 54	90 30	88 50	47 43	87 70	87 70	"	38 84	49 20	"	05	45 25	497 39	"	4,833 96			
Termonde		5,316 89	48,614 82	37,982 44	61,943 55	5,825 98	118 40	64,887 93	336 75	914 91	4,281 60	435 20	57 70	419 30	2,104 90	2,614 90	481 47	5,270 46	883 70	6,154 49	8,371 46	40,724 62	479 70	49,275 62	618 53	3,510 44	4,361 02	5,519 69	4,925 40	"	9 43	814 53	617,889	568 75	434,730 80			
Audghem		2,400 43	8,541 50	40,868 03	24,479 06	480 47	235 00	21,895 43	461 80	466 46	627 66	"	20 50	"	56 60	47 40	93 30	4,824 18	91 47	4,885 31	4,317 66	7,587 30	61 93	11,966 98	228 59	974 98	4,310 82	219 00	"	43 98	238 66	45,455 78	32 43	38,140 00				
Wichelen		443 00	4,351 75	3,053 75	4,851 00	"	"	4,851 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	217 28	20 45	938 43	40 30	8 67	18 08	6 06	5 21	"	4 40	"	4 40	5 20	2,974 48	"	4,825 58		
Wetteren		2,017 50	4,452 28	46,812 99	23,013 63	2 32	46 74	23,062 71	469 00	239 25	318 25	"	25 90	411 70	879 00	4,016 60	410 40	4,425 69	201 70	4,626 29	869 40	3,100 96	3,970 36	145 90	518 90	"	663 80	155 40	"	4 96	460 06	6,451 81	39 88	34,029 41				
Mélic.		2,210 00	3,234 75	6,081 75	"	"	6,081 75	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 75	610 45	56 85	667 30	50 00	"	60 25	"	33	6 00	"	4 00	7 00	731 88	"	6,819 38		
Gand		85,627 27	428,998 30	300,367 41	414,988 98	49,022 42	2,043 05	432,055 05	2,467 25	16,800 94	48,091 49	2,034 80	870 36	4,842 40	5,079 70	7,492 46	2,413 76	30,765 40	44,297 86	45,062 96	26,273 77	81,213 48	2,261 82	425,740 07	2,280 35	26,297 82	4,291 74	32,872 91	2,301 55	310 30	79 99	3,327 79	494,012 73	2,900 07	659,788 70			
Landghem	315 30	1,264 75	4,822 00	6,432 25	"	"	6,432 25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	210 88	22 40	233 28	68 48	253 83	32 31	9 95	416 26	"	4 02	49 20	53 30	"	4 02	49 20	713 47	"	4,734 07	
Hansbeke	413 25	305 75	4,293 75	4,479 75	"	"	4,479 75	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42 00	"	42 00	4 40	"	4 40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,525 89		
Aeffre	4,613 25	4,356 25	45,027 00	49,025 50	"	5 49	48,030 99	54 25	297 90	358 45	"	"	430 40	201 00	238 50	809 90	430 48	763 36	400 89	4,163 95	416 07	2,112 46	"	2,228 73	7 47	4,406 21	51 00	4,034 78	128 90	"	2 35	431 25	5,048 71	474 03	24,295 06			
Bloemendaal	653 00	4,449 00	5,869 25	7,662 25	"	"	7,662 25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	252 09	75 25	327 34	85 40	267 91	"	353 04	2 77	229 40	340 60	49 40	"	4 34	20 74	4,041 69	4 60	8,705 44		
Oostcamp	8 00	60 00	211 80	281 50	"	"	281 50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 30	"	4 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	282 80		
Service intérieur	33,730 62	49,698 01	77,429 89	60,858 42	7,597 61	1,787 51	470,243 54	845 00	5,755 36	6,600 86	226 50	316 90	273 70	8,297 80	8,888 40	1,466 08	9,761 67	4,004 87	10,766 54	3,282 73	8,336 88	"	42,119 61	4,791 22	4,707 47	406 47	3,604 86	519 40	"	5 81	517 91	27,038 62	4,484 99	215,648 89				
Drugs.	Basin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 96	"	3 96	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	647 81	
Service mixte	4,650 75	3,218 50	4,876 00	9,739 25	8 49	"	9,747 44	219 09	427 33	646 63	"	9 00	417 47	417 48	4,667 44	4,802 09	314 79	2,989 95	564 47	3,554 44	4,723 83	6,502 74	976 49	44,963 03	398 80	4,503 56	5,708 55	4,601 43	"	"	"	"	"	"	"	20,448 87		
Jubbeke	886 00	614 00	3,698 75	4,608 75	"	"	4,608 75	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	75 51	"	75 51	2 02	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33,648 42	
Flasschendael	913 25	4,010 75	4,767 00	6,089 00	"	"	6,089 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	153 41	7 60	161 01	7 79	23 47	"	31 26	7 22	416 67	6,077 70	46 80	"	40	47 20	4,307 47	25	7,327 49		
Ostende	86,516 76	73,099 38	62,443 46	225,613 30	4,468 72	701 09	224,484 01	684 75	39,044 58	39,693 33	5,232 90	281 43	27 90	432 40	711 43	616 94	43,988 76	3,034 99	46,993 73	2,227 61	34,225 62	613 08	27,266 61</															

LIGNE DE

Table with multiple columns listing stations (e.g., Waremmes, Fexhe, Ans) and their corresponding numerical values. Includes a 'TOTAUX' row at the bottom of the section.

LIGNE DU MIDI.

Large table listing stations along the Midi line (e.g., Bruxelles, Ruyshroek, Loth, Hal) and their numerical values. Includes a 'TOTAUX GÉNÉRAUX' row at the bottom of the entire page.

Main table with columns for 'EXERCICES', 'NATURE DES RECETTES', 'RECAPITULAIRES MENSUELS' (Janvier to Décembre), 'MONTANT', and 'RÉPARTITION ANNUELLE PAR NATURE DE RECETTE' (Service des Voyageurs, Service des Marchandises, Produits). Rows list years from 1835 to 1849.

TOTAL GÉNÉRAL POUR LES QUINZE EXERCICES

115,046,120 17 (*)

(*) De cette somme de... (*) De cette somme de... (*) De cette somme de...

N° XXII.

État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs pour le service de camionnage et de factage des marchandises, dans les diverses stations, pendant l'année 1849.

STATIONS.	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.
Bruxelles (Nord) . . .	1,590 70	1,483 58	1,072 22	1,688 86	1,817 94	1,739 72
Id. (Allée-Verte)	781 60	621 82	709 98	629 51	712 18	709 62
Malines	320 88	285 18	272 66	330 42	414 12	465 24
Anvers.	1,160 10	1,123 58	1,290 12	1,304 18	1,425 20	1,347 30
Termonde	163 82	115 86	137 98	144 26	175 44	152 74
Gand	1,054 98	869 42	1,048 54	999 27	1,113 70	1,018 98
Bruges	379 04	311 94	342 84	326 36	313 88	354 94
Ostende	486 58	350 42	394 10	324 60	351 00	374 30
Courtray	304 92	271 74	315 70	282 12	285 28	284 88
Mouscron	101 50	95 32	123 84	97 48	85 44	73 18
Tournay	430 76	401 94	517 02	473 36	450 32	424 82
Louvain	441 72	387 30	458 34	448 54	479 26	514 02
Tirlemont	311 88	281 32	361 30	332 64	388 78	384 88
Saint-Trond	127 14	133 60	147 50	148 48	152 32	152 32
Hasselt	98 70	89 50	122 08	115 20	154 80	154 80
Liège	1,163 96	1,104 98	1,311 20	1,340 02	1,466 12	1,488 36
Verviers	416 48	450 72	536 40	472 22	559 60	541 98
Bruxelles (Nidi) . . .	1,121 28	994 22	1,151 88	1,207 76	1,245 80	1,170 10
Mons	485 54	398 16	508 87	525 34	588 02	551 60
Charleroy	126 36	146 21	180 07	176 12	184 20	185 94
Châtelineau	133 18	117 22	150 24	135 78	132 16	131 92
Namur	298 70	283 62	345 46	341 96	363 48	363 02
Leuze	60 62	61 04	66 56	74 36	79 70	90 44
Ath	95 50	87 46	106 68	116 56	124 50	114 24
TOTAUX	11,691 94	10,466 17	12,401 58	12,035 39	13,063 24	12,880 80

JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAUX.
1,627 28	1,617 58	1,725 40	1,865 92	1,698 10	1,779 74	20,247 14
704 46	752 26	832 98	1,097 98	995 45	830 00	9,467 84
370 06	369 18	377 82	451 18	404 58	372 26	4,534 58
1,346 42	1,303 06	1,261 38	1,475 62	1,404 06	1,453 00	15,901 00
148 82	185 32	177 18	191 21	175 20	163 30	1,932 15
1,116 08	976 18	1,053 98	1,277 26	1,098 20	1,061 42	12,668 00
316 80	334 94	322 50	350 64	361 54	343 10	4,058 92
385 88	466 02	448 26	393 04	397 42	461 04	4,332 06
273 98	286 34	256 22	327 20	296 26	301 65	3,486 29
73 42	75 86	81 44	66 74	68 46	98 32	1,041 00
435 26	485 56	527 00	585 64	539 18	507 66	5,778 52
505 00	533 68	480 02	677 46	500 36	476 16	5,901 86
330 46	368 02	358 62	403 06	371 82	342 98	4,135 76
163 24	142 08	164 50	206 30	148 94	144 86	1,854 28
154 29	174 48	176 04	167 02	154 00	155 26	1,729 55
1,319 91	1,276 20	1,408 30	1,538 82	1,556 32	1,489 42	16,463 61
427 10	365 06	375 18	477 10	447 06	425 00	5,493 90
1,117 14	1,173 84	1,292 62	1,477 94	1,336 42	1,362 90	14,654 90
504 64	555 83	518 72	608 92	650 92	540 56	6,427 17
230 24	205 36	185 86	221 98	318 92	211 78	2,408 34
141 68	131 60	128 40	171 46	137 26	159 86	1,670 76
340 50	296 44	340 56	326 72	349 34	344 19	4,003 99
90 74	74 22	82 50	88 43	98 92	99 34	966 87
119 20	145 03	113 36	112 82	113 58	104 76	1,353 69
12,251 73	12,320 12	12,698 76	14,569 76	13,522 31	13,229 98	151,132 78

N° XXIII. — *État détaillé des recettes figurant comme*

MOIS.	FRAIS de magasinage, char- gement, décharge- ment, droit de dé- pôt, etc.	PRODUITS des cartes de circulation	PRODUIT DES TARIFS.	PRODUITS des voies d'évitement.	USAGE des voies, bâtiments, matériel.	BNIS DE GLACE.	PRIMES non remboursées.	PLAQUES DE BRASSARDS.
JANVIER	746 80	7,700 00	»	»	4,306 43	»	»	7 30
FÉVRIER	272 24	2,850 00	97 50	448 75	4,453 40	»	»	»
MARS	502 24	4,890 00	279 25	323 40	12,975 44	»	»	»
AVRIL	642 04	4,365 00	252 50	448 00	4,295 50	»	2,556 89	»
MAI	492 49	4,045 00	449 25	406 80	4,476 00	»	»	»
JUIN	368 46	475 00	68 50	864 20	15,825 66	»	»	»
JUILLET	2,628 33	430 00	86 25	486 30	3,483 87	»	»	»
AOUT	226 40	270 00	44 75	280 65	4,443 52	»	»	3 75
SEPTEMBRE	535 35	480 00	67 50	336 80	6,427 97	»	»	»
OCTOBRE	758 84	45 00	67 25	438 95	4,278 84	»	»	»
NOVEMBRE	485 82	42 50	30 00	444 35	4,305 59	»	»	»
DÉCEMBRE	642 78	7 50	80 75	776 80	3,505 97	4 50	»	3 75
TOTAUX	8,004 43	46,240 00	4,220 50	3,424 70	54,477 89	4 50	2,556 89	45 00

produits extraordinaires dans les comptes de l'exercice 1849.

TRANSPORTS de billes.	TRANSPORTS d'objets destinés à l'exposition agri- cole.	TRANSPORTS de pavés et sable.	PRODUITS des wagons mis à la disposition de l'en- trepreneur Bailleurs.	SURTAXES non remboursées.	TOTAL.	A DÉDUIRE pour sommes rem- boursées aux di- vers bureaux.	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
"	"	"	"	445 42	9,875 85	336 93	9,538 92	
"	"	"	"	36 73	4,828 59	"	4,828 59	
"	"	"	"	85 72	16,055 75	340 94	15,714 81	
"	"	"	"	53 35	6,343 28	76 83	6,236 45	
65 00	"	"	4,476 00	34 89	4,242 43	439 60	4,072 53	
"	"	"	"	86 30	17,687 82	446 33	17,571 49	
"	"	"	"	69 39	6,584 44	75 35	6,508 79	
"	232 30	"	"	87 65	2,586 02	430 63	2,455 39	
"	"	"	"	64 66	7,642 28	44 00	7,568 28	
"	"	"	"	95 60	2,384 45	599 78	4,784 67	
"	"	355 05	"	67 66	2,400 97	30 00	2,370 97	
"	"	"	"	78 43	5,097 48	43 50	5,083 98	
65 00	232 30	355 05	4,476 00	872 80	85,638 76	4,903 89	83,734 87	

N° XXIV.

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 1850.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION A LA DATE du 1 ^{er} janvier 1849.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION PENDANT L'ANNÉE 1849.	TOTAL AU 1 ^{er} JANVIER 1850.
ANVERS	59,190 53	3,158 44	62,348 97
BRABANT	396,572 85	61,099 50	457,672 35
FLANDRE OCCIDENTALE	59,517 50	1,464 92	60,982 42
FLANDRE ORIENTALE	177,992 16	394 02	178,386 18
HAINAUT	225,003 50	15,959 73	240,963 23
LIÈGE	278,090 53	4,286 56	282,377 09
LIMBOURG	22,415 32	»	22,415 32
LUXEMBOURG	»	»	»
NAMUR	12,785 23	»	12,785 23
TOTAUX	1,231,567 62	86,263 17	1,317,830 79

N° XXV.

Relevé des produits indirects du chemin de fer, pendant l'année 1849.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	MONTANT.
Produit des ventes d'objets hors d'usage	4,275 44
Produit des ventes d'objets trouvés et non réclamés	2,801 29
Produit des herbages et de la location de terrains non utilisés	16,542 10
Produit du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	10,771 36
Produit de la location des buffets-restaurants	13,034 59
Produit de la location des vidanges	645 84
TOTAUX	48,070 62

N° XXVI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués en 1849, gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pour divers services publics.

INDICATION DES TRANSPORTS.	SOMMES DUES AU PRIX DES TARIFS	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.
Transports des dépêches.	284,102 60	"	284,102 60
Transports des bureaux de poste ambulants.	41,975 00	"	41,975 00
Transports militaires.	2,849 72	"	2,849 72
Id.	231,866 06	115,933 03	115,933 03
Transports des détenus.	98,354 26	24,338 57	74,015 69
Transports des douaniers	33,318 25	"	33,318 25
Transports des indigents	11,834 00	"	11,834 00
Transports de farines pour la boulangerie militaire.	4,862 40	2,431 20	2,431 20
Transports d'objets pour l'exposition. . . .	215 20	107 60	107 60
Id.	980 84	"	980 84
Transports des gardes civiques (hommes). .	17,365 50	"	17,365 50
Id. id. (chevaux). .	645 60	"	645 60
Transports de pavés et moellons	10,290 14	5,145 07	5,145 07
TOTAUX.	718,659 57	147,955 47	570,704 10

(6A)

N° XXVII.

Tableaux des dépenses faites pour les cinq emprunts mentionnés ci-après et dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction des chemins 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 00 à 4 p. %., créé avec jouissance du 1 ^{er} juillet 1836, ayant produit net				
Id. 50,850,800 00 à 3 p. %.	id.	1 ^{er} août 1838,	id.	
Id. 86,940,000 00 à 5 p. %.	id.	1 ^{er} mai 1840,	id.	
Id. 28,621,718 40 à 5 p. %.	id.	1 ^{er} nov. 1842,	id.	
Id. 37,768,000 00 à 5 p. %., décrété en 1848.				
<hr/>				
234,180,518 40				

	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL PAR EMPRUNT.
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
Exercice 1837.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1836 au 1 ^{er} juill. 1837	1,195,400 00	306,600 00	561 80	5,457 56	1,504,019 16
Exercice 1838.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1837 au 1 ^{er} juill. 1838	1,176,780 00	525,220 00	519 26	5,321 90	1,505,041 16
Exercice 1839.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1838 au 1 ^{er} juill. 1839	1,162,220 00	557,780 00	552 70	809 53	1,501,142 23
Id. de 1838.	Du 1 ^{er} août 1838 au 1 ^{er} août 1839	1,511,640 00	522,592 00	5,486 20	15,589 20	2,034,907 40
Exercice 1840.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1839 au 1 ^{er} juill. 1840	1,147,580 00	532,420 00	170 68	1,176 40	1,501,347 08
Id. de 1838.	Du 1 ^{er} août 1839 au 1 ^{er} août 1840	1,489,568 00	544,667 00	5,720 11	16,557 98	2,056,290 09
Id. de 1840.	Du 1 ^{er} mai 1840 au 1 ^{er} nov. 1840	2,175,500 00	"	"	"	2,175,500 00
Exercice 1841.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1840 au 31 déc. 1841	1,694,060 00	535,940 00	550 61	1,905 73	2,232,456 56
Id. de 1838.	Du 1 ^{er} août 1840 au 31 déc. 1841	2,065,257 50	816,507 85	8,547 68	23,540 28	2,913,433 27
Id. de 1840.	Du 1 ^{er} nov. 1840 au 31 déc. 1841	5,071,500 00	1,014,500 00	"	55,000 00	6,120,800 00
						A reporter...

N. B. La dépense considérable de l'exercice 1841 résulte du changement opéré aux époques d'exigibilité des intérêts et de l'amortissement des divers emprunts.

ont été affectés, 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 00	id.	69,472,643 62	id.	73,657,946 78	
29,250,000 00	id.	24,000,000 00	id.	23,484,486 89	
37,768,000 00	id.	18,978,571 38	id.	18,978,571 38	
<u>212,160,197 44</u>		<u>169,242,635 12</u>		<u>188,868,426 96</u>	

DES DÉPENSES.	PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.						
	PAR EXERCICE.	INTERÊTS.	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.
1,504,019 16	Exercice 1837.						
	Emprunt de 1856.	1,069,842 34	274,779 40	305 49	3,098 54	1,547,925 97	1,547,925 97
1,303,641 16	Exercice 1838						
	Emprunt de 1856.	1,034,647 11	289,674 49	286 12	2,977 47	1,547,385 19	1,547,385 19
3,886,049 63	Exercice 1839.						
	Emprunt de 1856.	1,041,598 86	302,725 38	298 17	723 53	1,545,543 64	3,198,611 95
Id. de 1838.	1,363,307 88	471,151 44	4,947 86	15,879 11	1,835,266 29		
5,731,137 17	Exercice 1840.						
	Emprunt de 1856.	1,028,477 99	315,845 96	132 96	1,054 50	1,545,529 21	5,041,491 19
	Id. de 1838.	1,345,218 66	491,220 67	5,138 82	14,913 16	1,834,315 51	
Id. de 1840.	1,341,448 67	"	"	"	1,841,448 67		
11,286,689 63	Exercice 1841.						
	Emprunt de 1856.	1,518,241 34	493,241 35	493 47	1,707 96	2,018,684 33	9,851,941 49
	Id. de 1838.	1,862,582 74	736,206 51	7,708 92	21,049 96	2,627,547 93	
Id. de 1840.	4,206,715 36	839,342 71	"	29,632 96	5,185,709 23		
23,581,836 77						A reporter...	20,767,353 77

	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL
				RELATIFS A l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.
Exercice 1842.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1842 au 31 déc. 1842	1,102,600 00	597,400 00	301 98	1,852 60	1,502,224 58
Id. de 1838.	Id. id.	1,421,688 00	612,547 00	6,524 20	22,474 10	2,062,850 50
Id. de 1840.	Id. id.	4,347,000 00	869,400 00	"	117,284 89	5,335,684 89
Id. de 1842.	Du 1 ^{er} nov. 1842 au 31 déc. 1842	258,814 52	47,702 86	"	6,228 70	292,442 88
Exercice 1843.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1843 au 31 déc. 1843	1,087,600 00	412,400 00	406 29	2,080 00	1,502,486 29
Id. de 1838.	Id. id.	1,404,972 50	629,089 50	6,487 28	25,805 62	2,064,522 90
Id. de 1840.	Id. id.	4,547,000 00	869,400 00	"	170,857 75	5,586,937 75
Id. de 1842.	Id. id.	1,451,088 92	286,217 18	"	66,881 09	1,784,184 19
Exercice 1844.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1844 au 31 déc. 1844	1,073,260 00	426,740 00	422 45	5,048 50	1,505,470 95
Id. de 1838.	Id. id.	1,380,322 50	683,709 50	6,730 20	23,701 19	2,064,465 59
Id. de 1840.	Id. id.	4,547,000 00	869,400 00	"	127,621 86	5,544,021 86
Id. de 1842.	Id. id.	1,451,088 92	286,217 18	"	58,443 84	1,735,748 94
Exercice 1845.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1845 au 31 déc. 1845	1,055,480 00	444,520 00	445 01	2,043 80	1,502,486 81
Id. de 1838.	Id. id.	1,551,700 00	682,552 00	7,167 93	26,522 52	2,067,722 47
Id. de 1840.	Id. id.	4,547,000 00	869,400 00	"	145,459 03	5,561,859 03
Id. de 1842.	Id. id.	1,451,088 92	286,217 18	"	50,443 44	1,767,746 54
Exercice 1846.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1846 au 31 déc. 1846	1,056,620 00	463,380 00	437 24	1,375 78	1,501,851 02
Id. de 1838.	Id. id.	1,523,850 00	710,202 00	7,438 92	24,175 26	2,063,666 18
Id. de 1840.	Id. id.	4,540,737 80	875,662 20	1,498 51	124,490 00	5,542,589 21
Id. de 1842.	Id. id.	1,451,088 92	286,217 18	"	42,625 50	1,739,928 40
						A reporter.

DES DÉPENSES.		PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.					
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.
23,581,336 77						Report...	20,767,533 77
	Exercice 1842.						
	Emprunt de 1836.	988,166 24	536,153 69	351 27	1,642 41	1,546,515 61	7,965,524 26
9,191,182 62	Id. de 1838.	1,282,179 87	552,239 40	5,703 65	20,268 79	1,860,411 75	
	Id. de 1840.	5,682,897 34	736,579 47	"	99,566 96	4,518,845 77	
	Id. de 1842.	193,704 06	59,140 81	"	3,108 26	239,935 13	
	Exercice 1843.						
	Emprunt de 1836.	974,723 03	569,598 91	364 15	1,864 12	1,546,550 19	9,256,215 12
10,757,951 15	Id. de 1838.	1,267,107 30	567,352 02	5,850 71	21,467 85	1,861,787 88	
	Id. de 1840.	5,682,897 34	736,579 47	"	144,484 24	4,563,961 05	
	Id. de 1842.	1,174,224 35	254,844 87	"	54,876 78	1,465,946 00	
	Exercice 1844.						
	Emprunt de 1836.	961,871 31	582,430 63	378 59	2,732 11	1,547,452 64	9,177,533 28
10,667,703 12	Id. de 1838.	1,244,876 13	589,563 20	6,069 79	21,373 47	1,861,884 59	
	Id. de 1840.	5,682,897 34	736,579 47	"	108,124 75	4,527,601 54	
	Id. de 1842.	1,174,224 35	234,844 86	"	31,545 30	1,440,614 51	
	Exercice 1845.						
	Emprunt de 1836.	943,936 62	598,353 52	397 03	1,851 68	1,546,580 63	9,204,529 93
10,699,794 85	Id. de 1838.	1,219,062 25	613,377 07	6,464 59	23,919 93	1,864,823 86	
	Id. de 1840.	5,682,897 34	736,579 47	"	123,219 92	4,542,696 75	
	Id. de 1842.	1,174,224 35	234,844 87	"	41,589 47	1,430,488 69	
	Exercice 1846.						
	Emprunt de 1836.	929,034 00	413,287 95	409 78	1,251 21	1,548,962 92	9,179,194 59
10,669,814 81	Id. de 1838.	1,195,927 03	640,312 28	6,727 00	21,803 02	1,862,969 53	
	Id. de 1840.	5,677,591 85	741,884 97	1,269 41	103,472 10	4,526,218 31	
	Id. de 1842.	1,174,224 35	234,844 86	"	34,974 60	1,444,045 81	
73,547,963 30						À reporter.	63,550,550 73

	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL PAR EMPRUNT.
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
Exercice 1847.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1847 au 31 déc. 1847	1,016,680 00	485,340 00	429 02	1,427 78	1,501,856 80
Id. de 1838.	Id. id.	1,292,777 80	741,254 30	7,778 73	18,619 48	2,060 430 21
Id. de 1840.	Id. id.	4,277,208 60	959,191 40	19,177 82	148,744 20	5,384,522 02
Id. de 1842.	Id. id.	1,428,876 52	288,426 78	1,090 43	83,178 58	1,771,872 13
Exercice 1848.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1848 au 31 déc. 1848	986,520 00	515,480 00	500 59	1,009 58	1,501,809 77
Id. de 1838.	Id. id.	1,258,493 00	773,357 00	8,092 85	26,635 57	2,068,760 42
Id. de 1840.	Id. id.	4,222,709 40	993,690 60	9,081 58	94,628 59	5,220,109 77
Id. de 1842.	Id. id.	1,415,054 72	304,248 38	3,884 50	53,214 53	1,754,102 13
Id. de 1848.	Du 1 ^{er} juil. 1848 au 31 oct. 1848	629,466 67	"	"	128,000 00	757,466 67
Exercice 1849.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1849 au 31 déc. 1849	972,480 00	527,320 00	525 00	1,379 16	1,501,904 16
Id. de 1838.	Id. au 31 juill. 1849	723,743 00	462,773 67	4,792 43	9,112 07	1,200,423 17
Id. de 1840.	Id. au 31 oct. 1849	3,487,320 40	859,479 60	7,890 86	77,608 70	4,452,499 56
Id. de 1842.	Id. id.	1,167,073 20	264,012 72	2,743 27	27,672 29	1,461,505 48
Id. de 1848.	Du 1 ^{er} nov. 1848 au 31 oct. 1849	1,888,400 00	"	"	1,000 00	1,889,400 00
						TOTAL...

DES DÉPENSES.		PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.					
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.
75,547,965 50	Exercice 1847.					Report..	65,550,380 75
10,718,181 16	Emprunt de 1836.	911,145 56	455,176 58	384 49	1,279 60	1,345,986 05	9,219,575 79
	Id. de 1838.	1,165,921 62	608,517 71	7,015 45	16,792 41	1,838,247 17	
	Id. de 1840.	3,625,768 16	795,708 05	16,247 97	126,020 16	4,381,744 94	
	Id. de 1842.	1,172,411 55	256,657 87	894 74	45,653 71	1,435,597 65	
11,401,948 78	Exercice 1848.						9,538,670 87
	Emprunt de 1836.	884,155 65	460,188 29	448 43	904 62	1,545,075 01	
	Id. de 1838.	1,155,005 14	699,456 13	7,298 72	24,021 92	1,865,759 96	
	Id. de 1840.	5,577,894 95	841,881 87	7,695 99	80,171 75	4,507,542 56	
	Id. de 1842.	1,139,420 52	249,659 09	2,941 15	27,252 96	1,439,265 50	
10,485,730 37	Exercice 1849.						8,332,606 51
	Emprunt de 1836.	871,550 79	472,771 15	470 52	1,236 05	1,346,028 47	
	Id. de 1838.	652,726 54	417,565 26	4,322 17	8,217 94	1,082,629 71	
	Id. de 1840.	2,954,722 70	728,174 65	6,685 56	65,752 22	3,755,554 91	
	Id. de 1842.	957,898 85	216,625 85	2,252 55	22,705 46	1,199,182 55	
108,153,825 61	Id. de 1848.	948,928 57	"	"	502 50	949,431 07	92,621,403 92
	TOTAL...						

N. B. Les chiffres en italique (emprunt de 1836, exercice 1849, et emprunt de 1848, exercices de 1848 et 1849) sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.

N° XXVIII.

Situation des cinq emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction des chemins de fer de l'État, savoir : à l'échéance du 1^{er} janvier 1850, pour l'emprunt 4 p. ‰, à celle du 1^{er} août 1849, pour l'emprunt 3 p. ‰, et à celle du 1^{er} novembre 1849, pour les emprunts 5 p. ‰.

TAUX D'INTÉRÊT DES EMPRUNTS.	CAPITAUX PRIMITIFS DES EMPRUNTS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.	PARTIE DES EMPRUNTS AFFÉRENTE AUX CHEMINS DE FER.		
				CAPITAUX PRIMITIFS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.
				4 ‰	30,000,000 00	6,159,814 00
3 ‰	50,880,800 00	10,165,948 47	40,684,881 53	45,860,983 17	9,168,371 34	36,692,611 86
5 ‰	86,940,000 00	(a) 3,990,014 85	82,949,985 15	(b) 73,657,946 78	3,380,449 76	70,277,497 02
5 ‰	28,621,718 40	(c) 817,919 89	27,803,798 51	(d) 23,484,486 89	671,113 76	22,813,373 13
5 ‰	37,768,000 00	"	37,768,000 00	48,978,571 38	"	48,978,571 38
	234,480,548 40	21,133,667 21	213,046,851 19	488,868,426 96	18,740,450 22	170,127,976 74

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

(a) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de 86,940,000 fr. s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1849, à fr. 8,189,923-80, dont fr. 5,713,143-07 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 5,990,014-35, mentionné ci-dessus, et fr. 4,444,780-73 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 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 aux chemins de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1849, à fr. 6,913,510-71, dont fr. 3,147,570-86 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 3,380,449-76, mentionné ci-dessus, et fr. 3,763,739-85 ont été tenus en réserve.

(c) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de fr. 28,621,718-40 s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1849, à fr. 2,049,239-46, dont fr. 703,883-77 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 817,919-89, mentionné ci-dessus, et fr. 1,343,373-69 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 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 aux chemins de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1849, à fr. 1,681,443-66, dont fr. 879,186-69 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 671,113-76, mentionné ci-dessus, et fr. 1,102,236-97 ont été tenus en réserve.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

INTRODUCTION	iiij
------------------------	------

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

§ 1 ^{er} . Montant des allocations	I
§ 2. Situation des fonds affectés à la construction du chemin de fer.	II

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Dépenses	V
Billes et rails	VIII
Charbons et coke	X
Graissage des locomotives	XI
Primes	XII
Matériel des transports	ib.
Approvisionnements	XIII
§ 2. Tarifs	ib.
§ 3. Transports et recettes	XVI
Voyageurs	ib.
Bagages	XX
Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	ib.
Petites marchandises	XXI
Grosses marchandises	XXII
Fonds et valeurs	XXIV
Équipages	XXV
Chevaux et bestiaux	ib.
Services internationaux	XXVI

CHAPITRE TROISIÈME.

RÉCETTES GÉNÉRALES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION	XXXVI
---	-------

CHAPITRE QUATRIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE DU CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT	XXXIX
---	-------

ANNEXES.

I. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1850.	
II. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1849	1
III. Tableau indiquant le prix des billes, depuis 1840 jusqu'à 1849 inclusive- ment	4
IV. État général des billes remplacées pendant l'année 1849.	6
V. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1 ^{er} janvier 1850	8
VI. État de la fabrication du coke, pendant les mois de janvier et de février 1849.	10
VII. Relevé des quantités de coke fournies, en 1849, par marchés directs.	12
VIII. Relevé, par lot, des quantités de coke fournies, en 1849, sur l'adjudication du 8 mars.	13
IX. Tableau statistique de la consommation du coke, pendant l'année 1849.	14
X. Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1849	16
XI. Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines, au commencement et à la fin de l'année 1849	17
XII. Modifications apportées au classement des marchandises, pendant l'année 1849.	18
XIII. Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État, en Belgique, et l'administration du chemin de fer rhénan.	19
XIV. Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État, en Belgique, et l'administration du chemin de fer du Nord, en France.	27
XV. Convention réglant les relations de service entre les administrations des che- chemins de fer du Nord, en France, de l'État, en Belgique, et rhénan, en Prusse.	31
XVI. Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État et celle du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse	35
XVII. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports, pendant l'année 1849	41
XVIII. État récapitulatif, par mois, de la recette en général, pendant l'année 1849.	
XIX. État récapitulatif, par stations, du mouvement général des transports, pendant l'année 1849	45
XX. État récapitulatif, par stations, de la recette en général, pendant l'année 1849.	
XXI. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.	ib.
XXII. État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs pour le service de camionnage et de factage des marchandises, dans les diverses stations, pendant l'année 1849.	53
XXIII. État détaillé des recettes figurant comme produits extraordinaires dans les comptes de l'exercice 1849	56
XXIV. 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 1850.	58
XXV. Relevé des produits indirects du chemin de fer, pendant l'année 1849	59

XXVI. Tableau présentant l'évaluation des transports effectués, en 1849, gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pour divers services publics . . .	60
XXVII. 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.	61
XXVIII. Situation, au 1 ^{er} janvier 1850, des cinq emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État	68



(1)

(APPENDICE AU N^o 4.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1850-1851.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1849.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

(A)

(ANNEXE AU N° 4.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1850-1851.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Rapport présenté à M. le Ministre des Travaux Publics sur les résultats de l'application des tarifs du 1^{er} septembre 1848.

DEUXIÈME PARTIE. — ANNÉE 1849.

MONSIEUR LE MINISTRE ,

J'ai eu l'honneur de vous adresser, le 1^{er} mars dernier, n° 1550, la première partie du travail, dont vous m'aviez confié la rédaction, sur les résultats de l'application des tarifs du 1^{er} septembre, au transport des marchandises par le chemin de fer.

Voici la seconde et dernière partie de ce travail.

Je me propose d'y traiter pour l'exercice 1849, comme je l'ai fait précédemment pour l'exercice 1848, tout ce qui concerne le service d'exploitation du transport des marchandises, en le considérant au triple point de vue de la recette, des dépenses et du produit net, rapportés à l'unité du trafic.

La division du travail sera donc la même pour cette seconde partie que pour la première. Seulement, en raison de la grande extension prise par les relations mixtes entre les lignes de l'État et les lignes concédées, en raison aussi de la nécessité d'étudier les résultats de l'application des nouveaux tarifs internationaux, le chapitre des recettes exigera beaucoup plus de développements et nécessitera plusieurs subdivisions.

Mais avant d'aborder l'examen de la question spéciale du transport des marchandises, il ne sera pas sans intérêt de jeter un rapide coup d'œil sur les résultats généraux de l'exploitation du chemin de fer pendant les cinq dernières années.

Le tableau suivant donne le chiffre de la recette, celui de la dépense et le produit net de chacun de ces exercices :

EXERCICES.	RECETTES.	DÉPENSES.	PRODUIT NET.
	— Francs.	— Francs.	— Francs.
1845.	12,403,204 55	6,321,575 48	6,081,629 07
1846.	12,572,125 54	7,245,766 52	6,326,359 02
1847 (*)	14,695,461 86	9,365,229 09	5,330,232 77
1848 (*)	12,257,635 14	8,916,132 19	3,341,502 95
1849 (*)	13,241,431 78	8,543,035 20	4,698,396 58
TOTAUX	66,169,868 87	40,391,728 48	25,778,130 39

Considérant d'abord les recettes, on voit que, de 1845 à 1846 et de 1846 à 1847, l'accroissement annuel a été moyennement d'environ onze cent mille francs; mais de 1847 à 1848, les événements politiques ont occasionné une réduction de plus de deux millions et demi dans le revenu, lequel ne s'est relevé que d'un million, de 1848 à 1849.

L'année 1847 doit donc être considérée comme la plus favorable sous le rapport des recettes.

Considérant ensuite les dépenses, on trouve que de 1845 à 1847, elles ont également suivi une progression croissante, plus rapide même que celle des recettes; mais que de 1847 à 1849, elles ont été réduites annuellement d'environ quatre cent mille francs. L'année 1847 se présente donc aussi comme offrant la dépense *maxima*.

Considérant enfin l'excédant des recettes sur les dépenses ou le produit net, il est facile de constater que, sous ce rapport, c'est l'année 1846 qui est la plus favorable; comparativement au chiffre de cet exercice, le produit net de 1847 présente, en effet, une réduction de près de un million, celui de 1848 d'environ trois millions, et celui de 1849 en diffère encore de plus de seize cent mille francs.

Or, comme c'est le produit net qui seul peut servir de mesure à la valeur réelle

(*) Les chiffres donnés pour la recette et la dépense des exercices 1847, 1848 et 1849, diffèrent des chiffres officiels en ce qu'ils sont respectivement majorés des sommes payées à la compagnie concessionnaire des chemins de fer de Jurbise et de Hasselt pour sa quote-part dans le produit de l'exploitation de ces lignes. J'ai déjà dit, dans la 1^{re} partie de ce rapport, le motif de cette addition qui ne change rien d'ailleurs à la valeur du produit net. Nous aurons occasion d'y revenir plus loin.

d'une entreprise industrielle, il s'ensuit que le chemin de fer représentait, en 1847, un capital moins considérable qu'en 1845 ; en 1848, un capital moins considérable qu'en 1846, et qu'en 1849 il se trouve, comparativement à 1847, dans de meilleures conditions qu'il ne l'était en 1847, comparativement aux résultats de 1846.

Si, en effet, le chemin de fer belge, au lieu d'être tout bonnement une œuvre vraiment nationale, avait été construit par l'industrie privée, l'argent dépensé pour sa construction ne constituerait plus qu'un capital nominal, dont la valeur réelle varierait suivant la quotité d'intérêt que le produit net de l'exploitation permettrait d'attribuer à chaque action. Cette valeur réelle se calcule généralement en capitalisant le revenu annuel au taux de 5 p. %, ce taux représentant sensiblement la moyenne des fluctuations du crédit public dans les temps ordinaires.

En partant de cette base, on trouverait que la valeur réelle ou coursable du chemin de fer aurait été :

En 1845, de.	121,652,600 francs.
En 1846, de.	126,527,380 »
En 1847, de.	106,604,660 »
En 1848, de.	66,830,060 »
En 1849, de.	95,967,940 »

Adoptant maintenant le chiffre de 187,172,600 francs, renseigné dans le compte rendu de 1848 comme représentant, au 1^{er} janvier 1849, le coût réel du chemin de fer, il est clair qu'en se plaçant au point de vue d'une spéculation industrielle, et en faisant abstraction de toute espèce de produits indirects, les actions qui représenteraient ce capital nominal ne pourraient être cotées en bourse qu'à 50 p. % de perte.

Est-ce à dire que cette situation financière, bien plus fâcheuse encore pour une foule d'autres entreprises de chemins de fer de l'Angleterre et du continent, n'est pas susceptible d'amélioration? Évidemment non; car tout fait prévoir déjà que la recette de 1850 ne s'éloignera pas de 15 millions de francs, et que la dépense ne dépassera pas celle de 1849. Le produit net probable de cet exercice peut donc être évalué à 6 1/2 millions, et correspondrait à un capital réel de 130 millions de francs. Ainsi les actions pourraient déjà se négocier en bourse au cours de 70 p. %, c'est-à-dire, avec 50 p. % seulement de perte sur le capital nominal, tandis que cette perte était de 50 p. % en 1849, et qu'elle s'élevait à plus de 65 p. % en 1848.

Ainsi l'année 1850 se présente dans des conditions plus favorables qu'aucune des années les plus prospères de notre exploitation.

Mais si l'on observe :

Que de 1848 à 1849, la recette s'est accrue de près d'un million, tandis que la dépense a été réduite de trois cent soixante et dix mille francs ;

Que de 1849 à 1850, la recette s'accroîtra dans une proportion beaucoup plus forte encore, sans exiger d'augmentation de dépense, en sorte que, de 1848 à 1850, une augmentation de revenu de plus de 2 1/2 millions correspondra à une diminution de dépense ;

Qu'ainsi, le rapport de la dépense à la recette tend à décroître progressivement.

Si l'on observe, en outre, que cette décroissance progressive se manifesterait plus sensiblement encore, à mesure que l'entretien du railway se rapprocherait d'une situation normale, et que l'on ne sera plus, comme aujourd'hui, dans la nécessité de remplacer les anciens rails par des rails d'un poids double; des billes en bois blanc par des billes en chêne; des voitures et waggons, ancien modèle, par des voitures et waggons plus vastes, plus solides et nécessairement plus coûteux; de faibles locomotives par de puissantes machines, etc., etc.; à mesure aussi que les transports prendront plus de développement et que, par le fait de la plus grande utilisation du chemin de fer, les frais généraux pourront se répartir sur une plus grande somme d'unités de travail;

On devra demeurer convaincu que, dans un avenir prochain, un nouvel accroissement de 2 1/2 à 5 millions de francs pourrait encore se produire dans les mêmes conditions que de 1848 à 1850, c'est-à-dire sans majoration sensible du chiffre des dépenses.

Pour ma part, j'ai la ferme conviction, qu'à moins d'événements politiques imprévus, ce résultat pourra être atteint dès l'année prochaine, par le seul fait de l'accroissement de produit du service des marchandises, si l'on veut donner à ce service, toute l'extension, tous les développements dont il est susceptible.

Alors cependant, le produit net du chemin de fer s'élèverait de 9 à 10 millions de francs et répondrait ainsi à un capital réel de 180 à 200 millions de francs.

Ce capital réel serait donc supérieur au capital nominal dépensé, et même à ce capital nominal augmenté des déficit annuels de l'exploitation, en sorte que les actions, s'il y en avait, pourraient être négociées au-dessus du pair.

Il ne serait donc plus permis de considérer le chemin de fer comme une charge pour le trésor public.

Cette assertion serait d'autant plus injuste que les prévisions qui précèdent reposent uniquement sur la considération des produits directs de l'exploitation du chemin de fer.

Or les grandes voies de communication ne sont généralement édifiées par les gouvernements qu'en vue de *produits indirects*.

Ainsi les routes ordinaires, qui représentent, en Belgique, un capital nominal énorme, comparativement à celui employé à la construction du chemin de fer, n'ont été établies que pour aider au développement industriel, commercial et agricole du pays; leurs revenus directs, représentés par le produit des barrières, ne dépassent guère les frais d'entretien (1).

Ainsi, les voies navigables, à l'exception des canaux de Charleroy et d'Antoing,

(1) En France, il n'existe pas même de barrières, en sorte que les routes ne produisent absolument aucun revenu direct, et que les capitaux dépensés à leur construction ne produisent, *directement*, ni fraction extinctive ni même d'intérêts.

ne couvrent pas, et même à beaucoup près, les dépenses annuelles qu'elles occasionnent.

Et, cependant, personne ne considère comme grevant inutilement le trésor public les nombreux millions affectés, à fonds perdus, et même sans éventualité d'un minime intérêt, à l'exécution de routes nouvelles ou des canaux de Liège, de la Campine, de Zelzaete, etc.

Le chemin de fer, construit par l'État, exploité par l'État, se présente donc dans des conditions de supériorité bien manifestes sur toutes les autres voies de communication ; car, d'une part, son influence sur le développement industriel, commercial et agricole du pays, est comparativement immense, et, d'autre part, les capitaux qu'il a exigés pour son établissement ne produiront pas seulement, par le fait de son exploitation, le revenu indirect dû à ce grand développement des ressources nationales, mais bien aussi un revenu direct, au moins équivalent à celui que permettrait de réaliser une spéculation privée, industrielle ou commerciale.

CHAPITRE PREMIER.

ANALYSE DES TARIFS.

§ 1. — Services intérieur et mixtes.

I. J'ai dit, dans la première partie de ce rapport, que les tarifs du 1^{er} septembre n'avaient reçu qu'une application incomplète pendant la 2^e période de 1848.

Ce n'est, en effet, que dans le livret réglementaire publié sous la date du 1^{er} janvier 1849, que se trouvent réunis les prix et conditions de transport des marchandises résultant, soit de l'arrêté du 11 novembre 1848 et des dispositions ultérieures qui y ont introduit certaines modifications, soit des principes posés dans les conventions conclues avec les Compagnies concessionnaires des lignes de Landen à Hasselt, de Tournay à Jurbise, de Bruges à Courtray, de Manage à Mons et de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

C'est ce livret et ces conventions qui, à de légères modifications près, ont régi l'exploitation du chemin de fer pendant tout l'exercice 1849. Il convient donc d'en donner une analyse sommaire.

II. Les tarifs du 1^{er} septembre distinguent deux modes de transports pour les marchandises :

A grande vitesse, ce qui suppose l'expédition par le 1^{er} convoi de voyageurs (pourvu que l'inscription soit faite une demi-heure avant le départ) et la remise à domicile aussitôt après l'arrivée ;

A petite vitesse, l'expédition ayant lieu, par des trains spéciaux, dans les 24 heures de l'inscription, et ce même délai de 24 heures étant toléré, après l'arrivée à destination, soit pour la remise à domicile par l'administration, soit pour le déchargement et l'enlèvement de la station par le destinataire.

III. Les marchandises expédiées à petite vitesse sont classées en deux catégories :

La première comprend les marchandises en général ;

La seconde, certains produits, qualifiés et dénommés, que l'intérêt commun du producteur, du consommateur et du chemin de fer, commande de transporter à bas prix (').

(') En voici l'énumération d'après le livret déjà cité du 1^{er} janvier 1849.

Les produits en exportation et en transit ainsi que les produits ci-après dénommés transportés à l'intérieur du pays, savoir :

La houille, la fonte brute ou non ouvrée, les fers en barres, laminés ou étirés, les métaux

IV. Le poids réel de la marchandise sert de base à la taxe.

Pour les transports à grande vitesse, le poids *minimum* est de 10 kilogrammes ; au delà de ce poids, la taxe s'applique de 10 en 10 kilogrammes.

Pour les transports à petite vitesse, la taxe s'applique également de 10 en 10 kilogrammes, mais à partir d'un poids *minimum* de 100 kilogrammes.

V. La base de la taxe ou le prix de l'unité du poids, se compose de deux éléments :

L'un fixe, indépendant de la distance à parcourir ;

L'autre variable, proportionnel à la longueur des transports.

Pour les transports à grande vitesse (tarif n° 1) l'élément fixe se calcule à raison de 50 centimes par chaque expédition de 100 kilogrammes ou au-dessous ; à raison de 5 centimes par chaque 10 kilogrammes pour les expéditions pesant plus de 100 kilogrammes. Ces frais fixes comprennent la remise à domicile.

Pour les transports à petite vitesse (tarifs nos 2 et 3) les frais fixes se calculent :

A raison de 50 centimes par 100 kilogrammes, y compris la remise à domicile ;

A raison de 15 centimes par 100 kilogrammes, pour les expéditions bureau restant ;

A raison de 10 centimes par 100 kilogrammes, pour les expéditions bureau restant, la marchandise étant chargée ou déchargée par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

Ces frais fixes s'appliquent par dixièmes, de 10 en 10 kilogrammes, au-dessus du poids *minimum* de 100 kilogrammes.

L'élément variable se calcule :

Pour la grande vitesse, à raison de 5 centimes par 10 kilogrammes et par 5 lieues ;

Pour la petite vitesse, à raison de 5 centimes par 100 kilogrammes et par lieue pour les marchandises générales (tarif n° 2), et de 3 centimes par 100 kilogrammes et par lieue pour les produits favorisés (tarif n° 3). De même que les frais fixes, les frais variables s'appliquent par dixième, de 10 en 10 kilogrammes, au-dessus du poids *minimum* de 100 kilogrammes.

VI. L'unité de distance est la lieue de 5 kilomètres.

Le livret réglementaire annexé à l'arrêté ministériel du 11 août 1848 était accompagné d'un tableau des distances réelles et des distances légales servant de base au calcul de la taxe.

bruts en saumons ou en lingots, les verres cassés et verres à vitre en caisses, les bois de construction et de houillères, les bois de chauffage en bûches, les pierres de taille, les pierres brutes, la chaux, le sel brut, le sel de soude, les engrais, les tourteaux, les minerais et la castine, le coke, les sulfates de fer et autres, les pavés, le sable et les briques, le froment, l'épeautre, le seigle, le sarrasin, l'avoine, l'orge et leurs farines, le son et les déchetts de farine, les fèves et féveroles ainsi que les pommes de terre.

Les distances légales étaient déduites des distances réelles, en forçant ou négligeant les fractions supérieures ou inférieures à $\frac{5}{10}$ de lieue.

Certaines réductions de distances avaient été admises, pour atténuer l'influence des détours obligés du chemin de fer.

Ces réductions étaient :

De une lieue entre Bruxelles et Charleroy ; de deux lieues entre Bruxelles et Termonde, Bruxelles et Louvain, Anvers et Louvain ; de trois lieues entre Bruxelles et Gand, Bruxelles et Namur, Anvers et Gand. Elles s'appliquaient à tous les trajets de Bruxelles au delà de Louvain ; de Namur et de Charleroy au delà de Bruxelles ; de Bruxelles et d'Anvers au delà de Termonde et de Gand et *vice versa*.

VII. Ce tableau de distances dut être modifié, lors de la publication du livret réglementaire du 11 novembre 1848, par suite des conventions d'exploitation passées avec les administrations de quelques-uns des chemins de fer construits par des Compagnies, en vertu des lois de concession votées par la Législature.

Ces chemins de fer se présentent, en effet, sous un double caractère :

Les uns ne sont que de simples embranchements des lignes de l'État, et dans cette catégorie figuraient, à la fin de 1848, les lignes de Landen à Hasselt, de l'Entre-Sambre-et-Meuse et celle de Manage à Mons, qui n'était pas encore livrée à l'exploitation jusqu'à cette dernière ville.

Les autres sont de véritables lignes de jonction et, comme telles, il fallait compter, à la même époque, les chemins de fer de Bruges à Courtrai et de Jurbise à Tournay, celui de Manage à Mons ne pouvant être compris dans cette catégorie que depuis son achèvement.

L'exploitation des premiers ne devait avoir pour résultat que d'augmenter le nombre de localités desservies par le chemin de fer.

L'exploitation des seconds devait conduire, en outre, à modifier les distances de parcours entre certaines localités déjà reliées par le chemin de fer de l'État.

Mais ces relations nouvelles ou modifiées devaient nécessairement être réglementées.

Fallait-il considérer chaque ligne concédée comme un tronçon complètement distinct du réseau de l'État ? Fallait-il interdire toute relation directe et obliger au transbordement et à la réinscription aux points de raccordement ?

Fallait-il, au contraire, faire abstraction du mode d'exécution par les Compagnies ; effacer toute distinction entre les chemins de fer de l'État et les chemins de fer concédés ; s'efforcer de fusionner les uns et les autres en un seul réseau national, régi par un tarif unique, par des conditions identiques, sans obliger au transbordement ni à la réinscription ? Fallait-il faire jouir le commerce et l'industrie des réductions de distances introduites par les lignes de jonction ?

Ce dernier système, plus large, plus libéral, plus conforme aux vrais intérêts du commerce, de l'industrie et conséquemment aussi à l'intérêt bien entendu de l'État et des Compagnies, fut préféré.

Mais son application exigeait, au préalable, des Compagnies concessionnaires :

En ce qui concerne les lignes de jonction, l'adoption complète du tarif de l'État, en remplacement du tarif concédé, tant pour les relations mixtes que pour les

transports intérieurs, des tarifs différents ne pouvant être appliqués simultanément sur des parcours communs ;

En ce qui concerne les embranchements, l'adoption du tarif de l'État, ou tout au moins de ses bases fondamentales pour les transports mixtes, les transports intérieurs pouvant continuer à être régis par les tarifs concédés, sans apporter de perturbation dans les relations communes.

Les sociétés concessionnaires acquiescèrent à ces conditions :

Par la convention du 13 septembre 1848, la Compagnie de la Flandre occidentale accepta le tarif de l'État, pour les transports mixtes et intérieurs de la ligne de Bruges à Courtray ;

Par la convention du 30 du même mois, le tarif de l'État fut également appliqué aux relations mixtes et intérieurs des lignes de Jurbise à Tournay et de Landen à Hasselt ;

Par les conventions des 1^{er} et 22 novembre suivant, ce tarif fut successivement appliqué aux transports mixtes des lignes de Manage à Mons et de l'Entre-Sambre-et-Meuse, les transports intérieurs sur chacune de ces lignes continuant à être régis par les tarifs concédés.

A part les relations réciproques des stations de l'Entre-Sambre-et-Meuse entre elles et celles des stations du chemin de fer de Manage à Mons également entre elles, les conventions ci-dessus mentionnées étendirent, pour 1849, l'application des tarifs du 1^{er} septembre à tous les chemins de fer en exploitation de l'État et des Compagnies.

Les principes posés par les conventions peuvent d'ailleurs être résumés comme il suit :

Direction obligée des transports de marchandises par la ligne la plus courte, et conséquemment transit par les chemins de fer concédés, lorsqu'ils présentent un raccourcissement sur le trajet par les lignes de l'État ;

Expédition directe, sans transbordement ni réinscription ;

Adoption du tarif de l'État, sauf les deux exceptions signalées ci-dessus ;

Partage des frais fixes, autres que ceux de factage, entre la station de départ et la station d'arrivée ⁽¹⁾ ; partage des frais variables en raison des parcours légaux effectués sur chaque territoire ;

Attribution du produit du factage à l'administration qui en fait les frais.

Lors de l'achèvement du chemin de fer de Manage à Mons, dans le courant de l'année 1849, un projet de convention fut arrêté pour étendre l'application de ces principes aux relations à établir avec ce chemin de fer, qui devenait, à son tour,

⁽¹⁾ La convention conclue avec la Compagnie du chemin de fer de Manage à Mons consacre une importante déviation de ce principe, l'État s'étant réservé l'intégralité des frais fixes à percevoir pour le transport de la houille du Centre, la Compagnie n'ayant droit qu'à la taxe uniforme fixée par la loi de concession. Comme les expéditions de l'espèce ont atteint, en 1849, le chiffre de 1,400,000 quintaux, l'administration a réalisé, de ce chef seulement, un bénéfice réel de 70,000 francs.

une véritable ligne de jonction. Mais aucune suite n'y fut donnée, à cause de l'opposition que souleva l'idée de faire transiter par cette ligne les expéditions de Namur et de Charleroy vers Mons et la France, et *vice versa*.

J'ai eu occasion, dans une autre circonstance, de disenter et de réfuter victorieusement, je pense, les motifs de cette opposition; motifs qui n'auraient quelque valeur, même au point de vue des opposants, que s'il était possible d'interdire au commerce l'usage et le bénéfice d'une communication directe, décrétée pour cause d'utilité publique. Cette discussion, quelque importante qu'elle soit, ne saurait trouver place ici. L'étude des faits et l'appréciation des résultats de l'exploitation contribueront d'ailleurs, mieux que le raisonnement, à l'abandon d'un système de concurrence, qui conduirait inévitablement à la disjonction et à la rivalité des éléments de notre réseau de voies ferrées, sans profit pour le commerce, avec perte pour le trésor.

§ 2. — Services internationaux.

Sous le rapport du service intérieur, et à l'exception du transport des voyageurs et des bagages, l'exploitation des chemins de fer de l'État et des compagnies, pendant l'année 1849, peut donc être considérée comme ayant été régie par des tarifs et des conditions parfaitement uniformes.

Mais il n'en a pas été de même des services internationaux entre la Belgique et l'Allemagne, la Belgique et la France, la France et l'Allemagne par la Belgique, qui ont continué à être réglementés, pendant une partie de l'exercice, par les anciens tarifs belge-rhénan, franco-belge et franco-belge-rhénan.

Je crois inutile de rappeler ici quelles étaient les bases de ces tarifs, cette analyse ayant été faite d'une manière complète dans le mémoire sur le transport des marchandises déjà cité dans la 1^{re} partie de ce rapport.

Il suffira de dire que ces bases n'étant pas en harmonie avec notre nouvelle tarification intérieure, les administrations française et rhénane, non moins que l'administration belge, reconnaissaient la nécessité de les modifier.

I. *Convention belge-rhénane.*

Vers la fin de mai 1849, des commissaires belges furent envoyés à Cologne pour arrêter, de concert avec des commissaires rhénans, un projet de convention destiné à réglementer, d'après de nouveaux principes, les relations entre les deux pays.

A part la base des prix et quelques modifications dans la nomenclature des marchandises favorisées, les délégués rhénans se montraient partisans du système belge, non-seulement à cause de sa simplicité, mais aussi comme devant faciliter leurs relations avec les chemins de fer d'outre-Rhin, régis déjà par un système analogue de tarifs.

Les délégués belges, de leur côté, soutenaient, qu'en présence de l'extension prise par le service des bateaux remorqueurs de la Hollande, il fallait entrer

de prix, analogue à celle qui avait été adoptée en Belgique pour la fixation des bases du tarif intérieur, ne pourrait suffire pour maintenir la circulation actuelle et, à plus forte raison, pour lui donner l'extension que réclamait la prospérité des deux railways; que le chemin de fer belge-rhénan devait, de toute nécessité, faire au commerce des conditions non moins avantageuses que la navigation du Rhin, sous peine de voir celle-ci lui enlever successivement la plus grande partie de ses transports.

Les délégués rhénans ne contestaient pas cette nécessité; mais, se fondant sur le coût extrêmement élevé de leur chemin, sur sa dépense d'exploitation relativement plus considérable, eu égard à son peu d'étendue, ils prétendaient que l'administration belge était plus à même que l'administration rhénane, de s'imposer un sacrifice dans l'intérêt commun, et, demandaient que la base des prix de transport fût en conséquence moins élevée pour le parcours belge que pour le parcours rhénan.

La discussion conduisit néanmoins à quelques concessions mutuelles, et une convention fut conclue, le 2 juin, entre les commissaires belges et rhénans. En voici les bases principales :

1^o Admission des marchandises au transport à grande vitesse, aux conditions ci-après :

Unité de poids, 10 kilogrammes ;

Unité de distance, 5 lieues de 5,000 mètres ;

Base des frais variables, 5 centimes par 10 kilogrammes et par 5 lieues sur chaque territoire ;

Base des frais fixes, autre que le factage, 1 1/2 centime par 10 kilogrammes sur chaque territoire ;

Attribution du produit du factage à l'administration dont dépend la station d'arrivée.

2^o Admission des marchandises au transport à petite vitesse, aux prix et conditions suivantes :

Unité de poids, 10 kilogrammes au-dessous du poids *minimum* de 100 kilogrammes ;

Unité de distance, la lieue de 5,000 mètres ;

Base des frais fixes, 8 centimes par 100 kilogrammes sur chaque territoire (1), ces frais fixes s'appliquant par dixième, de dix en dix kilogrammes, au-dessus du poids *minimum* d'admission ;

Subdivision du tarif à petite vitesse en deux sections sous le rapport de la quantité des frais variables :

Pour la première section, comprenant les marchandises générales et répondant à notre tarif n° 2, les frais variables se calculent à raison de 5 centimes par 100 kilogrammes et par lieue sur chaque territoire.

(1) En Belgique, ce prix est réduit à 5 centimes, lorsque le chargement ou le déchargement de la marchandise est effectué par l'expéditeur ou le destinataire.

Pour la deuxième section, comprenant les produits favorisés (*) et répondant à notre tarif n° 3, les frais variables se calculent, par 100 kilogrammes et par lieue, à raison de 3 1/2 centimes sur le territoire rhénan et de 3 centimes sur le territoire belge.

Toutefois, les marchandises de la première section, expédiées de la Belgique vers l'Allemagne, comme aussi les marchandises expédiées de l'Allemagne en transit direct, par la Belgique, vers les stations d'Anvers, d'Ostende, de Mouscron et de Quiévrain, ne sont taxées, en Belgique, qu'au prix de la deuxième section.

Cette convention et les tarifs nouveaux qui introduisaient également quelques changements, ou tout au moins une régularisation des tarifs de voyageurs, bagages, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens, furent mis en vigueur à partir du 1^{er} juillet 1849. Nous aurons occasion, dans le chapitre suivant, d'apprécier les résultats de leur application.

II. Convention franco-belge et franco-belge-rhénane.

Dans les premiers jours de septembre 1849, des commissaires belges furent également envoyés à Paris, pour se concerter avec les représentants du conseil d'administration du chemin de fer du Nord et du chemin de fer Rhénan, sur les bases de nouvelles conventions et de nouveaux tarifs destinés à régler les relations entre la France et la Belgique ainsi qu'entre la France et l'Allemagne par la Belgique.

Déjà des conférences avaient été tenues à Bruxelles, mais sans conduire à aucun résultat, les délégués des deux administrations française et belge n'ayant pu s'entendre sur les bases de la tarification.

Les commissaires belges cherchaient à étendre aux relations franco-belges les bases du tarif belge-rhénan.

Les commissaires français se refusaient à admettre les bases des frais variables, trop faibles, suivant eux, pour le parcours sur le chemin de fer du Nord.

(*) En voici l'énumération :

Alun, alquifoux, ardoises, asphalte, bois de construction et de menuiserie en blocs ou en planches, bois de teinture en blocs, bois de chauffage, briques, café, castine, cendres, céruse et blanc de crems, chiques, clous, coke, cotons (en balles), corinthes, cornes, coupe-rose, coussinets, craie, creusets, cuirs secs ou salés, eaux minérales (en caisses ou en cruches), émeril, engrais, fers en gueuses, en barres ou étirés, fils de lin, de laine ou de coton (twist), fils de fer, fruits et légumes secs, garance, grains, graines de trèfle et autres, gravier, haréngs (en tonneaux), houilles, huiles de toute espèce (y compris l'huile de baleine), manganèse, marbres en blocs, marchandises de fer d'Allemagne (emballées), métaux bruts, en fonte, en saumons ou en lingots, à l'exception des métaux précieux, mine de plomb, minerais, minium, mitraille et limaille en barils, morue sèche ou salée, objets en fonte ouvrière, os, pannes, pavés, peaux, pierres brutes ou non taillées, pierres à aiguiser ou à fusil, pierres meulières, pierres lithographiques, pommes de terre, potasse, quartz, rails, résine, riz, sable, salpêtre, sels, sirops, smalt, soude, sucre brut, sulfates en général, spath en pierre ou en poudre, tabac en tiges ou en feuilles, tale, terres, tôles, touches, tourteaux, trass en pierres, tuiles, vitres en caisses, zinc.

Dans le but d'obtenir un tarif uniforme, l'administration belge ne pouvait cependant pas adopter, pour le tarif international, les bases proposées par les délégués français, car ces bases étant plus élevées que celles du tarif intérieur, c'eût été donner une prime pour encourager au transbordement et à la réinscription aux bureaux-frontières.

Elle ne pouvait guère non plus, renonçant à toute idée de convention, poser en principe l'obligation de cette réinscription, de ce transbordement, et interdire ainsi toute correspondance directe entre les deux chemins de fer. C'eût été, en effet, aigrir des relations qu'il était désirable de voir maintenir sur un pied d'amitié et de bon voisinage; c'eût été rendre impossible un meilleur arrangement ultérieur; c'eût été, très-probablement, mécontenter le commerce des deux pays qui, sans chercher à se rendre compte des motifs du désaccord, n'y aurait vu qu'un moyen de tracasserie, combiné par les deux administrations.

Ici, d'ailleurs, un intérêt commun de conservation ne dominait pas le débat comme dans la question rhénane, aucune voie rivale ne pouvant soutenir une concurrence sérieuse contre le chemin de fer franco-belge.

Les délégués belges crurent donc devoir admettre le principe de bases différentes pour les frais variables sur chaque territoire. Dès lors, leurs efforts ne tendirent plus, à Bruxelles comme à Paris, qu'à obtenir la nomenclature la plus large et le prix le plus favorable possible pour les marchandises de la deuxième section du tarif à petite vitesse.

Ces efforts furent couronnés de succès, et une convention conclue le 12 septembre, entre les commissaires français et belges, vint mettre un terme à une discussion de plusieurs mois.

D'après cette convention, les transports de marchandises entre la France et la Belgique sont régis par des conditions en quelque sorte identiques avec celles du tarif belge-rhénan, à ces différences près :

Que la base des frais variables sur le territoire français est, par 100 kilogrammes et par lieue de 5,000 mètres, de 18 centimes pour les transports à grande vitesse, et de 7 centimes pour la première section des transports à petite vitesse, tandis que cette base est respectivement de 10 centimes et de 5 centimes pour le parcours sur les territoires belge et rhénan ;

Que le *minimum* de poids d'admission pour les expéditions à petite vitesse est réduit à 50 kilogrammes au lieu de 100 kilogrammes.

Quant à la deuxième section des transports à petite vitesse, la base des frais variables sur le territoire français est de 3 1/2 centimes par 100 kilogrammes et par lieue comme pour le parcours rhénan, et la nomenclature des produits favorisés à classer dans cette catégorie est non moins large que celle du tarif belge-rhénan, cette nomenclature ayant été faite, pour l'un comme pour l'autre tarif, de manière à embrasser, autant que possible, la généralité des produits donnant lieu aux relations commerciales les plus habituelles et les plus actives entre la France et la Belgique, comme entre la Belgique et l'Allemagne (1).

(1) Voici cette nomenclature :

Alun, alquifoux, ardoises, asphalte, bois de construction ou de menuiserie en blocs ou en

Une seconde convention, conclue le 13 septembre, entre les délégués des administrations française, rhénane et belge, étendit l'application de ces principes aux relations entre la France et l'Allemagne, par la Belgique.

A part quelques modifications nécessaires dans la nomenclature des produits favorisés, cette convention ne pouvait avoir d'autre objet que de réunir le tarif belge-rhénan avec la partie française du tarif franco-belge. Sa rédaction ne pouvait donc soulever de discussion sérieuse.

Les tarifs nouveaux franco-belge et franco-belge-rhénan ne furent mis à complète exécution que vers la fin d'octobre 1849. Les résultats de leur application ne pourront, en conséquence, être sainement appréciés que pendant l'exercice 1850. J'ai cru néanmoins devoir en faire faire les relevés séparément dans les tableaux annexés à ce rapport.

planches, bois de teinture en blocs, bois de chauffage, briques, borax, bières, cidres en fûts, café, castine, cendre, céruse et blanc de crems, chiques, clous, coke, cotons en balles, cornes, couperose, coussinets, craie, chiffons, chaux, déchets de coton, eaux minérales en caisses ou en cruches, émeril, engrais, fers en gueuses, en barres ou étirés, grains, graines de trèfle et autres, gravier, graisse, glu marine, harengs (en tonneaux), houilles, légumes secs, marbres en blocs, manganèse, métaux bruts en fonte, en saumons ou en lingots, à l'exception des métaux précieux, mine de plomb, minerais, minium, nitraïlle et limaille en barils, morue sèche ou salée, os, plâtre brut ou en poudre, pannes, pavés, pierres brutes et non taillées, pierres à aiguiser ou à fusil, pierres meulières, pommes de terre, potasse, quartz, rails, résine, riz, sable, salpêtre, sel, smalt, soude, sucres bruts, sulfates en général, spath en pierre ou en poudre, soufre en masse, suifs, talc, terres, tôles, touches, tourteaux, trass en pierres, tuiles, verres à vitre, vins et vinaigre en fûts, zinc.

CHAPITRE II.

PRODUIT DE L'UNITÉ DE TRAFIC DES PETITES MARCHANDISES.

(GRANDE VITESSE.)

Tous les détails concernant le transport et les recettes des petites marchandises, pendant l'année 1849, sont renfermés dans les cinq premiers tableaux annexés à ce mémoire. En voici l'objet sommaire :

TRANSPORTS ET RECETTES DES PETITES MARCHANDISES.	Service intérieur.	Des stations de l'Etat entre elles (par les lignes de l'Etat et les lignes concédées).....	Tableau n° I
		Des stations de l'Etat vers les stations concédées.....	» n° II
	Service mixte.	Des stations concédées vers les stations de l'Etat.....	» n° III
		Des stations concédées entre elles (par les lignes de l'Etat).....	» n° IV
	Services internationaux.	Des stations belges vers les stations rhénanes et <i>vice versa</i>	» n° V
		Des stations belges vers les stations françaises et <i>vice versa</i>	
		Des stations françaises vers les stations rhénanes et <i>vice versa</i>	

Chacun de ces tableaux est précédé d'une récapitulation, indiquant par station de départ :

- 1° Le relevé général du nombre de colis ;
- 2° Id. du poids des expéditions de 100 kilog. et au-dessous ;
- 3° Id. id. id. et au-dessus ;
- 4° Id. du poids total des expéditions ;
- 5° Id. des frais fixes par colis ;
- 6° Id. par 100 kilogrammes ;
- 7° Id. des frais variables ;
- 8° Id. de la taxe totale ;
- 9° Le quotient de la somme des frais variables divisée par la base de la taxe, c'est-à-dire la quantité de mouvements exprimée en quintaux-lieues ;
- 10° Le quotient de la recette totale par les quantités de mouvement correspondantes ou le produit moyen par quintal-lieue.

Ces récapitulations peuvent être résumées comme suit :

		RÉSULTATS PARTIELS.				RÉSULTATS PAR SERVICE.			
		Poids taxé.	QUANTITÉS ou mouvement	Recettes.	PRODUIT moyen.	Poids taxé.	QUANTITÉS ou mouvement	Recettes.	PRODUIT moyen.
		— Quintaux.	— Quint.-lieues	— Francs.	— Cent.	— Quintaux.	— Quint.-lieues	— Francs.	— Cent.
Service intérieur . . .	Des stations de l'État entre elles	169,103.4	2,495,501.1	485,022 31	19.46	169,103.4	2,495,501.1	485,622 31	19.46
	Des stations de l'État vers les stations concédées . . .	3,316.6	43,708.2	6,078 77	13.91				
Service mixte	Des stations concédées vers les stations de l'État . . .	2,204.1	28,588.7	5,425 12	20.40	5,526.9	70,402.3	11,514 63	16.36
	Des stations concédées entre elles	6.2	107.4	10 74	10.00				
Services internationaux	Des stations belges vers les stations rhénanes	17,776.4	485,488.6	50,794 74	10.46				
	Des stations rhénanes vers les stations belges								
	Des stations belges vers les stations françaises	4,398.7	93,542.1	13,210.27	14.12	25,418.3	793,155.4	96,099 60	12.12
	Des stations françaises vers les stations belges								
	Des stations françaises vers les stations rhénanes	4,243.2	214,124.7	32,094 68	14.99				
	Des stations rhénanes vers les stations françaises								
RÉSULTATS GÉNÉRAUX		201,018.0	3,359,061.8	593,236 63	17.66	201,018.6	3,359,061.8	593,236 63	17.66

Avant d'aller plus loin, il est bon de faire observer que le chiffre total des recettes auquel nous arrivons par ce résumé est, et doit être supérieur à celui renseigné officiellement par la direction de l'exploitation, parce qu'il comprend le produit intégral de la ligne de jonction de Jurbise à Tournay ainsi que de l'embranchement de Landen à Hasselt.

Cette marche a déjà été suivie dans la première partie de ce rapport, pour la statistique de l'année 1848. Voici d'ailleurs les motifs qui ont conduit à l'adopter.

Aux termes de la loi de concession et de la convention du 30 septembre 1848, les lignes de Jurbise à Tournay et de Landen à Hasselt doivent être entretenues et exploitées aux frais et par les soins de l'État qui tient compte à la Compagnie concessionnaire de 50 p. % des recettes brutes afférentes à ces lignes.

Il en résulte qu'elles entrent pour un certain contingent, plus ou moins proportionnel à leur longueur, dans l'ensemble des dépenses du personnel, d'entretien, de renouvellement, d'exploitation, etc., etc., du chemin de fer de l'État, tandis qu'elles ne contribuent que pour moitié de leur produit réel dans la recette générale.

Cette manière de faire a pour conséquence d'altérer le rapport qui devrait exister entre les dépenses et les recettes d'exploitation.

A la rigueur, ces lignes pouvant être considérées comme appartenant à l'État,

leur produit intégral devrait être porté en recette, et la part de la Société dans le produit brut, envisagée comme une annuité variable, extinctive du capital d'exécution, endéans le nombre d'années fixé par la loi de concession.

Cette partie extinctive devrait alors figurer annuellement au budget des dotations avec les autres frais d'argent des capitaux qui ont été employés à l'exécution des chemins de fer de l'État; ou bien, si on aime mieux la comprendre dans le budget des dépenses du chemin de fer, il doit être bien entendu que ce budget couvre alors non-seulement les frais d'exploitation proprement dits, mais encore l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés à l'exécution des lignes de Jurbise et de Hasselt.

C'est à cette dernière idée que je me suis arrêté pour établir le chiffre des recettes et des dépenses des exercices 1847, 1848 et 1849. Il n'en résulte d'ailleurs aucune altération de la valeur du produit net, puisque la recette et la dépense se trouvent majorées respectivement de la même quantité.

Cette observation est générale, bien qu'elle ait été faite incidemment à l'occasion des recettes des petites marchandises.

Passons maintenant à l'examen des résultats généraux résumés dans le tableau ci-dessous :

I. La recette totale due au transport des petites marchandises, pendant l'année 1849, a été de. fr. 593,236 64

Elle s'était élevée :

En 1843, à	1,009,108 66
En 1846, à	997,102 50
En 1847, à	1,052,403 10
En 1848, à	761,370 03

La recette de 1849 présente donc une diminution de fr. 168,133-41 sur celle de 1848, qui offrait déjà une réduction de 27 1/2 p. % comparativement au revenu de 1847.

Le produit moyen du quintal-lieue ayant d'ailleurs été supérieur à celui de 1848 (17⁶⁶/₁₀₀ centimes au lieu de 16³⁶/₁₀₀ centimes), il s'ensuit que la réduction a été proportionnellement plus forte sur le mouvement que sur la recette.

On trouve, en effet, en comparant les résultats généraux des deux exercices (voir, pour 1848, le tableau 1, pag. viii de la 1^{re} partie de ce mémoire) :

Que le poids total taxé a été :

En 1848, de	293,720.5 quintaux ;
En 1849, de	201,048.6 id.
Différence en moins	92,671.9, soit 31 p. %;

Que la quantité totale de mouvement a été :

En 1848, de	4,659,297.0 quint.-lieues;
En 1849, de	3,359,061.8 id.
Différence en moins	1,300,235.2, soit 28 p. %

tandis que la différence qui vient d'être signalée dans la recette ne s'élève guère qu'à 22 p. %.

II. Ces réductions ne frappent d'ailleurs que sur la 1^{re} période de 1848, régie encore par les anciens tarifs, l'année 1849 offrant une légère amélioration sur les résultats des quatre derniers mois de 1848.

En triplant, en effet, les chiffres du mouvement et de la recette de cette période, on trouve qu'un exercice complet, dans des conditions analogues, aurait donné :

Poids total taxé	191,295.0	Quintaux.		
Quantités de mouvement	3,162,489.0	Quintaux-lieues.		
Recette			581,867 55	Francs.
Produit moyen				18.40 Centimes.

tandis que les chiffres correspondants de 1849 sont :

Poids total taxé	201,048.6			
Quantités de mouvement	3,539,061.8			
Recette			593,236 64	
Produit moyen				17.66
Différence en plus	9,753.6	197,572.8	11,369 09	
Différence en moins				0.74

Ainsi l'année 1849 présente, comparativement à la 2^e période de 1848, un accroissement de près de 20 p. % en recette et une augmentation proportionnellement plus forte sur le mouvement, le produit moyen de l'unité de trafic ayant subi une légère réduction.

III. En considérant toujours l'année *fictive* correspondant à la 2^e période de 1848, il sera facile de rechercher sur quelle branche de service cet accroissement s'est principalement produit. Multipliant, en effet, par 3, la recette des services intérieurs, mixtes et internationaux de cette période, tels qu'ils sont fournis dans le tableau déjà cité, page VIII de la 1^{re} partie, on trouve que l'année entière aurait produit dans les mêmes conditions :

Service intérieur . . . fr.	482,088 06
Services mixtes	2,951 48
Services internationaux	96,848 01
Ensemble	581,867 55

Or, la recette de 1849

s'étant élevée :

Pour le service intérieur, à	485,622 32
Pour les services mixtes, à	11,514 63
Pour les services intern ^s , à	96,099 69
Ensemble	593,236 64
	<u>+3,534 26 + 8,583 15 - 748 52</u>
Différence pour 1849	+ 11,369 09
	<u>+ 11,369 09</u>

recette est renseignée dans les comptes rendus sous la rubrique des *Produits divers*.

Or, les bases des nouveaux tarifs internationaux étant de 10 centimes par quintal-lieue, pour les frais variables, et de 13 centimes par quintal, pour les frais fixes, autres que le factage, il est clair, la distance *minima* étant de 3 lieues et la distance *maxima* de 50 lieues (Herbesthal à Quiévrain), que le produit moyen de l'unité de trafic, abstraction faite du factage, ne pourra varier qu'entre les limites extrêmes de 10.33 centimes et 13 centimes, en se rapprochant beaucoup plus de la première.

L'introduction des nouveaux tarifs internationaux réduira donc, d'une manière assez notable, le produit moyen de l'unité de trafic des transports franco-belges et franco-belges-rhénans, ce produit moyen s'étant maintenu en 1848 et pendant les neuf premiers mois de 1849, sous l'empire des anciens tarifs, entre les limites bien plus élevées de 15 et de 18 centimes. Elle n'exercera, au contraire, qu'une influence inappréciable sur le produit moyen de l'unité de trafic des transports belges-rhénans, ce produit n'ayant été que de 10.7 centimes, 10 centimes et 10.5 centimes, pendant les deux périodes de 1848 et le 1^{er} semestre de 1849. (Voir les tableaux I de la première partie et le n° 5 du présent rapport.)

En ce qui concerne les services mixtes, le produit moyen est inférieur à celui du service intérieur, bien que l'un et l'autre soient régis par le même tarif. Cette différence s'explique tout naturellement, la part de l'État, qui seule est renseignée dans nos relevés, ne comprenant qu'une partie des frais fixes, l'autre partie étant attribuée à l'administration du chemin de fer en relation.

En ce qui concerne le service intérieur, le produit moyen de l'unité de trafic a éprouvé une réduction de 1.04 centime, soit environ 5 p. %, ce qui ne peut être attribué qu'à une augmentation dans la distance moyenne des transports, les tarifs n'ayant pas varié.

Toutefois, malgré cette réduction, le produit moyen de 1849 présente encore une majoration de 3.16 centimes, soit d'environ 19 p. % sur celui de la première période de 1849.

VI. Ainsi que je l'ai dit dans la première partie, le tarif à grande vitesse est donc beaucoup plus élevé que l'ancien tarif n° 4 qui régissait le transport des petites marchandises.

Cette forte augmentation dans les prix de transport provient uniquement de la grande influence des frais fixes qui s'appliquent généralement à des colis pesant moins de 100 kilogrammes.

Il résulte, en effet, de la récapitulation du tableau n° 1, que les frais fixes (factage compris) ont produit en 1849 :

Pour les colis de 100 kilogrammes et au-dessous fr.	201,146 73
Id. 100 kilogrammes et au-dessus	34,925 13
Ensemble. fr.	<u>236,071 90</u>
tandis que le produit des frais variables ne s'est élevé qu'à une somme sensiblement équivalente	<u>249,530 41</u>

D'où il suit que les frais fixes ont à peu près doublé les prix de transport.

VII. Mais indépendamment de cette majoration de prix, les différences qui existent entre les bases de l'ancien tarif des petites marchandises et celles du nouveau tarif à grande vitesse sont tellement essentielles; que les résultats de ces modes de transport ne sont réellement pas comparables, et qu'elles suffiraient même pour expliquer, jusqu'à un certain point, la diminution de revenu signalée dès le principe de l'application du nouveau système.

En premier lieu, sous l'ancien régime, toutes les expéditions pesant moins de 500 kilogrammes devaient être *forcément taxées* au tarif n° 4, comme petites marchandises, le tarif n° 7 (grosses marchandises), n'acceptant les expéditions qu'au-dessus de ce poids *minimum*; l'accélération du transport ne constituait qu'une condition accessoire.

Sous le régime nouveau, au contraire, le tarif n° 1 acceptant des expéditions de tout poids, et le *minimum* d'admission aux tarifs n° 2 et 3 (grosses marchandises) ayant été réduit à 100 kilogrammes, l'accélération des transports est la seule distinction réelle qui motive la différence des prix, et les expéditions du poids de 100 à 500 kilogrammes peuvent être taxées, au choix de l'expéditeur, comme petites ou comme grosses marchandises.

Or, il est évident que si, tout en maintenant l'ensemble de l'ancien système de tarification, on s'était borné à réduire de 500 à 100 kilogrammes le poids *minimum* d'admission au tarif n° 7, une grande partie des transports qui *devaient forcément* accepter la taxe du tarif des petites marchandises aurait été expédiée comme grosses marchandises.

Ce même fait a dû se produire lors de l'introduction du nouveau tarif, abstraction faite de la valeur relative des prix de transport, en sorte que la comparaison de la recette des *transports à grande vitesse* du nouveau tarif avec celle des *petites marchandises* de l'ancien tarif ne serait exacte qu'après avoir défalqué de cette dernière, si cela était possible, le produit des transports qui, sous l'empire de l'ancien tarif, auraient profité du déclassement indiqué.

En second lieu, la différence d'accélération entre les expéditions à grande et à petite vitesse, différence qui seule motive l'inégalité des prix du tarif, n'est généralement pas assez marquée.

Le livret réglementaire détermine bien, à la vérité, les conditions particulières qui caractérisent chacun de ces modes de transport, mais ces conditions n'excluent pas positivement des trains de voyageurs, la marchandise taxée au tarif à petite vitesse, non plus que son expédition et sa remise à domicile dans un délai moindre de 24 heures.

Il peut donc arriver fréquemment que les marchandises taxées à petite vitesse, d'une manipulation facile, soient expédiées aussi promptement, transportées avec autant de célérité, remises aussi vite à domicile que les marchandises payant le tarif de la grande vitesse. Dès lors, la différence de prix ne se justifiant plus, le déclassement doit nécessairement s'opérer du tarif n° 1 au tarif n° 2.

Pour les articles de moins de 100 kilogrammes, la différence dans le *minimum* de poids d'admission fait cependant obstacle à ce déclassement, les colis payant pour 10, 20, 30, etc., kilogrammes au tarif n° 1, devant payer la taxe de 100 kilogrammes au tarif n° 2.

Mais cet obstacle peut être levé en partie par le groupement des colis.

Ainsi le messagiste qui reçoit les articles du commerce peut, en les réunissant, former des expéditions de plus de 100 kilogrammes qu'il fait taxer au tarif à petite vitesse; et comme il effectue lui-même le camionnage jusqu'à la station de départ, ainsi que la remise à domicile à la station d'arrivée, il peut facilement, en veillant à la prompte expédition par le chemin de fer, mettre dans ses opérations plus de célérité que le chemin de fer lui-même, tout en bénéficiant de la différence de prix des deux tarifs.

Deux raisons engagent d'ailleurs le particulier à s'adresser de préférence au messagiste.

La première, c'est que le messagiste n'exige de l'expéditeur ni déclaration écrite, ni timbre, ce qui est infiniment plus commode et moins coûteux que par le chemin de fer;

La seconde, c'est que son intérêt ne le portant pas plus à respecter les privilèges de la poste que ceux du chemin de fer, le messagiste n'attache aucune importance à ce que l'adresse ou quelque partie de l'enveloppe du colis affecte la forme d'une lettre, ou même à ce qu'une lettre véritable y soit renfermée, ce qui est un cas de refus d'admission absolu par l'administration du chemin de fer. Et cependant, ce même colis refusé, sous prétexte de fraude, sera accepté à un tarif moins cher après avoir été convenablement groupé avec d'autres par les soins du messagiste. La poste et le chemin de fer se trouvent donc également frustrés au bénéfice du messagiste qui, semblable au juge de la fable, savoure l'huître dont il abandonne les écailles aux plaideurs.

VIII. Je crois donc que si l'on veut améliorer le service du transport des marchandises à grande vitesse, il faut, de toute nécessité, introduire dans le tarif n° 1 et dans les conditions du livret réglementaire les modifications suivantes :

1° Dégrever le prix de transport, surtout pour les articles de moins de 100 kilogrammes, en adoptant pour le service intérieur les bases des tarifs internationaux, savoir :

Frais variables, 5 centimes par 10 kilogrammes et par 5 lieues;

Frais fixes, 3 centimes par 10 kilogrammes;

Remise à domicile, 20 centimes par colis ou par 100 kilogrammes en sus de la taxe;

2° Rendre l'expédition, le transport et la remise à domicile aussi prompts que possible, et, dans tous les cas, *plus prompts sans exception aucune* que pour les expéditions à petite vitesse;

3° Renoncer aux conditions de timbre, de déclaration, etc., que n'exigent pas les messagistes, et qui tracassent inutilement le commerce sans aucun profit pour le trésor;

4° Multiplier les lieux de réception des petites marchandises dans toutes les localités d'une certaine importance, et aviser même s'il n'y aurait pas moyen, pour les colis d'un certain poids (10 à 20 kilogrammes par exemple), de combiner un système de timbres d'affranchissement avec un service régulier de camionnage,

stationnant à certaines heures et dans des endroits déterminés , ce qui permettrait aux particuliers de remettre ces colis affranchis , sans aucune espèce de formalité, au facteur de l'administration ;

5° Enfin, attacher infiniment moins d'importance aux fraudes postales qui peuvent se commettre par le chemin de fer, la poste et le chemin de fer ne devant pas être considérés comme deux administrations rivales se jalousant réciproquement, mais bien comme deux branches d'une administration unique s'entraïdant mutuellement et prospérant l'une par l'autre.

CHAPITRE III.

PRODUIT DE L'UNITÉ DE TRAFIC DES GROSSES MARCHANDISES.

(PETITE VITESSE.)

§ 1. — Résultats généraux.

1. Les résultats du transport et des recettes des grosses marchandises, par point d'expédition et de destination, pendant l'exercice 1849, sont renfermés dans les 10 tableaux ci-annexés, sous les n^{os} 6 à 15 inclusivement. En voici l'objet sommaire :

		TARIF		
		n ^o 2.	n ^o 3.	
TRANSPORTS ET RECETTES DES GROSSES MARCHANDISES.	Service intérieur.	Des stations de l'Etat entre elles (par les lignes de l'Etat et les lignes concédées).....	Tabl. n ^o VI	Tabl. n ^o XI
	Services mixtes.	Des stations de l'Etat vers les stations concédées.....	" n ^o VII	" n ^o XII
		Des stations concédées vers les stations de l'Etat.....	" n ^o VIII	" n ^o XIII
		Des stations concédées entre elles (par les lignes de l'Etat).	" n ^o IX	" n ^o XIV
	Services internationaux.	Des stations belges et rhénanes entre elles.....	" n ^o X	" n ^o XV
		Des stations belges et françaises entre elles.....		
		Des stations françaises et rhénanes entre elles.....		

De même que pour les petites marchandises, chacun de ces tableaux est précédé d'une récapitulation indiquant par station de départ :

1^o Le relevé général des marchandises taxées à la 1^{re} catégorie du tarif (avec remise à domicile);

2^o Le relevé général des marchandises taxées à la 2^e catégorie du tarif (expéditions bureau restant);

3^o Le relevé général des marchandises taxées à la 3^e catégorie (sans chargement ni déchargement);

- 4° Le relevé général des marchandises de toutes les catégories ;
 5° Id. du produit des frais fixes de la 1^{re} catégorie ;
 6° Id. id. 2^e catégorie ;
 Id. id. 3^e catégorie ;
 8° Id. du montant des frais variables ou produit du poids par la distance et par la base de la taxe ;
 9° Le relevé général de la taxe totale ;
 10° Le quotient de la somme des frais variables par la base du tarif, ou la quantité de mouvement ;
 11° Le quotient de la recette totale par la somme des quantités de mouvement, ou le produit moyen par quintal-lieue.

Ces récapitulations peuvent être résumées dans les trois tableaux suivants dont le dernier est formé par la réunion des deux autres :

		RÉSULTATS PARTIELS.				RÉSULTATS PAR SERVICE.			
		Poids taxé.	QUANTITÉS DE MOUVEMENT	Recettes.	PRODUIT MOYEN	Poids taxé.	QUANTITÉS DE MOUVEMENT	Recettes.	PRODUIT MOYEN
		Quintaux.	Quint.-lieues	Francs.	Cent.	Quintaux.	Quint.-lieues	Francs	Cent.
Service intérieur . . .	Des stations de l'État entre elles	1,526,925.0	23,705,444.0	1,437,288 17	6.06	1,526,925.9	23,705,444.0	1,437,288 17	6.06
	Des stations de l'État vers les stations concédées . . .	45,269.3	479,073.8	27,283 42	5.69				
Services mixtes . . .	Des stations concédées vers les stations de l'État . . .	51,524.6	671,545.8	38,512 67	5.73	97,671.4	1,166,347.0	66,551 46	5.71
	Des stations concédées entre elles	777.5	16,107.4	755 37	5.00				
Services internationaux	Des stations belges vers les stations rhénanes	89,742.3	2,039,281.7	94,985 13	4.86	184,148.1	4,232,475.4	220,210 64	5.18
	Des stations rhénanes vers les stations belges								
	Des stations belges vers les stations françaises	67,596.3	870,018.7	56,896 70	6.34				
	Des stations françaises vers les stations belges	26,809.5	1,343,175.0	63,328 81	5.08				
Des stations françaises vers les stations rhénanes . . .									
	Des stations rhénanes vers les stations françaises . . .								
RÉSULTATS GÉNÉRAUX		1,808,745.4	29,124,266.4	1,724,050 27	5.92	1,808,745.4	29,124,266.4	1,724,050 27	5.92

TABLEAU B.
GROSSES MARCHANDISES.
PETITE VITESSE.

TARIF N° 3.

		RÉSULTATS PARTIELS.				RÉSULTATS PAR SERVICE.			
		Poids taxé.	QUANTITÉS DE mouvement	Recettes.	PRODUIT moyen.	Poids taxé.	QUANTITÉS DE mouvement	Recettes.	PRODUIT moyen.
		Quintaux.	Quint.-lieues	Francs.	Cent.	Quintaux.	Quint.-lieues	Francs.	Cent.
Service intérieur.	Des stations de l'État entre elles	4,734,281.6	53,310,764.8	2,143,461 93	4.02	4,734,281.6	53,310,764.8	2,143,461 93	4.02
	Des stations de l'État vers les stations concédées . .	360,162.2	1,953,135.6	78,917 61	3.96				
Services mixtes . .	Des stations concédées vers les stations de l'État . . .	1,639,433.7	13,158,201.1	547,379 83	4.16	2,025,490.0	13,318,602.7	631,632 92	4.12
	Des stations concédées entre elles	25,894.1	167,266.0	5,355 48	3.29				
Services internationaux	Des stations belges vers les stations rhénanes	852,849.1	17,486,053.8	676,216 64	3.87				
	Des stations rhénanes vers les stations belges								
	Des stations belges vers les stations françaises	686,453.2	2,775,693.9	108,981 58	3.93	1,545,490.8	29,571,172.7	795,606 67	3.87
	Des stations françaises vers les stations belges								
	Des stations françaises vers les stations rhénanes . . .	6,188.5	309,425.0	10,407 43	3.36				
	Des stations rhénanes vers les stations françaises . .								
RÉSULTATS GÉNÉRAUX		8,305,262.4	89,200,540.2	3,570,720 52	4.00	8,305,262.4	89,200,540.2	3,570,720 52	4.00

TABLEAU C.
GROSSES MARCHANDISES.
PETITE VITESSE.

TARIFS N° 2 ET 3 RÉUNIS.

Service intérieur.	Des stations de l'État entre elles	6,261,207.5	77,016,208.8	3,580,750 10	4.65	6,261,207.5	77,016,208.8	3,580,750 10	4.65
	Des stations de l'État vers les stations concédées . .	405,531.5	2,472,829.4	106,201 03	4.29				
Services mixtes . .	Des stations concédées vers les stations de l'État . . .	1,690,958.3	13,829,746.9	585,892 50	4.24	2,123,161.4	16,434,949.7	698,204 38	4.24
	Des stations concédées entre elles	26,671.6	182,373.4	6,110 85	3.35				
Services internationaux	Des stations belges vers les stations rhénanes	942,591.4	19,525,335.5	771,201 77	3.95				
	Des stations rhénanes vers les stations belges								
	Des stations belges vers les stations françaises	754,049.5	3,645,712.6	165,878 28	4.55	1,729,638.9	24,823,648.1	1,015,816 31	4.09
	Des stations françaises vers les stations belges								
	Des stations françaises vers les stations rhénanes . . .	32,998.0	1,652,600.0	78,736 26	4.76				
	Des stations rhénanes vers les stations françaises . .								
RÉSULTATS GÉNÉRAUX		10,114,007.8	118,324,806.6	5,294,770 79	4.47	10,114,007.8	118,324,806.6	5,294,770 79	4.47

II. Considérant d'abord le tableau C qui donne les résultats généraux du service des grosses marchandises, tous les tarifs réunis, on voit que la recette totale de ce service s'est élevée, en 1849, à fr. 5,294,770 79

La recette totale des quatre exercices antérieurs avait été respectivement :

En 1845, de	4,103,987 56
En 1846, de	4,647,763 83
(¹) En 1847, de	5,753,382 70
(¹) En 1848, de	4,689,773 29

Comparativement à 1848, la recette de 1849 présente donc un excédant de fr. 604,997-50, soit près de 13 p. %.

Comparativement à 1847, cette même recette ne présente plus qu'un déficit de fr. 458,611-91, soit moins de 8 p. %, tandis que le déficit de 1848 s'était élevé à fr. 1,063,609-41 ou à 18 1/2 p. %.

De 1848 à 1849, le revenu des grosses marchandises s'est donc singulièrement amélioré, sans se relever, toutefois, au chiffre qu'il avait atteint en 1847.

Pour bien se rendre compte de ces différences, il est nécessaire d'étudier séparément les résultats des transports internationaux d'une part, et des transports intérieurs et mixtes d'autre part. Cette étude fera l'objet des deux paragraphes suivants.

§ 2. — Services internationaux.

III. D'après le tableau C, la recette totale des transports internationaux de grosses marchandises s'est élevée, en 1849, à . . . fr. 1,015,816

La recette correspondante des deux exercices antérieurs avait été

En 1847 (<i>voir page xiv de la 1^{re} partie</i>), de . . .	1,454,400
En 1848, de	821,928

Il s'ensuit que, comparativement à l'exercice 1847, le revenu des transports internationaux de grosses marchandises qui offrait, en 1848, un déficit de 632,472 francs, ou de 43 1/2 p. %, présente encore, en 1849, un déficit de 438,624 francs, soit de 30 p. % environ.

Or, il importe de remarquer que la différence signalée dans le paragraphe précédent, entre le revenu total de 1849 et celui de 1847, toutes les branches de service réunies, est à peine plus élevée que ce dernier chiffre, et qu'ainsi cette différence peut être attribuée presque exclusivement à la moindre importance de nos relations avec la France et l'Allemagne.

(¹) Y compris la quote-part de la Compagnie concessionnaire des lignes de Jurhise et de Hasselt.

IV. Mais il résulte également de ces chiffres que le revenu des transports internationaux s'est accru, de 1848 à 1849, d'une somme de 193,888 francs, soit plus de 23 p. % de la recette du premier de ces exercices.

Cette différence s'est répartie comme il suit entre les services belge-rhénan, franco-belge, et franco-belge-rhénan.

	ANNÉE 1848. — Francs.	ANNÉE 1849. — Francs.	AUGMENTATION EN 1849. — Francs.
Service belge-rhénan.	603,335 98	771,201 77	167,865 79 ou 28 p. %
Id. franco belge	159,396 92	165,878 28	6,481 36 ou 4 »
Id. franco-belge-rhénan.	59,194 78	78,736 26	19,541 48 ou 33 »
ENSEMBLE	821,927 68	1,015,816 31	193,888 63 ou 23 p. %

C'est donc le service belge-rhénan qui a fourni le plus fort contingent dans l'excédant de recette de 1849, bien que le service franco-belge-rhénan ait éprouvé un accroissement plus considérable proportionnellement à son importance.

La tarification des transports internationaux ayant été complètement modifiée pendant l'exercice 1849, il importe d'examiner jusqu'à quel point ces modifications ont pu influencer sur les résultats signalés. Toutefois cet examen devra se restreindre aux relations belges-rhénanes, les nouveaux tarifs franco-belge et franco-belge-rhénan n'ayant été appliqués que pendant deux mois à peine, période évidemment trop courte pour permettre une appréciation raisonnée.

V. En réunissant les chiffres de l'état récapitulatif des tableaux n°s 10 et 13, on forme le tableau suivant qui donne, pour chacune des deux périodes de 1849, les résultats généraux du transport des grosses marchandises (tarif n° 2, 1^{re} et 2^e sections réunies) entre la Belgique et l'Allemagne :

LIEUX		PÉRIODES D'APPLICATION DES TARIFS.	POIDS TAXÉ. — Quintaux.	QUANTITÉS DE MOUVEMENT. — Quint.-lieues.	RECETTES. — Francs.	PRODUIT MOYEN par quint.-lieues — Cent.	DISTANCE MOYENNE des transports. — Lieues.
D'EXPÉDITION.	DE DESTINATION.						
Stations belges....	Stations rhénanes.	Du 1 ^{er} janv. au 30 juin.	289,903.8	6,707,785.6	317,524 66	4.73	23 1/5
		Du 1 ^{er} juillet au 31 déc.	346,045.6	9,147,656.3	299,653 84	3.28	
	Ensemble..	Du 1 ^{er} janv. au 30 déc.	635,949.4	15,835,441.9	617,178 50	3.80	
Stations rhénanes.	Stations belges....	Du 1 ^{er} janv. au 31 juin.	127,158.2	1,157,620.7	62,189 59	5.37	9
		Du 1 ^{er} juillet au 31 déc.	179,483.6	2,512,272.9	91,833 68	3.60	
	Ensemble..	Du 1 ^{er} janv. au 31 déc.	306,642.0	3,669,893.6	154,023 27	4.20	
TOTALS....			942,591.4	19,525,335.5	771,201 77	3.95	
Stations belges....	Stations rhénanes.	Du 1 ^{er} janv. au 30 juin.	417,062.0	7,865,406.3	379,714 25	4.83	18 4/5
Stations rhénanes.	Stations belges....	Du 1 ^{er} juillet au 31 déc.	525,529.4	11,659,929.2	391,487 52	3.36	
Stations belges....	Stations rhénanes.						
Stations rhénanes.	Stations belges....						
TOTALS....			942,591.4	19,525,335.5	771,201 77	3.95	

Comparant d'abord les résultats généraux des deux périodes, on trouve :

UNITÉ DE MESURE.	PÉRIODE		DIFFÉRENCES				
	Du 1 ^{er} janvier au 30 juin.	Du 1 ^{er} juillet au 31 décembre.	En plus pour la 2 ^e période.	En moins pour la 2 ^e période.	Exprimée en tantièmes pour cent.		
Transports belges-rhéns et rhénans-belges.	Poids taxé	Quintaux	417,062.0	525,529.4	108,467.4	»	26 1/2
	Quantités de mouvement	Quintaux-lieues.	7,865,406.3	11,659,929.2	3,794,522.9	»	48 1/2
	Recettes	Francs	379,714.25	391,487.52	11,773.27	»	3
	Produit moyen	Centimes	4.83	3.36	»	1.47	30 1/2
	Distances moyennes	Lieues	18 4/5	22 1/2	3 2/5	»	18

Cette grande disproportion entre l'accroissement du mouvement et de la recette prouve que les variations signalées de l'une à l'autre période doivent être attribuées à l'introduction du nouveau tarif belge-rhénan.

J'ai dit, en effet, que ce tarif avait été conçu sous la préoccupation de la néces-

sité d'une réduction de prix capable d'assurer au chemin de fer la prééminence sur la navigation à vapeur du Rhin. Il était donc tout naturel que son application conduisit à une notable diminution du produit moyen de l'unité de trafic, comme aussi à une augmentation non moins notable de circulation, en supposant que l'abaissement de prix fût suffisante pour engager le commerce à préférer la voie ferrée à la voie fluviale.

La réduction de 30 1/2 p. % du produit moyen, l'accroissement de 26 1/2 p. % dans le poids transporté, de 48 1/4 p. % dans le mouvement, l'allongement de 18 p. % de la distance moyenne des parcours, sont donc des résultats qui ne doivent plus paraître étranges et qui s'expliquent par le seul fait de l'abaissement du tarif belge-rhénan.

VI. Comparant maintenant les résultats des deux périodes, mais en considérant séparément les transports de la Belgique vers l'Allemagne, et ceux de l'Allemagne vers la Belgique, on trouve qu'il y a eu, de la 1^{re} à la 2^e période :

En ce qui concerne les expéditions de la Belgique vers l'Allemagne :

Augmentation de 56,141.8 quintaux ou de 19 1/2 p. % sur le poids total des marchandises ;

Augmentation de 2,459,870.7 quintaux-lieues ou de 36 1/3 p. % sur le mouvement ;

Réduction de fr. 17,870-82 ou de 5 1/2 p. % sur la recette ;

Réduction de centimes 1-45 ou de 50 p. % sur le produit moyen du quintal-lieue.

En ce qui concerne les expéditions de l'Allemagne vers la Belgique :

Augmentation de 52,325.6 quintaux ou de 41 p. % sur le poids total des marchandises ;

Augmentation de 1,354,622.2 quintaux-lieues ou de 117 p. % sur le mouvement ;

Augmentation de fr. 29,644-09 ou de 47 1/2 p. % sur la recette ;

Réduction de centimes 1-71 ou de 32 p. % sur le produit moyen du quintal-lieue.

Les transports de l'Allemagne vers la Belgique ont donc acquis proportionnellement plus d'extension que ceux de la Belgique vers l'Allemagne, résultat avantageux, surtout au point de vue de l'exploitation, en ce sens qu'il accuse une moindre importance des retours à vide de ce dernier pays.

VII. Considérés au point de vue financier, les transports rhénans-belges se présentent également sous un jour plus favorable que les transports belges-rhénans, une augmentation notable de mouvement ne se traduisant pas, comme pour ces derniers, par une réduction de revenu.

La raison en est simple : c'est que toutes les marchandises expédiées de la Belgique vers l'Allemagne ne payent, sur le territoire belge, que le prix de la 2^e section du tarif, soit parce qu'elles appartiennent réellement à la catégorie favorisée, soit par le fait qu'elles sont destinées à l'exportation.

En jetant un coup d'œil sur l'état récapitulatif du tableau annexé n° 10, on pourra constater que cette faveur accordée au commerce d'exportation de la Bel-

gique a eu pour résultat de réduire de 7.36 centimes à 5.29 centimes, c'est-à-dire de plus de 55 p. %, le produit moyen de l'unité de trafic des marchandises générales expédiées vers l'Allemagne (1).

Une faveur du même genre est accordée aux marchandises de la 1^{re} section expédiées des stations rhénanes, en transit direct, sur les stations belges d'Anvers, Ostende, Mouscron et Quiévrain

En comparant les chiffres des états récapitulatifs des tableaux nos 10 et 15, on pourra constater que cette disposition a eu pour résultat d'opérer un déclassement notable à partir du 1^{er} juillet, les marchandises de la 1^{re} section ayant été taxées pour le parcours belge, comme si elles appartenaient à la 2^e section et comptées conséquemment parmi ces dernières.

VIII. En résumé, il suit de l'examen de ces tableaux :

Que 42,150.6 quintaux formant la totalité des marchandises de la 1^{re} section expédiées de Belgique vers l'Allemagne ont été taxés, pour le parcours belge, aux prix de la 2^e section ;

Que sur 51,737.8 quintaux formant le total des marchandises de la 1^{re} section expédiées de l'Allemagne vers la Belgique (*voir* le tableau n° 16 (2)), 18,514.2 quintaux seulement ont été taxés en Belgique aux prix de la 1^{re} section, le surplus ayant été assimilé aux transports de la 2^e section, comme expéditions en transit direct ;

Qu'ainsi sur 942,591.4 quintaux formant l'import total des transports de marchandises entre l'Allemagne et la Belgique, 18,514.2 quintaux seulement ont été taxés, sur le territoire belge, aux prix de la 1^{re} section du tarif international, tandis que ces prix ont été appliqués à 75,868.4 quintaux sur le territoire rhénan.

La 1^{re} section du tarif se trouve donc en quelque sorte supprimée de fait pour le parcours belge et le peu de marchandises générales qui ne sont pas expédiées, en transit direct, des stations rhénanes, sont soumises, pour le parcours entier, à un tarif différentiel moins élevé de la Belgique vers l'Allemagne, plus élevé de l'Allemagne vers la Belgique.

IX. Les observations qui précèdent me portent à croire qu'il aurait peut-être

(1) Cette réduction est même en réalité plus considérable, car en s'appuyant sur les motifs développés au n° VII du chapitre précédent, il est bien permis d'admettre que la réduction de plus de moitié dans le poids total des petites marchandises (*voir* l'état récapitulatif, n° 5) est due au déclassement, les expéditions ayant été faites à la 1^{re} section du tarif n° 2, en sorte que pour les marchandises de cette catégorie, expédiées de la Belgique vers l'Allemagne, la réduction de prix a été d'environ 70 p. %.

(2) J'ai réuni, dans la note annexée sous le n° 16, tous les résultats statistiques de l'exploitation internationale des marchandises sur le chemin de fer rhénan pendant chacune des périodes de 1849. Cette note permettra de juger l'influence comparative exercée par le tarif du 1^{er} juillet sur chacun des deux chemins de fer en relation.

mieux valu maintenir la 1^{re} section du tarif international sans exception pour l'exportation et le transit.

Au point de vue de l'intérêt commercial, en effet, il semble que la nomenclature des produits favorisés était assez large pour satisfaire toutes les exigences, car le relevé des marchandises taxées aux prix de la 1^{re} section pour le parcours rhénan (voir l'annexe n° 16) ne s'élève pas à 8 p. % de la totalité des transports.

Que si, d'ailleurs, quelques autres produits paraissaient mériter le prix de faveur, rien n'était plus naturel que d'en réclamer le déclassement de l'administration rhénane, à charge de réciprocité, si elle jugeait utile de faire quelque réclamation de ce genre. De cette façon, on aurait fait jouir les produits d'une réduction complète s'appliquant aux deux parcours, au lieu d'avoir recours à une réduction incomplète, à un tarif différentiel, toujours blessant pour l'administration en correspondance.

Au point de vue technique de l'exploitation, un tarif différentiel ne pourrait se justifier que par des considérations de dépenses ou d'utilisation du chemin de fer.

Or, c'est dans la direction de l'Allemagne vers la Belgique que les transports sont le moins coûteux, puisqu'ils se font en descente.

C'est également dans la direction de l'Allemagne vers la Belgique que le chemin de fer est le moins bien utilisé, la plupart des convois marchant à vide.

Si donc le système des tarifs différentiels pouvait être adopté par l'État, ce ne serait pas dans la direction de la Belgique vers l'Allemagne, mais bien au contraire dans la direction de l'Allemagne vers la Belgique que les prix les plus faibles devraient être appliqués.

Sans aucun doute, c'est à ce résultat que l'on serait arrivé depuis longtemps, si le chemin de fer belge avait été exploité par une Compagnie, n'ayant pas, comme l'État, à sauvegarder, en les pondérant, les intérêts souvent opposés des diverses parties du pays. Alors l'abaissement du tarif, motivé sur la nécessité d'utiliser les retours à vide de l'Allemagne, n'aurait pas seulement été appliqué à l'importation des provenances de ce pays, mais, étendu au service intérieur, il aurait offert une prime au transport des produits pondéreux de la province de Liège en destination du Brabant, d'Anvers et des pays d'outre-mer.

X. A part ces observations critiques, qui ne s'appliquent d'ailleurs qu'à une seule disposition du tarif belge-rhénan, l'ensemble des prix et conditions de ce tarif doit être considéré comme de nature à satisfaire à la fois aux besoins du commerce international, dont il activera les relations, et aux intérêts du chemin de fer qui se trouveraient singulièrement lésés si la navigation du Rhin parvenait à lui faire une concurrence sérieuse.

§ 3. — Services intérieur et mixtes.

XI. D'après le tableau C, la recette des grosses marchandises s'est élevée, savoir :

Pour le service intérieur	fr.	3,580,750	10
Pour les services mixtes		698,204	58
Ensemble services intérieur et mixtes réunis		4,278,954	48

La recette correspondante avait été (voir page xi de la première partie) :

En 1847. fr.	4,298,982,
En 1848.	3,867,843.

En 1849, la recette des services intérieur et mixtes réunis présente donc une différence en plus de 411,109 francs, soit 10 $\frac{1}{2}$ p. % sur la recette correspondante de 1848. Elle n'est inférieure que de 20,028 francs, soit à peine de $\frac{1}{2}$ p. %, au revenu de 1847.

Ainsi le revenu de 1849 s'est relevé sensiblement au pair de celui de 1847, résultat extrêmement remarquable, cette dernière année ayant été la plus productive de notre exploitation.

XII. Le tableau IV (page xi de la première partie) montre que le poids total des marchandises transportées en 1848, déduction faite des

relations internationales, s'élevait à	6,999,222.7 quintaux,
représentant un mouvement de	77,489,697.8 quintaux-lieues.

Il suit du tableau C qu'en 1849, ce poids total a été de

.	8,384,368.9 quintaux,
et le mouvement correspondant de	93,501,158.5 quintaux-lieues.

L'accroissement du poids total des marchandises transportées a donc été de 1,385,146.2 quintaux ou près de 20 p. %.

L'accroissement du mouvement correspondant, de 16,011,460 quintaux-lieues, soit plus de 20 p. %.

XIII. D'après le tableau IV (1^{re} partie), les relations entre les lignes de l'État et les lignes concédées (non compris les sections de Landen à Hasselt et de Jurbise à Tournay, qui sont considérées comme lignes de l'État) n'avaient donné lieu, en 1848, qu'à un transport de 408,788.6 quintaux de marchandises ayant produit un mouvement de 3,039,741.1 quintaux-lieues et une recette de fr. 140,038-81.

En 1849, les seules expéditions des stations concédées vers les stations de l'État se sont élevées à 1,690,938.3 quintaux de marchandises, et l'ensemble des relations entre les lignes de l'État et les lignes concédées a donné lieu à un transport de 2,125,161.4 quintaux de marchandises, correspondant à un mouvement de 16,484,949.7 quintaux-lieues et à une recette de fr. 698,204-38.

De 1848 à 1849, les relations mixtes ont donc pris une telle extension que, abstraction faite des services internationaux, plus du quart des grosses marchandises qui ont été transportées sur les lignes de l'État, pendant ce dernier exercice, était de provenance ou en destination des lignes concédées de Manage à Mons, de Bruges à Courtray, de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et que la quote-part de l'État dans la recette des transports de l'espèce représente, à très-peu près, le sixième de la recette totale des grosses marchandises, les relations internationales exceptées.

XIV. Ces chiffres sont suffisants, je pense, pour faire ressortir non-seulement l'extrême importance des lignes concédées et principalement de celle de Manage à Mons, mais aussi la grande influence qu'elles sont appelées à exercer sur la pros-

périté des lignes de l'État, par le fait de leurs relations réciproques, relations auxquelles les conventions et les tarifs mixtes ont incontestablement donné un développement inespéré, quoique bien éloigné encore de la limite qu'elles peuvent vraisemblablement atteindre.

Je crois donc qu'il serait dangereux d'apporter des modifications restrictives aux bases de ces conventions et de ces tarifs, sans en peser bien mûrement et bien sérieusement les conséquences, au double point de vue de l'intérêt commercial du pays et de la situation financière du chemin de fer.

XV. J'ai dit plus haut (nos XI et XII) que comparativement à 1848, l'exercice 1849 présentait un accroissement de plus de 20 p. % en mouvement, et un accroissement de 10 1/2 p. % en recette.

Cette disproportion dans l'accroissement du mouvement et de la recette accuse évidemment une réduction du produit moyen de l'unité de trafic, dont la valeur est tombée en effet de 4.93 centimes à 4.47 centimes.

Mais si, au lieu de considérer le produit moyen général de l'année 1848 tout entière, on considérait celui de la deuxième période, qui, seul, est réellement comparable, on trouverait que la réduction n'est plus que de 4.73 à 4.47 centimes, c'est-à-dire, de moins de 6 p. %.

Cette différence n'est pas la même d'ailleurs pour chaque branche de service.

Ainsi, pour le service intérieur qui a été régi par le même tarif, le produit moyen n'a varié que de 4.81 centimes à 4.63 centimes, soit d'environ 3 p. %; variation due à l'allongement de la distance moyenne des transports. On trouve, en effet, en divisant respectivement la quantité de mouvement par le poids taxé, que cette distance moyenne, qui n'était que de 11 6/10 lieues pendant la deuxième période de 1848, a atteint 12 3/10 lieues en 1849.

Pour les services mixtes, le produit moyen a éprouvé une légère augmentation de 4.17 centimes à 4.24 centimes, ce qui provient, sans doute, de ce que pour les expéditions de houille des charbonnages du Centre, expéditions qui fournissent le plus fort contingent dans les transports mixtes, l'administration de l'État s'est réservé l'intégralité des frais fixes dans le partage des recettes.

Pour les services internationaux, enfin, la différence est la plus forte, le produit ayant baissé de 4.63 centimes à 4.09 centimes. Cette réduction eût été plus notable encore si les nouveaux tarifs franco-belge et franco-belge-rhénan avaient été mis en vigueur pendant une période moins courte, les considérations qui ont été développées à l'occasion du tarif belge-rhénan étant également applicables à ces derniers.

XVI. Considérant maintenant les tableaux *A* et *B* afin d'apprécier, en ce qui concerne les services intérieur et mixtes réunis, les résultats comparatifs des tarifs nos 2 et 3, on trouve :

Que le produit des marchandises transportées aux prix et conditions du tarif n° 2 s'est élevé, savoir :

Pour le service intérieur, à	fr. 1,437,288 17
Pour les services mixtes, à	66,531 46
Ensemble	fr. 1,503,839 63

et que le produit des marchandises transportées aux prix et conditions du tarif n° 3 a été :

Pour le service intérieur	fr. 2,143,461 93
Pour les services mixtes	651,632 92
Ensemble	fr. 2,773,114 85
Total	fr. 4,278,934 48

Or, en supposant que les anciens tarifs n°s 5, 6 et 7 (location de waggons, abonnements et charges incomplètes) puissent être comparés au nouveau tarif n° 2 et l'ancien tarif n° 8 (charges complètes), au nouveau tarif n° 3 (¹), la recette de 1847 se décomposerait de la manière suivante pour les services intérieur et mixtes réunis (²) :

Produit des tarifs n°s 5, 6 et 7.	fr. 1,636,507 64
Produit du tarif n° 8.	2,662,475 06
Total	fr. 4,298,982 70

D'où il suit que, comparativement à 1847, le produit du nouveau tarif n° 2 n'a été inférieur que de fr. 132,668-01 à celui des anciens tarifs n°s 5, 6 et 7 réunis, et que celui du nouveau tarif n° 3 a été supérieur de fr. 112,279-79 au produit de l'ancien tarif n° 8.

(¹) Cette supposition n'est pas exacte en ce sens que la plupart des transports par abonnement consistaient en houille, fers et autres produits pondéreux qui sont aujourd'hui effectués aux prix et conditions du tarif n° 3.

(²) Voici le détail de ce calcul :

Recettes des transports par location de waggons. (Tarif n° 5)	fr. 342,690 36
Id. par abonnement. (Tarif n° 6)	643,653 66
Id. par charges incomplètes. (Tarif n° 7)	728,861 62
Ensemble	fr. 1,715,207 64
A déduire pour les relations internationales	78,700 00
Reste	fr. 1,636,507 64

On aurait de la même façon :

Recettes des transports par charges complètes. (Tarif n° 8)	fr. 4,038,175 06
A déduire pour les relations internationales	1,375,700 00
Reste	fr. 3,662,475 06

Il est vrai que la recette du tarif n° 2 doit comprendre le produit d'une partie des petites marchandises qui, auparavant, étaient forcément taxées à l'ancien tarif n° 4 (voir chap. II, n° VII); mais, par contre, la majeure partie des transports par abonnement consistait en houille, fers, pavés, etc., dont la recette aurait dû être réunie à celle du tarif n° 8.

On peut donc affirmer que, sous le rapport financier, les résultats de l'application des nouveaux tarifs n°s 2 et 3, en 1849, sont respectivement aussi satisfaisants que ceux obtenus en 1847 par l'application des tarifs n°s 5, 6 et 7 d'une part, et n° 8 d'autre part.

XVII. La comparaison des tableaux *B* et *C* fait voir que le mouvement total dû aux transports intérieur et mixtes réunis s'est élevé, pour les tarifs n°s 2 et 3, à 95,501,158.5 quintaux-lieues, et à 68,629,567.5 quintaux-lieues pour le tarif n° 5 considéré isolément.

Les transports effectués au tarif favorisé représentent donc 72 p. %, soit environ les trois quarts du mouvement total.

Une comparaison du même genre faite entre les totaux des mêmes tableaux (services intérieur, mixtes et internationaux réunis) prouverait que le mouvement dû au tarif favorisé représente 74 p. %, soit presque exactement les trois quarts du mouvement total.

Or les bases du nouveau tarif ont été calculées dans la prévision que le tiers seulement du mouvement intérieur ou la moitié du mouvement général, en y comprenant les transports internationaux, serait effectué aux prix favorisés du tarif n° 5.

Ces prévisions ont donc été singulièrement dépassées par l'application, le rapport étant presque doublé pour le service intérieur, et augmenté de moitié pour tous les services réunis.

Ce résultat devait être prévu en présence de la grande extension donnée, avant même la mise en vigueur des tarifs, à la nomenclature des produits favorisés.

Mais ce qu'il importe de remarquer, c'est que malgré ce déclassement considérable, le produit moyen de l'unité de trafic n'a pas subi une diminution proportionnelle.

En consultant le tableau page 58 du Mémoire du 1^{er} mai sur les transports des marchandises, on trouve, en effet, que le produit moyen du quintal-lieue avait été, en 1846, de 4.76 centimes pour les transports intérieurs, et de 4.67 centimes pour l'ensemble des services intérieur et internationaux. Ces chiffres ne présentent donc qu'une différence en plus de 0.18 centimes et de 0.20 centimes sur les produits moyens correspondants de 1849, renseignés dans le tableau *C*. Multipliant par ces différences le mouvement de 1846, qui a été de 51,751,250 quintaux pour le service intérieur, et de 86,880,440 quintaux pour tous les services réunis, on peut en déduire que l'application des tarifs de septembre à ce mouvement n'aurait conduit qu'à un déficit d'environ 105,000 francs sur la recette de 2,747,400 francs des services intérieurs, ou de 175,761 francs sur la recette de 4,058,400 francs due à l'ensemble des services.

Les prévisions du Mémoire du 1^{er} mai se sont donc réalisées en ce sens, que

L'application des bases du nouveau tarif au mouvement de 1846 reproduirait une somme sensiblement équivalente à la recette de ces exercices. Ce fait, dont le déclassement signalé ci-dessus devait naturellement empêcher la réalisation, ne peut s'expliquer d'ailleurs que par la majoration des frais fixes dont la base, primitivement proposée à 10 centimes par quintal, y compris le chargement et le déchargement, a été portée à 15 centimes lorsque l'administration effectue ces opérations, et à 30 centimes, quand l'expédition comporte la remise à domicile.

XVIII. Il a été prouvé, au commencement de ce paragraphe, que la recette des grosses marchandises pour les services intérieur et mixtes réunis s'était relevée, en 1849, sensiblement au même taux qu'elle avait atteint en 1847.

Or, si un pareil résultat s'est produit en 1849, malgré une situation commerciale et industrielle relativement plus fâcheuse, il faut bien l'attribuer à l'influence de la nouvelle tarification.

Que cette influence soit due :

A l'abaissement du poids *minimum* d'admission, c'est-à-dire à l'organisation du transport en détail ;

Au léger dégrèvement des prix de transport, surtout pour les longs parcours ;

A la simplification des tarifs ;

Aux conventions d'exploitation, et conséquemment aux relations nouvelles créées avec des localités et des centres de production placés jusque-là en dehors du chemin de fer ;

Ou plutôt, qu'elle soit due à l'ensemble de toutes ces causes réunies, toujours est-il que le système des tarifs intérieur et mixtes, appliqué pendant l'année 1849, doit être considéré comme ayant produit des résultats infiniment plus avantageux que n'aurait pu le faire l'ancien système de tarification.

XIX. Je crois donc pouvoir conclure de tout ce qui précède que, malgré la grande extension donnée, dès le principe, à la nomenclature des produits favorisés, les tarifs nos 2 et 3 ont complètement répondu aux prévisions en réagissant favorablement sur le mouvement et la recette du chemin de fer.

Mais je crois aussi que cette nomenclature doit être considérée comme suffisamment étendue, et que tout nouveau déclassement ne devrait être accordé qu'avec une extrême réserve.

La tendance au déclassement finirait, en réalité, par conduire à la suppression du tarif n° 2, de même que la promptitude d'expédition des transports à petite vitesse doit conduire à la suppression du tarif n° 1 ; l'on arriverait ainsi à ne plus avoir qu'un seul tarif applicable aux expéditions accélérées comme aux transports à petite vitesse ; aux marchandises en général comme aux produits qui demandent à être favorisés ; tarif nécessairement trop haut ou trop bas, suivant qu'il serait établi en prévision de telle ou telle nature de transports, et qui, sans donner satisfaction à aucun intérêt, ne serait, à coup sûr, pas favorable au revenu du chemin de fer.

Il semble donc naturel de maintenir le système des trois tarifs et conséquemment de faire obstacle au déclassement :

1° En cherchant à conserver le plus possible, sans nouvelle extension, la nomenclature actuelle des produits favorisés ;

2° En établissant une distinction bien tranchée entre les expéditions à grande et à petite vitesse, de telle sorte que, dans tous les cas possibles, les premières soient remises à destination vingt-quatre heures au moins avant les expéditions à petite vitesse.

XX. Dans mes idées, d'ailleurs, ces trois tarifs ne sont pas encore suffisants, la houille, et peut-être même le fer, exigeant nécessairement la formation d'un tarif spécial, moins élevé que notre tarif le plus bas.

La nécessité et la convenance de ce quatrième tarif peuvent être facilement démontrées en se plaçant au triple point de vue de l'utilisation du chemin de fer, de l'intérêt des consommateurs, ainsi que de la prospérité, du développement de l'industrie houillère et de nos relations maritimes.

Il est évident, en effet, que le transport de 10,114,000 quintaux de marchandises effectué en 1849 (voir le tableau C) ne peut être envisagé comme un travail, comme une utilisation suffisante du chemin de fer, surtout si l'on considère :

Que ce chemin de fer présente un développement de 125 lieues ;

Qu'il a remplacé toutes les grandes communications du pays ;

Qu'en rapport avec l'Allemagne, la France, Anvers et Ostende, il dessert toutes nos relations internationales avec le continent et les pays d'outre-mer ;

Que, d'une part, traversant le bassin houiller de la Meuse ; longeant le bassin du Piéton et de la Sambre ; se ramifiant, par la ligne de Manage, dans les charbonnages du Centre, et, par les embranchements du Flenu et de Saint-Ghislain, dans les charbonnages du couchant de Mons ; que touchant, d'autre part, à tous les centres de population, de commerce et d'industrie du pays, il offre incontestablement le lien le plus complet, le plus intime, le plus facilement et le plus fructueusement utilisable entre le producteur et le consommateur ;

Que le canal de Charleroy, d'un développement de 12 lieues seulement, et ne desservant, pour ainsi dire, que la consommation de Bruxelles, donne lieu à un transport annuel de 5 à 6 millions de quintaux ;

Que le canal d'Antoing, d'un développement moindre, et ne servant de débouché qu'à un seul bassin houiller, donne lieu à un transport presque aussi considérable.

Or, en faisant le relevé des expéditions des stations charbonnières, on trouverait que le transport de la houille par le chemin de fer atteint à peine le chiffre de 2 1/2 millions de quintaux.

Il s'ensuit donc que le tarif du chemin de fer doit être trop élevé, seule explication d'un mouvement aussi insignifiant dans une situation aussi admirable, et, ce qui le prouve, c'est que la mise en vigueur des tarifs du 1^{er} septembre a dû être suivie immédiatement d'une réduction des péages du canal de Charleroy, restituant à ce canal sa supériorité pour les transports sur Bruxelles.

Laissant de côté la question de savoir si l'intérêt du canal de Charleroy doit dominer les intérêts généraux du pays, il est bien permis de conclure de ce qui

précède qu'un tarif réduit, applicable à la houille seulement, aurait pour résultat immédiat d'augmenter, dans une notable proportion, la circulation sur le chemin de fer, et conséquemment de rendre son utilisation plus complète, tout en favorisant les intérêts du consommateur.

Reste à prouver maintenant que l'introduction de ce tarif réduit favoriserait en même temps nos relations maritimes et le développement de nos exploitations houillères.

Personne n'ignore, en effet, que, pour utiliser leur retour, la plupart des navires qui viennent à Anvers des contrées transatlantiques sont obligés de faire échelle à Newcastle pour y prendre de la houille en chargement.

A plusieurs reprises déjà, la chambre de commerce d'Anvers et les industriels des bassins houillers se sont attachés à faire ressortir combien il serait avantageux de pouvoir offrir à ces navires la possibilité d'effectuer ce chargement de retour à Anvers même et avec la houille du pays. Pour atteindre ce but, les prix de transport devraient être réduits dans une telle proportion que le fret de la houille, rendue à Anvers, fût compris entre 5 et 6 francs la tonne de 1,000 kilogrammes, prix bien inférieur à celui du tarif actuel.

Or, en supposant que la base des frais variables soit descendue de 50 à 20 centimes par tonne et par lieue, pour le tarif de la houille, et conservant d'ailleurs les mêmes frais fixes que dans le tarif en vigueur, on trouverait en appliquant ces bases aux distances d'Anvers aux principales stations charbonnières, que le fret par tonneau de 1,000 kilogrammes, serait :

De Liège à Anvers :

Frais variables. — 23 lieues × fr. 0.20	fr.	4 60
Frais fixes		1 00
Total.	fr.	5 60

Stations charbonnières du centre à Anvers :

Frais variables. — 19 lieues × fr. 0.20	fr.	3 80
Frais fixes		1 00
Pour le parcours de la ligne concédée		0 80
Total.	fr.	5 60

Du Roux à Anvers :

Frais variables. — 23 lieues × fr. 0.20	fr.	4 60
Frais fixes		1 00
Total.	fr.	5 60

De Charleroy à Anvers :

Frais variables. — 23 lieues × fr. 0.20	fr.	4 60
Frais fixes		1 00
Total.	fr.	5 60

De Jemmapes à Anvers :

Frais variables. — 23 lieues × fr. 0.20	fr.	4 60
Frais fixes		1 00
Total.	fr.	_____ 5 60

De Saint-Ghislain à Anvers :

Frais variables. — 24 lieues × fr. 0.20	fr.	4 80
Frais fixes		1 00
Total.	fr.	_____ 5 80

Ainsi l'adoption du taux de 20 centimes par tonne et par lieue ferait descendre le fret de la houille, en destination d'Anvers, à fr. 5-60 la tonne, et rendrait possible l'exportation de ce précieux produit de notre sol vers les contrées transatlantiques. Mais ce qu'il y a de remarquable, c'est que, par suite de leur position géographique, relativement au port d'Anvers, ce fret serait le même pour toutes les stations charbonnières du pays, Saint-Ghislain excepté, et qu'ainsi ces stations ne seraient appelées à concourir, les unes avec les autres, que sous le rapport de la qualité et du prix de revient de leurs produits. L'exception de Saint-Ghislain pourrait même disparaître, si, comme on l'a déjà fait pour les relations avec la France, cette station était assimilée à celle de Jemmapes, qui n'en est distante que d'une lieue.

Ce prix de 20 centimes par tonne et par lieue, qui deviendrait la base du tarif de la houille, non-seulement pour les transports en exportation, mais aussi pour les transports intérieurs, doit d'ailleurs être considéré comme suffisamment rémunérateur.

En comparant aux distances de parcours les prix du tarif de la houille annexé à la dernière convention franco-belge, on trouve, en effet, que, sur le chemin de fer du Nord, la base des frais variables n'est que de 24 centimes entre Quiévrain et Paris, et qu'elle descend même à 19 et 21 centimes entre Quiévrain et Dunkerque, Quiévrain et Calais.

Or, il n'est pas possible d'admettre que la Compagnie du Nord songe à effectuer des transports à perte, dans le seul but de faire prospérer le commerce de la houille.

Si donc la Compagnie du Nord transporte la houille à bas prix dans l'intérêt de ses actionnaires, il me semble que l'État belge pourrait bien en faire autant dans le triple intérêt du commerce, de l'industrie et du trésor.

CHAPITRE IV.

COUT DE L'UNITÉ DE TRAFIC.

I. Je crois inutile de rappeler ici, même d'une manière sommaire, les considérations développées dans la 1^{re} partie de ce rapport, sur la manière de compter les dépenses d'exploitation.

Je supposerai donc, pour 1849, et sous les mêmes réserves que pour 1848, que le montant des sommes payées ou engagées sur le budget du chemin de fer représente la dépense d'exploitation de cet exercice. Je supposerai également que cette dépense doit être répartie entre le service des voyageurs et celui des marchandises, en raison du nombre de convois-lieus, la recette des voyageurs, bagages, finances, équipages, chevaux, bestiaux, chiens et petites marchandises, étant attribuée au premier service et celle des grosses marchandises seulement au second.

II. Cela posé, il résulte du tableau annexe *A* que la dépense du chemin de fer, pendant l'exercice 1849, peut être résumée comme suit :

Personnel	fr.	1,198,516 41
Salaires		3,193,609 83
Travaux et fournitures		3,845,398 09
Loyer des sections de Jurbise et de Hasselt		305,510 87
		<hr/>
Ensemble	fr.	8,545,035 20
		<hr/> <hr/>

D'autre part, il résulte également du tableau annexe *B* que le nombre de trains-lieus a été, en 1849 :

Pour le service des voyageurs, de	392,960
Pour le service des marchandises, de	256,624
	<hr/>
Ensemble	649,584
	<hr/> <hr/>

Répartissant les chiffres de la dépense dans le rapport de ces nombres, à l'exception du loyer des sections de Jurbise et de Hasselt dont le partage doit se faire en raison de la nature des recettes, on forme le tableau suivant qui donne, par article du budget, la dépense afférente à chaque branche de service :

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	SERVICE	SERVICE	DÉPENSE TOTALE.
	DES VOYAGEURS.	DES MARCHANDISES.	
Personnel des fonctionnaires et employés	725,031 72	473,484 69	1,198,516 41
Salaires des ouvriers	1,931,945 52	1,261,664 31	3,193,609 83
Travaux et fournitures	2,326,238 97	1,519,159 12	3,845,398 09
Loyer des sections de Jurbise et de Hasselt	174,723 19	130,787 68	305,510 87
TOTAUX fr.	5,157,939 40	3,385,095 80	8,543,035 20

III. Remarquons en passant :

1° Que la dépense totale d'exploitation avait été, en 1848,
de fr. 8,876,132 19
Elle ne s'est élevée, en 1849, qu'à fr. 8,543,035 20

Différence en moins fr. 333,096 99

2° Que la dépense du service des marchandises s'était élevée,
en 1848, à fr. 3,922,500
Elle n'a atteint, en 1849, que fr. 3,585,095

Différence en moins. fr. 337,405

3° Que la dépense du service des voyageurs n'avait été,
en 1848, que de fr. 4,953,500
Tandis qu'en 1849, elle s'est élevée à fr. 5,157,939

Différence en plus fr. 204,439

L'année 1849 présente donc, comparativement à l'exercice 1848, une forte réduction sur la dépense d'exploitation des marchandises, une majoration assez notable sur la dépense d'exploitation du service des voyageurs, et une économie de plus de 300,000 francs sur l'ensemble des dépenses de ces deux services.

Cette réduction de la dépense d'exploitation du service des marchandises est d'autant plus remarquable que la quantité totale de travail effectué a été plus considérable en 1849 qu'en 1848.

Supposant, en effet, que le poids moyen du waggon soit de 2 1/2 tonneaux, et

la circulation totale du matériel ayant été, pour 1849, de 5,172,665 waggons-lieues (voir annexe B), on trouve :

	Tonn.-lieues
Quantité de mouvement due au matériel, 5,172,665 × 2.5 tonn. =	12,931,665
Le tableau C donne, d'autre part :	
Quantité de mouvement due aux transports des marchandises, 118,324,807 quintaux-lieues, soit	11,832,481
Ensemble, quantité totale de travail effectué	24,764,144
Tandis qu'en 1848, on avait eu (voir la 1 ^{re} partie) :	
Quantité de mouvement due au matériel	11,786,707
Quantité de mouvement due à la charge utile	9,478,991
Ensemble, quantité totale de travail effectué	21,265,698

IV. La dépense totale d'exploitation du service des grosses marchandises étant de fr. 5,585,095-80, et la quantité totale de mouvement ou de travail utile effectué étant représentée par 118,324,806.6 quintaux-lieues, on trouve, en divisant le premier de ces chiffres par le second, que le coût de l'unité de trafic, ou du quintal-lieue, pendant l'exercice 1849, a été de 2⁸⁶/₁₀₀ centimes, soit 28 6 centimes par tonne-lieue.

V. En 1848, le coût de l'unité de trafic s'était élevé :

- Pendant la 1^{re} période de 8 mois à 4³⁴/₁₀₀ centimes;
- Pendant la 2^e période de 4 mois à 3⁸¹/₁₀₀ id.
- En 1849, il n'a plus été que de 2⁸⁶/₁₀₀ id.

Il y a donc eu réduction de 12 1/4 p. % de la 1^{re} à la 2^e période de 1848; de près de 25 p. % de la 2^e période de 1848 à l'exercice 1849 et d'environ 54 p. % si l'on compare la 1^{re} période de 1848 à ce dernier exercice.

VI. A part l'influence de la diminution signalée ci-dessus dans la dépense générale de l'exercice, et qui provient d'économies réelles apportées dans le service d'exploitation, cette énorme réduction du coût de l'unité de trafic peut encore s'expliquer, comme pour 1848, par le fait de la plus grande utilisation des convois.

Comparant, en effet, les chiffres représentant la composition moyenne des convois pendant les deux périodes de 1848 et l'exercice 1849 (voir les annexes B de cette seconde partie et de la première), on trouve :

	1848		1849
	1 ^{re} période.	2 ^e période.	Année entière.
Locomotives	$1 \frac{2}{10}$	$1 \frac{1}{10}$	$1 \frac{2}{10}$
Voitures à voyageurs	$1 \frac{5}{10}$	2	$1 \frac{7}{10}$
Waggon chargés à marchandises	$11 \frac{9}{10}$	$13 \frac{7}{10}$	$14 \frac{7}{10}$
Waggon vides	4	$4 \frac{4}{10}$	$3 \frac{8}{10}$
Nombre total de voitures	$17 \frac{2}{10}$	$20 \frac{1}{10}$	$20 \frac{2}{10}$

Ainsi, en 1849, et en considérant le convoi moyen, trains ordinaires et spéciaux réunis, le nombre de locomotives a été le même que pendant la 1^{re} période de 1848, et supérieur de $\frac{1}{10}$ seulement à celui de la 2^e période ;

Le nombre total de voitures a été supérieur de trois unités à celui de la 1^{re} période, et de $\frac{1}{10}$ d'unité à celui de la 2^e période ;

Le nombre de voitures à voyageurs, supérieur de $\frac{4}{10}$ à celui de la 1^{re} période; et inférieur de $\frac{3}{10}$ à celui de la 2^e période ;

Le nombre de waggon chargés à marchandises, supérieur de $2 \frac{8}{10}$ à celui de la 1^{re} période, et de $1 \frac{1}{10}$ à celui de la 2^e période ;

Enfin, le nombre de waggon vides, inférieur de $\frac{2}{10}$ à celui de la 1^{re} période, et de $\frac{6}{10}$ à celui de la 2^e période.

Le chargement utile des convois de marchandises a donc été proportionnellement beaucoup plus considérable en 1849 que pendant la 2^e période de 1848, et à plus forte raison que pendant la 1^{re} période de ce dernier exercice.

C'est d'ailleurs ce qui explique comment, malgré une si notable augmentation de circulation, le nombre de convois-lieues et de locomotives-lieues n'a guère été plus considérable en 1849 qu'en 1848.

CHAPITRE V.

PRODUIT NET DE L'UNITÉ DE TRAFIC ET CONCLUSIONS.

I. Connaissant maintenant, d'après les calculs développés dans les deux chapitres précédents, le produit et le coût moyen de l'unité de trafic des grosses marchandises, pendant l'exercice 1849, il sera facile d'en déduire le produit net moyen de cette unité.

On trouve, en effet, en poussant la division jusqu'à la 4^e décimale :

Produit brut	4.4748 centimes ;
Coût moyen	2.8608 id. ;
Différence ou produit net de l'unité de trafic	1.6140 id.

Or, ce produit net avait été en 1848 :

Pour la 1 ^e période	0 7270 centimes ;
Pour la 2 ^e période	0.9394 id.

Il s'ensuit donc que, comparativement à 1848, le produit net de l'unité de trafic présente un excédant de 0.6746 centimes, ou de 71 p. % sur la 2^e période, et de 0.8870 centimes, ou 122 p. % sur la 1^{re} période.

Ces chiffres prouvent infiniment mieux que le raisonnement l'extrême influence que l'augmentation de mouvement ou d'utilisation du chemin de fer exerce sur la réduction du coût de l'unité de trafic, et conséquemment sur l'amélioration du produit net.

II. En multipliant la quantité de mouvement par le produit net de l'unité, on trouve que le bénéfice net réalisé sur le transport des grosses marchandises s'est élevé à fr. 1,909,762 58 chiffre qui présente une légère différence avec l'excédant des recettes sur les dépenses par suite du forçement d'une fraction dans le calcul du produit de l'unité.

Le bénéfice net de la 1 ^{re} période de 1848 ne s'était élevé qu'à	fr. 423,336 19
Celui de la 2 ^e période à	543,907 36
Ensemble pour l'année entière	769,243 55
Différence en plus pour 1849	fr. 1,140,518 85

soit 148 p. %.

III. Si l'on compare enfin, pour chacune des deux périodes de 1848 et pour 1849, le produit brut au coût moyen de l'unité, on déduira de cette comparaison que le rapport de la dépense à la recette peut être exprimé par les chiffres suivants :

1 ^{re} période de 1848	85 ¹ / ₂ p. %;
2 ^e période de 1848	80 ¹ / ₄ p. %;
Année 1849	64 p. %.

Il y a donc, comme je l'ai dit au début de ce Mémoire, une progression marquée dans la déeroissance du rapport de la dépense à la recette.

J'ai été obligé, par la marche suivie dans la rédaction de ce Mémoire, de terminer chaque paragraphe par des conclusions étendues sur les faits et les observations qui y sont consignés.

Une conclusion générale, embrassant ces conclusions partielles, présenterait l'inconvénient d'en amoindrir la valeur, en les résumant, ou d'allonger inutilement le travail en les reproduisant. Dès lors elle serait plus nuisible qu'utile.

Je crois donc qu'il suffira de constater comme résultat de l'ensemble des études faites sur l'exploitation du transport des marchandises pendant les années 1848 et 1849 :

Qu'il y a nécessité de modifier le tarif n° 1 (grande vitesse) dans le sens indiqué au chapitre II;

Qu'il y a nécessité de maintenir les tarifs nos 2 et 3 (petite vitesse) sans nouveau déclassement, sauf quelques modifications dans le délai d'expédition, ces tarifs ayant produit d'excellents résultats ;

Qu'il y a nécessité de maintenir également les principes des conventions et des tarifs réglant les relations avec les lignes concédées, ces tarifs et conventions ayant produit des résultats non moins favorables ;

Qu'il y a nécessité de former un nouveau tarif exclusivement applicable au transport de la houille et peut-être du fer ;

Qu'il y a nécessité, ou plutôt qu'il serait désirable de pouvoir restreindre les faveurs accordées à l'exportation et au transit aux seules marchandises dénommées dans la catégorie favorisée des tarifs internationaux.

Si mes convictions à cet égard pouvaient être partagées, j'ai l'intime persuasion que les prévisions développées au début de ce Mémoire ne tarderaient pas à se réaliser, et que le chemin de fer exploité par l'État, bien loin d'être une charge pour le trésor, deviendrait une nouvelle source de revenu public.

En me chargeant, Monsieur le Ministre, de vous rendre compte des résultats de l'application des tarifs du 1^{er} septembre 1848 au transport des marchandises, vous m'avez confié une mission à la fois laborieuse et délicate :

Laborieuse, par l'étendue et l'aridité des dépouillements statistiques que son accomplissement exigeait ;

Délicate, par le fait de ma participation à l'élaboration de la plupart des mesures sur l'application desquelles j'étais appelé à formuler une opinion.

Vous reconnaîtrez, je l'espère, Monsieur le Ministre, que je me suis acquitté de cette tâche avec ma franchise habituelle et non sans quelque dévouement.

Ce dévouement n'aurait pas suffi, d'ailleurs, sans le concours actif et intelligent des employés dont vous aviez bien voulu m'accorder la collaboration. Permettez-moi donc, en terminant, Monsieur le Ministre, de les recommander à votre haute bienveillance.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon profond respect,

L'Ingénieur des ponts et chaussées,

A. DANDELIN.

Bruxelles, le 4 juin 1850.

A. État général des dépenses du chemin de fer pendant l'exercice 1849.

NATURE DE LA DÉPENSE.	SOMMES	
	PARTIELLES.	TOTALES.
§ 1^{er}. — Personnel.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>		
Service général. — Direction.....	287,770 45	
Entretien des routes et des stations.....	198,921 15	
Locomotion et entretien du matériel.....	86,112 51	
Transports et perception réunis.....	606,769 22	
Primes accordées aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service.....	48,945 10	
TOTAL DU § 1 ^{er}		1,198,516 41
§ 2. — Salaires.		
Service général. — Direction.....	14,745 50	
Entretien des routes et des stations.....	1,155,606 58	
Locomotion et entretien du matériel.....	1,457,146 97	
Fours à coke.....	16,001 95	
Transports et perception.....	572,030 85	
TOTAL DU § 2.....		3,193,609 85
§ 3. — Travaux et fournitures.		
Service général. — Direction.....	122,046 00	
Entretien des routes et des stations.....	589,000 00	
Billes et fers des voies.....	881,000 00	
Locomotion et entretien du matériel.....	1,084,000 00	
Renouvellement du matériel.....	232,000 00	
Transport et perception.....	217,352 09	
TOTAL DU § 3.....		3,843,398 09
§ 4. — Loyer des sections de Jurbise et de Hasselt.		
Somme payée à la Compagnie concessionnaire des lignes de Landen à Hasselt et de Jurbise à Tournay pour sa quote-part, calculée à raison de 50 p. % des recettes brutes afférentes à ces lignes.....	505,510 87	
TOTAL DU § 4.....		505,510 87
TOTAL GÉNÉRAL.....		8,545,055 20

B. État général de la circulation des locomotives et wagons pendant l'année 1849.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	IMPORTANCE DE LA CIRCULATION, OU NOMBRE						COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS.					
	DE CONVOIS-LIEUES.	DE LOCOMOTIVES-LIEUES.	DE WAGGONS-LIEUES				LOCOMOTIVES.	WAGGONS				
			A voyageurs.	A marchandises	vides.	TOTAL.		A voyageurs.	A marchandises.	vides.	TOTAL.	
Service des voyageurs.	Trains ordinaires .	380,369	401,990	1,892,773	1,210,567	62,412	3,165,752	1	4 $\frac{9}{10}$	3 $\frac{1}{10}$	0 $\frac{3}{10}$	8 $\frac{1}{10}$
	Trains spéciaux . .	3,691	4,645	28,736	7,668	7,137	43,741	1 $\frac{7}{10}$	7 $\frac{8}{10}$	2 $\frac{1}{10}$	1 $\frac{9}{10}$	11 $\frac{8}{10}$
	Trains ordinaires et spéciaux réunis	392,960	406,635	1,921,509	1,218,435	69,549	3,209,493	1	4 $\frac{9}{10}$	3 $\frac{1}{10}$	0 $\frac{3}{10}$	8 $\frac{1}{10}$
Service des marchandises.	Trains ordinaires .	212,138	245,537	395,647	3,311,212	672,143	4,379,002	1 $\frac{3}{10}$	1 $\frac{9}{10}$	15 $\frac{6}{10}$	3 $\frac{3}{10}$	20 $\frac{7}{10}$
	Trains spéciaux . .	44,450	53,260	43,334	655,064	295,265	793,663	1 $\frac{7}{10}$	1	10 $\frac{3}{10}$	6 $\frac{6}{10}$	17 $\frac{8}{10}$
	Trains ordinaires et spéciaux réunis.	256,624	298,826	438,981	3,765,276	967,408	5,172,665	1 $\frac{3}{10}$	1 $\frac{7}{10}$	14 $\frac{7}{10}$	3 $\frac{8}{10}$	20 $\frac{3}{10}$
Services des voyageurs et des marchandises	Trains ordinaires et spéciaux	649,584	705,461	2,360,490	4,984,711	1,036,957	8,382,158	1 $\frac{1}{10}$	3 $\frac{6}{10}$	7 $\frac{7}{10}$	1 $\frac{6}{10}$	12 $\frac{9}{10}$

(50)

(51)

ANNEXES.

(52)

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

PETITES MARCHANDISES. — GRANDE VITESSE.

Service intérieur.

DES STATIONS DE L'ÉTAT ENTRE ELLES.

(PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT ET LES LIGNES CONCÉDÉS.)

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE INTÉRIEUR.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 10 centimes par cristal-litre. — Francs.	TAXE TOTALE calculée. — Francs.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à la base. — Quintaux-litres.	Produit NET par quint.-litre — Centim.
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL. — Quintaux.	à 30 centimes par COLIS. — Francs.	à 50 centimes par 100 KILOG. — Francs.				
		au-dessous de 100 kilog. — Quintaux.	au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.							
Bruxelles (Nord) . . .	72,798	16,497.4	6,286.5	22,783.7	56,597 50	3,128 15	35,838 80	75,584 48	538,588.0	21.02
Id. (Allée-Verte). . .	1,453	561.7	360.5	722.2	717 50	180 23	1,018 20	1,913 93	10,182.0	18.82
Id. (Midi)	50,128	6,957.4	6,976.0	13,933.4	15,064 00	5,488.00	21,934 85	40,506 83	219,548.5	18.45
Vilvorde	2,766	590.5	195.1	785.6	1,585 00	97 55	1,140 80	2,621 53	11,408.0	22.98
Malines	12,115	5,273.8	797.5	4,075.5	6,086 50	598 73	4,510 73	10,766 00	45,107.5	24.97
Duffel	1,838	576.1	"	576.1	919 00	"	439 50	1,378 50	4,595.0	50.00
Contich	589	100.6	27.1	127.7	194 50	15 53	128 80	536 83	1,288.0	26.15
Vieux-Dieu	544	86.7	10.4	97.1	172 00	5 20	126 85	504 03	1,268.5	25.98
Anvers	40,460	10,521.5	10,115.9	20,433.4	20,250 00	5,056 93	51,319 50	56,806 43	515,195.0	18.02
Id. (Escaut)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cappelle	423	120.8	152.7	282.5	211 50	76 53	277 50	503 15	2,775.0	20.58
Londerzeel	148	61.2	20.0	81.2	74 00	10 00	77 20	161 20	772.0	20.88
Malderen	499	141.0	12.1	135.1	249 50	6 05	136 70	412 25	1,567.0	26.51
Buggenhout	70	20.1	1.8	21.9	53 00	" 90	22 60	68 50	226.0	25.88
Termonde	6,080	1,635.2	450.0	2,066.1	5,040 00	213 43	2,629 73	5,883 20	26,297.5	22.58
Audeghem	2,063	506.7	51.0	557.7	1,032 50	15 50	752 90	1,800 90	7,529.0	25.92
Wichelen	267	102.9	15.6	118.5	135 50	7 80	96 60	257 90	966.0	24.65
Wetteren	1,715	554.0	142.8	676.8	857 50	71 40	693 50	1,622 20	6,955.0	25.40
Melle	781	204.6	14.0	218.6	590 50	7 00	267 40	664 90	2,674.0	24.87
Gand	52,478	8,046.6	7,672.5	15,718.9	16,259 00	5,856 13	23,320 28	45,593 40	255,202.5	18.61
Landeghem	258	85.7	15.4	99.1	119 00	6 70	103 80	251 50	1,053.0	21.88
Hansbeke	16	5.7	"	5.7	8 00	"	4 00	12 00	40.0	50.00
Aeltre	903	259.5	265.2	504.7	432 50	152 60	561 40	1,146 50	5,614.0	20.42
Bloemendael	526	88.3	57.5	123.6	165 00	18 65	146 37	528 22	1,463.7	22.59
Oostcamp	1	0.2	"	0.2	" 50	"	" 80	1 30	8.0	16.25
Bruges	11,469	2,538.1	653.6	3,195.7	5,754 50	517 80	4,594 80	10,647 10	45,943.0	25.17
Id. (Bassin)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Jabbeke	85	32.0	"	32.0	42 50	"	32 43	74 94	524.3	25.11
Plasschendael	188	58.8	4.0	63.7	94 00	2 45	62 60	139 14	626.9	23.59
Ostende	10,749	2,059.5	793.6	2,853.1	3,374 50	597 80	6,148 07	11,921 27	61,489.7	19.59
Nazareth	58	10.6	50.9	61.5	19 00	23 43	107 50	151 75	1,073.0	14.14
Deynze	2,081	512.7	140.5	653.0	1,040 50	70 13	933 20	2,003 83	9,582.0	21.65

— (Grande vitesse.) — Tarif n° 1.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 40 centimes par QUINTAL-LIEUX.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT OU rapport des frais variables à LA BASE.	Produit MOYEN par quintal-lieus.
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL. — Quintaux.	à 50 centimes par COLIS.	à 50 centimes par 100 KILOG.				
		au-dessous de 100 kilog. — Quintaux.	au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.		Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Quintaux-lieus.	Centim.
Olsene	58	6.5	1.5	7.8	17 50	» 75	6 58	24 60	65.5	58.74
Waeregheem	694	169.5	25.7	195.0	547 00	11 85	256 78	615 65	2,567.8	25.98
Haerlebeke	836	168.2	24.1	192.5	278 00	12 08	297 43	587 30	2,974.5	19.75
Courtray	10,501	2,649.5	1,659.2	4,288.7	5,250 50	819 60	6,518 98	12,589 08	65,189.5	19.51
Mouscron	2,728	571.5	258.5	809.8	1,564 00	119 15	1,540 84	2,825 99	15,408.4	21.06
Nechin	164	48.8	8.4	57.2	82 00	4 20	75 85	160 05	758.5	21.68
Templeuve	116	35.5	4.5	38.0	58 00	2 25	50 17	110 42	501.7	22.01
Haccht	838	236.8	57.0	315.8	429 00	28 50	512 25	769 75	5,122.5	24.65
Wespelaer	40	10.5	1.4	11.7	20 00	» 70	11 25	51 95	112.5	28.40
Louvain	15,284	5,968.7	5,655.8	7,604.5	6,642 00	1,817 00	9,200 40	17,759 50	92,994.0	19.10
Id. (Bassin)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Vertryck	525	75.7	5.5	77.2	162 50	1 75	85 75	248 00	857.5	29.61
Tirlemont	7,752	2,444.7	1,825.8	4,268.5	5,866 00	911 00	4,555 05	9,550 95	45,550.5	20.49
Esemael	28	10.9	»	10.9	14 00	»	10 00	24 00	100.0	24.00
Landen	1,505	529.2	105.2	452.4	651 50	51 60	445 15	1,148 25	4,451.5	25.79
Velm	104	21.4	4.8	26.2	52 00	2 40	24 15	78 55	241.5	52.55
Saint-Trond	5,720	955.2	402.1	1,555.5	1,860 00	201 05	1,682 45	5,745 50	16,824.5	22.25
Cortembosch	45	15.7	»	15.7	22 50	»	15 65	56 15	156.5	26.45
Alken	155	40.9	7.2	48.1	77 50	5 60	72 80	155 90	728.0	21.14
Hasselt	5,795	967.1	668.4	1,655.5	1,897 50	554 20	2,729 65	4,061 55	27,206.5	18.17
Gingelom	178	45.9	9.8	55.7	89 00	4 90	49 55	145 25	495.5	29.05
Rosoux	157	48.6	10.8	59.4	78 50	5 40	47 85	151 75	478.5	27.55
Waremmes	1,805	564.8	148.7	513.5	752 50	74 55	499 05	1,525 90	4,990.5	26.57
Fexhe	206	54.5	16.0	70.5	105 00	8 00	81 75	192 75	817.5	25.58
Ans	461	126.7	35.5	182.0	250 50	27 65	268 70	526 85	2,687.0	19.61
Haut-Pré	902	254.2	10.2	244.4	451 00	5 10	555 70	811 80	5,557.0	22.82
Liège	25,520	6,728.4	12,559.6	19,088.0	11,660 00	6,179 80	25,070 05	40,909 85	250,700.5	17.75
Id. (Meuse)	»	»	5.5	5.5	»	2 65	7 95	10 60	79.5	15.55
Chénée	1,118	257.0	102.0	359.0	539 00	51 00	645 50	1,255 50	6,455.0	19.48
Chaudfontaine	295	77.0	21.9	98.9	147 50	10 95	185 90	542 55	1,859.0	18.62
Trooz-Aval	222	68.8	11.1	79.9	111 00	5 55	69 10	185 65	691.0	26.87
Nessonvaux	578	129.5	45.5	174.8	189 00	22 65	241 85	435 50	2,418.5	18.75

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE INTÉRIEUR.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 10 centimes par QUINTAL-LIEUX.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à la base.	Produit MOYEN par quintal-lieu. — Centim.
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL.	à 50 centimes par COLIS.	à 50 centimes par 100 KILOG.				
		au-dessous de 100 kilog	au-dessus de 100 kilog							
Pepinster	1,609	466.5	269.0	735.5	849 75	154 50	1,047 20	2,051 45	10,472.0	19.40
Ensival	1,004	532.6	78.5	411.1	502 00	59 25	972 40	1,515 65	9,724.0	15.57
Verviers	8,658	2,976.8	5,429.2	6,406.0	4,329 00	1,714 60	11,237 05	17,500 65	112,570.5	15.57
Dolhain	445	154.7	66.0	200.7	221 50	53 00	441 55	696 05	4,415.5	15.76
Herbesthal	154	50.7	3.0	55.7	77 00	1 50	50 85	129 55	508.5	25.44
Ruysbroeck	191	55.1	21.5	76.4	95 50	10 65	85 85	192 00	858.5	22.56
Loth	217	77.6	7.9	85.3	108 50	3 95	102 40	214 85	1,024.0	20.98
Hal	2,605	604.6	507.0	911.6	1,502 50	155 50	868 20	2,524 20	8,632.0	26.77
Lembeke	148	55.6	24.0	79.6	74 00	12 00	75 20	159 20	752.0	21.75
Tubise	1,505	376.6	105.7	482.5	782 50	52 85	416 15	1,221 50	4,161.5	29.55
Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte	1,718	402.5	95.1	495.4	859 00	46 55	562 09	1,467 64	5,620.9	26.11
Écaussinnes	998	200.2	16.0	216.2	499 00	8 00	241 41	748 41	2,414.1	51.00
Manage	5,250	625.5	41.4	664.9	1,615 00	20 70	719 14	2,534 84	7,191.4	52.75
Gouy-le-Piéton	191	42.6	5.7	46.5	95 50	1 85	60 25	157 60	602.5	26.16
Pont-à-Celles	99	26.2	5.5	51.7	49 50	2 75	54 55	106 80	545.5	19.58
Luttre	488	109.4	13.2	124.6	244 00	7 60	166 55	417 95	1,665.5	25.12
Gosselies	2,245	468.8	51.6	520.4	1,122 50	25 80	696 96	1,845 26	6,969.6	26.48
Roux	706	144.6	40.2	184.8	535 00	20 10	502 25	675 55	5,022.5	22.54
Marchiennes	2,405	628.5	159.0	767.5	1,201 50	69 50	1,045 85	2,516 85	10,438.5	22.15
Charleroy	5,599	1,045.5	141.8	1,185.1	2,699 50	70 90	1,831 56	4,601 96	18,515.6	25.15
Châtelineau	5,655	844.1	185.1	1,029.2	1,827 50	92 55	1,558 69	5,258 74	15,586.9	24.54
Farciennes	527	95.5	17.4	112.9	165 50	8 70	188 55	560 55	1,885.5	19.14
Tamines	822	150.9	5.4	156.5	411 00	2 70	131 25	564 95	1,812.5	57.53
Auvclais	219	48.2	1.2	49.4	109 50	" 60	55 20	165 50	552.0	50.70
Moustier	439	135.2	14.5	149.7	229 50	7 25	144 95	581 70	1,449.5	26.55
Floreffe	552	124.5	14.0	158.5	276 00	7 00	177 60	460 60	1,776.0	25.95
Namur	9,775	2,555.4	586.2	2,759.6	4,886 50	195 10	4,671 91	9,731 51	46,719.1	20.87
Id. (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Soignies	2,241	476.5	101.2	577.5	1,120 50	50 60	624 84	1,795 94	6,248.4	28.74
Jurbise	545	78.9	1.4	80.5	171 50	" 70	90 75	262 95	907.5	28.98
Lens	505	145 2	14.5	159.7	252 50	7 25	191 25	451 00	1,912.5	25.58

— (Grande vitesse.) — Tarif n° 1.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 10 centimes par QUINTAL-LIEUE. — Francs.	TAXE TOTALE calculée. — Francs.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à LA BASE. — Quintaux-lieues.	Produit MOYEN par quint.-lieue — Centim.
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL. — Quintaux.	à 50 centimes par COLIS. — Francs.	à 50 centimes par 100 KILOG. — Francs.				
		au-dessous de 100 kilog. — Quintaux.	au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.							
Bruglette	883	172.8	42.6	185.4	427 30	6 50	224 27	638 07	2,242.7	29.54
Attres	569	101.2	42.4	115.6	184 30	6 20	147 03	537 73	1,470.3	22.97
Maffles	207	46.5	11.5	57.8	103 80	5 75	74 68	183 93	746.8	24.63
Ath.	5,851	791.5	492.1	983.6	1,913 30	96 03	1,412 82	3,424 37	14,128.2	24.24
Ligne	534	88.0	30.5	118.3	177 00	13 15	143 74	333 89	1,437.4	23.37
Leuze	2,332	675.1	138.4	831.3	1,416 00	79 20	1,592 23	2,887 43	13,922.3	20.74
Bary	112	55.1	7.2	40.3	86 00	5 60	43 85	103 43	438.3	23.00
Havannes	55	10.6	1.1	11.7	16 30	» 33	7 40	24 43	74.0	33.04
Tourney	9,601	2,523.7	997.4	3,523.1	4,800 30	498 70	3,949 53	11,248 33	39,493.3	18.91
Mons	13,030	3,333.1	869.2	4,424.3	7,523 00	444 60	6,733 29	14,724 89	67,332.9	21.80
Jemmapes	1,137	245.5	88.0	331.5	573 30	44 00	482 18	1,104 68	4,821.8	22.91
Saint-Ghislain	1,354	339.0	39.3	398.3	767 00	19 73	603 80	1,392 33	6,038.0	22.99
Boussu	669	117.4	29.4	146.8	334 30	14 70	209 43	333 63	2,094.3	26.67
Thulin	433	98.9	6.9	103.8	216 30	5 43	149 60	369 33	1,496.0	24.70
Quiévrain	4,444	1,013.3	3,138.2	6,173.3	2,222 00	2,379 10	12,490 19	17,291 29	124,901.9	13.84
TOTAUX	402,293	99,233.1	69,830.3	169,103.4	201,146 73	34,923 13	249,330 41	483,622 31	2,493,304.1	19.46

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

PETITES MARCHANDISES. — GRANDE VITESSE.

Service mixte.

DES STATIONS DE L'ÉTAT VERS LES STATIONS CONCÉDÉES.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 10 centimes par QUINTAL-LIEGE.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à la base.	Produit MOYEN par quint.-liege
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL.	à 50 centimes par COLIS.	à 50 centimes par 100 KILOG.				
		au-dessous de 100 kilog.	au-dessus de 100 kilog.							
Bruxelles (Nord) . .	701	173.7	41.2	214.9	105 15	6 16	462 40	375 71	4,624.0	12.41
Id. (Allée-Verte).	59	8.7	"	8.7	5 85	"	17 52	25 17	175.2	15.38
Id. (Midi)	3,097	704.0	291.0	995.0	464 55	45 62	1,252 85	1,741 02	12,528.5	14.12
Vilvorde	41	2.8	2.8	8.0	1 65	" 57	7 56	9 58	75.6	12.74
Malines	92	31.0	6.7	37.7	15 80	" 99	74 05	88 82	740.5	12.00
Duffel	4	1.6	"	1.6	" 60	"	5 89	4 49	58.9	11.84
Contich	1	0.1	"	0.1	" 15	"	" 22	" 57	2.2	16.82
Vieux-Dieu	1	0.5	"	0.5	" 15	"	" 65	" 78	6.5	12.58
Anvers	432	150.5	69.5	199.8	67 80	10 18	465 78	541 76	4,657.8	11.68
Id. (Escout) . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cappelle	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Londerzeel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malderen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Buggenhout	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Termonde	67	19.1	1.6	20.7	10 05	" 24	56 52	46 61	365.2	12.85
Audeghem	16	2.6	"	2.6	2 40	"	4 45	6 85	44.5	15.59
Wichelen	1	0.5	"	0.5	" 15	"	" 45	" 60	4.5	15.53
Wetteren	8	5.2	"	5.2	1 20	"	4 35	5 75	45.5	12.65
Melle	6	1.4	"	1.4	" 90	"	1 50	2 40	15.0	16.00
Gand	768	227.1	159.3	386.4	115 20	20 88	455 14	569 22	4,551.4	15.14
Landeghem	"	"	1.9	1.9	"	" 29	1 71	2 00	17.1	11.70
Hansbeke	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Aeltre	8	5.4	9.6	13.0	1 20	1 44	7 04	9 68	70.4	15.73
Bloemendael	6	1.6	"	1.6	" 90	"	" 40	1 50	4.0	52.80
Oostcamp	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bruges	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Id. (Bassin) . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Jabbeke	6	1.9	"	1.9	" 90	"	" 48	1 58	4.8	28.75
Plassendael	9	1.5	"	1.5	1 55	"	" 52	1 87	5.2	55.96
Ostende	862	180.2	40.0	220.2	129 50	5 99	110 70	245 99	1,107.0	22.22
Nazareth	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Deynze	50	12.0	1.1	13.1	4 50	" 16	8 19	12 85	81.9	15.69

— (Grande vitesse.) — Tarif n° 1.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 40 centimes par QUINTAL-LIEUE. — Francs	TAXE TOTALE calculée. — Francs.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables A LA BASE. — Quintaux-lieues.	Produit NETTE par quint.-lieue — Centim.
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL. — Quintaux.	à 50 centimes par COLIS. — Francs.	à 50 centimes par 100 KILOG. — Francs.				
		au-dessous de 100 kilog. — Quintaux.	au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.							
Olsene	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Waereghem	104	27.6	1.6	29.2	18 60	" 24	10 93	26 79	109.3	24.47
Haerlebeke	19	4.3	"	4.3	2 88	"	" 56	5 41	3.6	60.89
Courtray	59	9.9	2.7	12.6	6 88	" 40	30 64	56 89	306.4	12.04
Mouscron	226	47.4	0.7	54.1	55 90	1 00	16 56	81 46	163.6	51.07
Nechin	3	1.4	2.4	5.8	" 75	" 56	1 63	2 74	16.3	16.81
Templeuve.	5	0.5	"	0.5	" 45	"	" 18	0 65	1.8	53.00
Haecht	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wespelaer.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Louvain.	140	42.2	14.3	56.5	21 00	2 14	154 12	157 26	1,341.2	11.73
Id. (Bassin)	1	0.1	"	0.1	" 15	"	" 25	" 40	2.8	16.00
Vertryck	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tirlemont.	23	7.8	3.0	10.8	5 75	" 45	51 67	55 87	316.7	11.52
Esemael.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Landen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Velm	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Saint-Trond	3	0.6	"	0.6	" 45	"	1 66	2 11	16.6	12.71
Cortenbosch	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Alken.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hasselt	10	2.0	"	2.0	1 50	"	7 20	8 70	72.0	12.08
Gingelom	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Rosoux	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Waremmes	1	0.2	"	0.2	" 15	"	" 72	" 87	7.2	12.08
Fexhe.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ans	2	0.3	"	0.3	" 50	"	1 02	1 32	10.2	12.94
Haut-Pré	1	0.4	"	0.4	" 15	"	1 31	1 46	13.1	11.13
Liège	159	40.2	21.4	61.6	20 88	3 19	251 20	253 24	2,312.0	11.04
Id. (Meuse).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Chênée	13	4.0	"	4.0	1 95	"	14 03	16 00	140.3	11.59
Chaufontaine	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Trooz-Aval.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Nessonvaux	1	0.7	"	0.7	" 15	"	3 19	3 34	31.9	10.47

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 40 centimes par QUINTAL-LIEUX. — Francs.	TAXE TOTALE calculée. — Francs	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables À LA BASE. — Quintaux-lieues	Produit MOYEN par quint-lieue — Centim.
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL. — Quintaux.	à 50 centimes par COLIS. — Francs.	à 50 centimes par 100 KILOG. — Francs.				
		au-dessous de 100 kilog. — Quintaux.	au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.							
Pepinster	5	0.5	"	0.5	" 43	"	1 57	1 82	15.7	15.28
Ensival	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Verviers	20	5.1	"	5.1	3 00	"	21 25	24 25	212.5	11.41
Dolhain	2	0.2	"	0.2	" 50	"	" 75	1 05	7.5	14.00
Herbesthal	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ruysbroeck	2	0.5	10.5	10.6	" 50	1 54	9 45	11 27	94.5	11.95
Loth	4	0.4	"	0.4	" 60	"	1 03	1 63	10.3	15.85
Hal	33	19.8	4.8	24.6	8 23	" 71	22 35	51 49	225.3	15.98
Lembeke	4	0.7	"	0.7	" 60	"	" 58	1 18	5.8	20.54
Tubise	49	10.8	1.2	12.0	7 35	" 18	13 20	20 75	152.0	15.70
Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte	59	10.9	"	10.9	3 83	"	6 15	11 98	61.3	19.54
Écaussines	22	3.0	2.5	5.5	5 50	" 54	6 74	10 58	67.4	15.40
Manage	52	7.1	1.5	8.6	4 80	" 22	6 03	11 05	60.5	15.55
Gouy-le-Pitton	8	1.9	"	1.9	1 20	"	" 60	1 89	6.9	27.59
Pont-à-Celles	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Luttre	3	2.8	"	2.8	1 20	"	" 85	2 05	8	24.46
Gosselies	79	17.7	"	17.7	11 83	"	12 05	23 88	120.3	19.35
Roux	64	14.9	"	14.9	9 60	"	8 17	17 77	81.7	21.75
Marchiennes	112	52.9	"	52.9	16 80	"	18 40	52 20	154.0	20.91
Charleroy	333	74.1	59.2	115.3	79 93	3 88	30 00	133 85	300.0	27.17
Châtelineau	276	62.1	7.6	69.7	41 40	1 15	24 88	67 41	248.8	27.09
Farciennes	1	0.1	"	0.1	" 13	"	" 04	" 19	0.4	47.50
Tamines	20	3.0	"	5.0	5 00	"	1 74	4 74	17.4	27.24
Anvelais	2	0.3	"	0.5	" 50	"	" 16	" 46	1.6	28.73
Moustier	21	4.4	"	4.4	5 13	"	8 11	11 26	31.1	15.88
Floreffe	8	3.0	"	3.0	1 20	"	2 19	3 59	21.9	15.48
Namur	333	130.2	18.7	148.9	82.93	2 79	258 41	324 15	2,334.1	15.60
Id. (Meuse)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Soignies	46	11.5	2.3	13.8	6 90	" 37	12 13	19 42	121.5	15.98
Jurbise	5	1.5	"	1.5	" 75	"	1 57	2 12	13.7	15.47
Lens	2	0.2	"	0.2	" 50	"	" 25	" 53	2.3	23.04

— (Grande vitesse.) — Tarif n° 1.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 40 centimes par QUINTAL-LIEUE. — Francs.	TAXE TOTALE calculée. — Francs.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à LA BASE. — Quintaux-lieues.	Produit MOYEN par quint.-lieue — Centim.
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL. — Quintaux.	à 50 centimes par COLIS. — Francs.	à 50 centimes par 100 KILOG. — Francs.				
		au-dessous de 100 kilog. — Quintaux.	au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.							
Bruglette	8	1.9	»	1.2	1 20	»	1 54	2 54	13.4	18.96
Attres	5	0.9	»	0.9	» 75	»	» 86	1 61	8.6	18.72
Maffles	6	0.9	»	0.9	» 90	»	1 51	2 21	15.1	16.87
Ath.	159	56.3	18.7	53.2	20 85	2 70	69 00	92 64	690.0	13.45
Ligne.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Leuze.	79	18.5	5.5	25 8	11 85	» 80	51 18	43 85	511.8	14.06
Bary	1	0.1	»	0.1	» 15	»	» 10	» 23	1.0	23.00
Havannes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	722	135.2	44.9	103.1	108 50	6 74	137 04	272 08	1,570.4	17.35
Mons	629	149.6	5.7	153.5	94 55	» 86	249 97	543 18	2,499.7	15.81
Jemmapes	51	6.0	»	6.0	4 65	»	7 97	12 62	79.7	13.85
Saint-Ghislain	29	7.0	»	7.0	4 55	»	11 03	13 40	110.3	13.94
Boussu	5	0.7	»	0.7	» 45	»	» 65	1 08	6.3	17.14
Thulin	7	1.6	»	1.6	1 05	»	2 41	3 46	24.1	14.56
Quiévrain	26	6.5	»	6.5	3 90	»	13 32	17 42	133.2	12.88
Total.	10,572	2,497.6	819.0	3,316.6	1,583.70	122 43	4,370 62	6,078 77	45,708.2	15.91

(64)

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

PETITES MARCHANDISES. — GRANDE VITESSE.



Service mixte.

DES STATIONS CONCÉDÉES VERS LES STATIONS DE L'ÉTAT.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE. — (Grande vitesse.) Tarif n° 1.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 10 centimes par QUINTAL-LIEUX.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables A LA BASE.	Produit MOYEN par quint.-lieux
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL.	à 35 centimes par COLIS. — Francs.	à 35 centimes par 100 KILOG. — Francs.				
		au-dessous de 100 kilog. — Quintaux	au-dessus de 100 kilog. — Quintaux				— Quintaux.	— Centim.		
CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.										
Bruges	1,444	506.2	23.5	329.5	303 40	8 17	409 29	922 86	4,092.9	22.33
Lophem.	13	3.7	"	3.7	4 33	"	4 08	8 63	40.8	21.43
Zedelghem.	14	4.2	"	4.2	4 90	"	6 85	11 73	68.5	17.17
Thourout	420	108.2	18.1	126.3	147 00	6 36	183 06	336 42	1,830.6	18.58
Lichtervelde	116	59.9	83.9	123.8	40 60	30 08	100 09	170 77	1,000.9	17.06
Gits.	81	23.8	5.7	29.5	28 33	1 30	31 03	60 70	310.3	19.33
Beveren.	29	13.7	"	13.7	10 13	"	7 03	17 18	70.3	24.44
Roulers.	920	262.4	130.6	443.0	322 00	63 24	365 24	948 72	3,634.8	16.84
Rumbeke	20	3.4	11.4	16.8	7 00	3 09	52 79	43 78	327.9	13.33
Iseghem.	1,033	239.4	64.9	324.5	362 23	22 73	414 78	799 76	4,147.8	19.28
Ingelmunster.	116	52.5	34.6	66.9	40 60	12 11	79 22	131 93	792.2	16.63
Lendeledé	5	0.9	"	0.9	1 73	"	1 66	3 41	16.6	20.34
Heule.	18	4.6	"	4.6	6 30	"	4 96	11 26	49.6	22.70
Courtray.	568	84.1	42.5	126.4	128 80	14 80	33 60	197 20	336.0	36.79
TOTAUX.	4,399	1,132.8	464.8	1,617.6	1,609 63	162 78	1,891 92	3,664 33	18,919.2	19.37
CHEMIN DE FER DE MANAGE A MONS.										
Bascoup.	31	3.2	"	3.2	10 33	"	5 40	16 34	54.9	29.76
Mariemont et l'Olive.	304	93.0	11.3	104.3	176 40	4 03	151 88	312 31	1,318.8	23.68
La Verrerie	13	1.3	"	1.3	4 33	"	1 39	6 14	13.9	33.62
Beaume.	433	86.0	"	86.0	138 33	"	120 37	279 42	1,208.7	25.12
La Louvière.	473	96.8	61.0	137.8	163 33	21 36	167 74	334 63	1,677.4	21.14
Bracquegnies.	88	14.2	"	14.2	30 80	"	17 11	47 91	171.1	23.00
Bois-du-Luc.	1	0.1	"	0.1	3 33	"	3 07	6 42	0.7	60.00
La Paix.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Havré.	7	2.1	"	2.1	2 43	"	2 26	4 71	22.6	20.84
Obourg.	7	2.3	7.2	9.7	2 43	2 32	19 22	24 19	192.2	12.39
Nimy.	16	3.2	"	3.2	3 60	"	4 33	9 93	43.3	22.87
TOTAUX.	1,395	504.9	79.7	584.6	537 33	27 91	470 38	1,036 04	4,703.8	22.44
CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.										
Marchiennes (Samb.)	41	2.4	"	2.4	3 33	"	1 33	5 70	18.3	30.81
Zône.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bomerée.	34	15.9	"	15.9	18 90	"	19 88	38 78	198.8	19.31
Hameau.	176	30.2	3.1	33.3	61 60	1 09	37 09	119 78	370.9	20.98
Berzéee.	107	16.2	2.1	18.3	37 43	7 74	33 93	72 14	339.3	21.23
Walcourt.	344	43.9	12.0	57.9	120 40	4 20	82 31	206 91	823.1	23.14
Fairoul.	41	7.4	"	7.4	14 33	"	11 22	25 37	112.2	12.79
Fraire.	168	20.3	"	20.3	38 80	"	39 33	98 13	393.3	24.93
Morialmé.	148	18.3	"	18.3	31 80	"	19 12	70 92	191.2	37.09
Thy-le-Château.	37	3.3	1.8	10.1	19 60	6 33	17 33	38 08	178.3	21.33
Laneffe.	41	9.3	1.7	11.0	14 33	6 60	13 77	28 72	137.7	20.86
TOTAUX.	1,147	181.2	20.7	201.9	401 10	7 26	296 37	704 73	2,963.7	23.78
Résultats généraux.	7,339	1,638.9	363.2	2,204.1	2,368 30	197 93	2,638 37	3,423 12	26,388.7	20.40

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

PETITES MARCHANDISES. — GRANDE VITESSE.

Service mixte.

DES STATIONS CONCÉDÉES VERS LES STATIONS DE L'ÉTAT.

(EN TRANSIT PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT.)

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE. — (Grande vitesse.) — Tarif n° 1.

STATIONS D'EXPÉDITION.	COLIS. — Nombre.	POIDS TAXÉ			FRAIS FIXES		FRAIS VARIABLES à 40 centimes par QUINTAL-LIEUES. — Francs.	TAXE TOTALE calculée. — Francs.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à LA BASE. — Quintaux-lieues.	Produit MOYEN par quint.-lieues — Centim.
		DES EXPÉDITIONS		TOTAL. — Quintaux.	à 35 centimes par COLIS. — Francs.	à 35 centimes par 100 KILOG. — Francs.				
		au-dessous de 100 kilog. — Quintaux.	au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.							
CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.										
Bruges	5	0.5	"	0.5	"	"	1 53	1 53	15.5	10.00
Roulers	1	0.2	"	0.2	"	"	" 48	" 48	4 8	10.00
TOTAUX	4	0.7	"	0.7	"	"	1 81	1 81	18.1	10.00
CHEMIN DE FER DE MANAGE A MONS.										
Mariemont	2	0.2	"	0.2	"	"	" 14	" 14	1.4	10.00
Beaume	8	1.8	"	1.8	"	"	5 58	5 58	55.8	10.00
La Louvière	4	1.0	"	1.0	"	"	" 62	" 62	6.2	10.00
Braquegnies	1	0.5	"	0.5	"	"	1 15	1 15	11.5	10.00
TOTAUX	15	3.5	"	3.5	"	"	5 49	5 49	54.9	10.00
CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.										
Hameau	4	0.6	"	0.6	"	"	1 27	1 27	12.7	10.00
Walcourt	3	0.5	"	0.5	"	"	" 80	" 80	8.0	10.00
Fraire	2	0.4	"	0.4	"	"	" 25	" 25	2.5	10.00
Morialmé	1	0.1	"	0.1	"	"	" 05	" 05	0.5	10.00
Thy-le-Château	1	0.4	"	0.4	"	"	1 07	1 07	10.7	10.00
TOTAUX	15	2.0	"	2.0	"	"	5 44	5 44	54.4	10.00
Résultats généraux.	52	6.2	"	6.0	"	"	10 74	10 74	107 4	10.00

TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.

ANNÉE 1849.

PETITES MARCHANDISES. — GRANDE VITESSE.

Service international.

Des stations belges vers les stations rhénanes,
Id. vers les stations françaises,
Des stations françaises vers les stations rhénanes,
et vice-versâ.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX. — Petites marchandises. (Grande vitesse.)

LIEUX		PÉRIODES.	POIDS TAXÉ. — Quintaux.	FRAIS FIXES. — Francs.	FRAIS VARIABLES. — Francs.	TAUX TOTALE CALCULÉE. — Francs.	QUANTITÉS DE MOUVEMENT. — Quint.-lieues.	PRODUIT MOYEN par quint.-lieue — Centim.
D'EXPÉDITION.	DE DESTINATION.							
SERVICE BELGE-RHÉNAN.								
PAR HERBESTHAL :								
Stations belges...	Stations rhénanes.	{ 1 ^{er} janvier au 1 ^{er} juillet ..	3,832.6	»	»	16,408 59	155,006.5	10.59
		{ 1 ^{er} juillet au 31 décembre.	2,964.4	444 48	7,247 93	7,692 55	72,479.5	10.61
Stations rhénanes.	Stations belges...	{ 1 ^{er} janvier au 1 ^{er} juillet...	7,595.3	»	»	21,353 61	206,408.0	10.55
		{ 1 ^{er} juillet au 31 décembre.	1,364.1	204 55	5,135 46	5,538 01	31,534.6	10.40
Totaux, année entière.....			17,776.4			50,794 74	485,488.6	10.46
SERVICE FRANCO-BELGE.								
PAR QUIÉVRAIN :								
Stations belges...	Stations françaises.	{ 1 ^{er} janvier au 13 octobre..	934.5	»	»	3,777 89	25,605.0	14.75
		{ 13 octobre au 31 décembre.	490.4	147 12	1,296 03	1,444 07	12,969.5	11.15
Stations françaises.	Stations belges...	{ 1 ^{er} janvier au 13 octobre..	1,038.2	»	»	3,603 43	22,866.0	15.76
		{ 13 octobre au 31 décembre.	344.6	163 58	1,210 80	1,374 18	12,108.0	11.34
Totaux, année entière.....			4,598.7			13,210 27	95,542.1	14.12
SERVICE FRANCO-BELGE-RHÉNAN.								
PAR MOUSCRON, QUIÉVRAIN, HERBESTHAL :								
Stations rhénanes.	Stations françaises.	{ 1 ^{er} janvier au 31 octobre..	1,517.0	»	»	11,494 25	63,830.0	17.44
		{ 1 ^{er} novemb. au 31 décemb.	683.3	»	»	3,329 50	53,595.0	10.00
Stations françaises.	Stations rhénanes.	{ 1 ^{er} janvier au 31 octobre..	1,616.4	»	»	13,854 98	80,820.0	17.14
		{ 1 ^{er} novemb. au 31 décemb.	624.5	»	»	3,216 17	52,161.7	10.00
Totaux, année entière.....			4,243.2			52,094 68	214,124.7	14.09
SERVICES INTERNATIONAUX RÉUNIS.....			26,418.3			96,099 69	193,135.4	12.12

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.

Service intérieur.

DES STATIONS DE L'ÉTAT ENTRE-ELLES.

(PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT ET LES LIGNES CONCÉDÉS.)

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE INTÉRIEUR.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ				FRAIS FIXES			FRAIS VARIABLES à 5 centimes. — Francs.	TAXE TOTALE calculée. — Francs.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à LA BASE. — Quint.-lieues	Produit MOYEN par quint.-lieue — Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	5 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 30 centimes. — Francs.	2 ^e CATÉGORIE à 45 centimes. — Francs.	5 ^e CATÉGORIE à 40 centimes. — Francs.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.				
Bruxelles (Nord) . . .	5,029.3	1,151.0	40.0	6,220.3	1,508 79	172 71	4 00	4,863 51	6,549 01	97,270.2	06.73
Id. (Allée-Verte).	23,217.0	100,609.7	2,588.3	135,415.0	6,965 30	16,441 53	258 83	101,459 80	125,125 26	2,029,196.0	06.17
Id. (Midi) . . .	4,018.8	120,436.5	1,039.0	125,494.9	1,205 84	18,065 58	103 96	78,424 27	97,799 45	1,568,485.4	06.24
Vilvorde	2,489.7	739.4	130.2	3,359.3	746 91	110 99	13 02	1,961 84	2,832 76	39,236.8	07.22
Malines	5,796.7	21,701.4	539.8	28,087.9	1,739 01	3,255 28	58 98	13,940 47	19,002 74	278,689.4	06.81
Duffel	837.0	1,114.3	»	1,951.3	251 10	167 17	»	558 89	977 16	11,177.8	08.74
Contich	1.0	197.5	»	198.5	» 30	29 63	»	93 72	123 65	1,874.4	06.60
Vieux-Dieu	8.2	23.4	»	31.6	2 46	3 52	»	24 19	30 17	483.8	06.24
Anvers	9,170.1	165,231.3	6,194.3	180,595.7	2,751 03	24,784 80	619 43	189,217 65	217,372 91	3,784,353.0	05.74
Id. (Escant)	9,110.8	96,782.4	91.2	105,984.4	2,733 24	14,517 52	9 12	114,230 19	131,490 07	2,284,603.8	05.76
Cappelle	118.1	1,135.7	»	1,253.8	35 43	170 38	»	409 83	615 64	8,196 6	07.51
Londerzeel	7.8	73.3	»	81.1	2 34	10 99	»	16 14	29 47	322.8	09.13
Malderen	403.8	207.2	»	501.0	121 14	44 60	»	200 44	366 18	4,008.8	09.13
Buggenhout	67.5	45.1	»	112.6	20 25	6 77	»	60 68	87 70	1,213.6	07.33
Termonde	7,606.4	36,629.0	145.2	44,380.6	2,281 92	5,494 45	14 52	40,391 72	48,182 61	807,834.4	05.96
Audeghem	3,256.7	5,541.5	»	8,798.2	977 01	831 36	»	8,111 63	9,920 00	162,232.6	06.11
Wichelen	17.3	18.0	»	36.2	5 19	2 83	»	10 85	18 97	219.0	08.66
Wetteren	1,020.1	3,934.4	»	4,954.5	306 03	590 21	»	3,065 98	3,962 22	61,319.6	06.46
Melle	58.9	16.1	»	75.0	17 67	2 42	»	40 15	60 24	803.0	07.50
Gand	24,145.6	86,715.6	1,411.2	112,272.4	7,243 68	13,007 44	141 12	85,197 82	105,590 06	1,703,956.4	06.20
Landeghem	72.0	486.6	»	558.6	21 60	73 01	»	224 98	319 59	4,499.6	07.10
Hansbeke	1.0	1.0	»	2.0	» 30	» 15	»	» 95	1 40	19.0	07.37
Aeltre	194.7	3,021.7	»	3,216.4	58 41	453 28	»	1,709 43	2,221 12	34,188.6	08.50
Bloemendael	83.8	468.3	»	552.1	25 14	70 26	»	257 62	353 02	5,152.4	06.85
Oostcamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruges	3,151.9	10,561.3	»	13,713.2	945 57	1,584 26	»	9,583 50	12,113 33	191,670.0	06.32
Id. (Bassin)	»	6.0	»	6.0	»	» 90	»	1 50	2 40	30.0	08.00
Jabbeke	3.9	4.4	»	8.3	1 17	» 67	»	3 32	5 10	66.4	07.77
Plasschendael	14.1	41.5	»	55.6	4 23	6 24	»	20 29	30 70	405.8	07.58

— (Petite vitesse.) — Tarif n° 2.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ				FRAIS FIXES			FRAIS VARIABLES à 5 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à LA BASE.	Produit MOYEN par quint.-lieue Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 20 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 15 centimes.	3 ^e CATÉGORIE à 10 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.				
Ostende	850.1	10,857.0	41.6	11,743.7	253 03	1,628 61	4 16	13,985 62	15,873 42	279,712.4	5.67
Nazareth	4.8	314.8	"	319.4	1 33	47 22	"	253 43	302 03	5,068.6	5.96
Deynze	690.1	3,556.2	40.0	4,286.3	207 03	533 49	4 00	2,158 08	2,902 60	43,161.6	6.72
Oisène	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Waerghem	207.0	2,702.7	1.3	2,911.0	62 10	405 45	" 13	1,435 63	1,904 34	28,733.0	6.63
Haerlebeke	594.0	1,565.1	"	2,159.1	178 20	234 80	"	1,352 12	1,799 12	27,722.4	6.49
Courtray	6,539.8	42,375.5	665.7	49,731.0	1,991 94	6,356 39	66 57	26,626 46	45,031 56	732,533.2	6.15
Monscron	1,670.1	21,534.1	50.0	23,254.2	501 03	3,230 17	5 00	14,394 53	18,130 73	287,690.6	6.30
Nechin	2.0	301.5	"	303.5	" 60	45 25	"	118 07	193 92	2,961.4	6.55
Templeuve	12.0	1,318.3	"	1,330.3	3 60	107 75	"	297 82	499 17	5,056.4	8.38
Haecht	41.1	194.7	"	235.8	12 33	29 22	"	77 51	119 09	1,550.8	7.67
Wespelaer	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Louvain	5,727.8	45,890.9	855.2	52,463.9	1,718 34	6,682 23	85 52	31,881 77	40,567 86	637,635.4	6.36
Id. (Bassin)	293.2	37,769.6	21,203.2	59,277.0	67 96	5,667 14	2,120 32	38,222 09	46,097 51	764,441.8	6.03
Vertryck	37.7	96.8	"	136.5	11 31	14 84	"	67 81	93 96	1,358.2	6.93
Tirlemont	5,793.8	22,595.7	"	28,389.5	1,738 14	3,389 24	"	16,677 72	21,865 10	333,554.4	6.54
Esemael	7.0	854.1	"	861.1	2 10	93 13	"	415 69	515 92	8,313.8	6.21
Landen	67.2	5,285.0	"	5,352.2	20 16	792 73	"	2,977 84	3,790 73	59,556.8	6.37
Velm	"	117.8	"	117.8	"	17 69	"	28 71	46 40	574.2	6.08
Saint-Trond	410.0	14,863.3	376.9	15,650.2	123 00	2,229 39	37 69	8,493 77	11,383 85	179,875.4	6.33
Cortenbosch	"	85.7	"	85.7	"	12 85	"	4 59	17 44	91.8	19.09
Alken	16.1	272.9	"	289.0	4 83	40 92	"	40 21	85 96	804.2	10.69
Hasselt	563.8	9,928.2	81.3	10,603.3	178 14	1,489 22	8 13	8,136 59	9,812 08	162,731.8	6.03
Gingelom	12.0	397.2	"	409.2	3 60	59 57	"	103 91	167 11	2,078.8	8.04
Rosoux	69.5	1,373.7	"	1,463.2	26 85	206 05	"	447 58	680 48	8,951.6	7.60
Waremmé	138.6	4,352.4	161.1	4,652.1	41 58	652 91	16 11	1,983 57	2,694 17	39,671.4	6.79
Fexhe	53.7	1,441.7	"	1,495.4	16 11	216 29	"	665 41	897 61	13,308.2	6.75
Ans	50.9	939.0	"	989.9	15 27	140 87	"	691 03	847 17	13,820.6	6.13
Haut-Pré	262.5	1,150.5	40.0	1,443.0	75 75	172 62	4 00	1,355 02	1,607 39	27,100.4	5.93

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE INTÉRIEUR.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ				FRAIS FIXES			FRAIS VARIABLES à 5 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à 5 centimes.	Produit NOTES par quint.-lieux Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 20 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 15 centimes.	3 ^e CATÉGORIE à 10 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lieux	— Centim.
Liège	7,050.2	60,123.0	1,447.5	88,622.7	2,115 00	12,018 86	144 75	72,709 82	66,989 49	1,434,196.4	5.98
Id. (Meuse) . . .	30.7	2,216.0	1,843.9	4,090.6	9 21	332 42	164 39	3,218 74	3,742 76	64,334.8	5.82
Chênée	197.8	13,913.8	228.0	14,337.6	59 34	2,067 16	22 60	11,500 61	13,669 71	230,012.2	5.94
Chaufontaine . . .	172.7	178.8	"	351.5	51 81	26 82	"	215 57	294 20	4,311.4	6.82
Trooz-Aval	51.5	341.4	400.8	802.7	15 45	51 22	40 88	619 59	727 04	12,399.8	5.87
Nessonvaux	183.5	458.7	40.0	680.2	55 03	06 54	4 00	232 18	379 77	5,043.6	7.53
Pepinster	318.3	6,113.0	109.3	6,540.6	95 49	916 90	10 93	7,230 72	8,254 04	144,614.4	5.71
Ensival	441.8	276.1	1.9	719.8	132 54	41 41	" 19	722 44	896 58	14,448.8	6.20
Verviers	3,039.8	20,534.1	42.0	23,635.9	911 94	3,083 06	4 20	27,532 21	31,531 41	550,644.2	5.73
Dolhain	161.9	1,060.0	40.0	1,261.9	48 57	159 07	4 00	663 24	874 68	13,264.8	6.60
Herbesthal	124.4	636.0	45.0	855.4	37 32	102 92	4 50	492 43	637 17	9,848.6	6.47
Ruysbroeck	98.0	2,799.0	"	2,897.0	29 40	410 86	"	1,968 68	2,417 94	39,373.8	6.14
Loth	113.5	392.3	"	505.8	34 05	58 85	"	387 53	480 43	7,750.6	6.20
Hal	2,159.4	14,974.1	600.0	17,733.5	647 82	2,246 29	60 00	8,019 25	10,973 36	160,385.0	6.84
Lembeke	302.5	5,424.6	"	5,787.1	108 75	813 69	"	2,367 34	3,280 78	47,346.8	6.05
Tubise	2,318.7	13,365.8	512.3	18,196.8	693 61	2,304 85	51 23	6,604 37	9,658 06	132,067.4	7.31
Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte . .	1,199.5	8,172.0	45.3	9,416.8	359 85	1,225 81	4 53	3,686 17	5,276 36	73,723.4	7.16
Écaussines	118.9	2,249.7	747.0	3,115.6	35 67	337 46	74 70	1,358 53	1,806 36	27,170.6	6.65
Manage	308.2	7,893.8	207.2	8,407.2	91 86	1,184 08	20 72	4,701 83	5,998 49	94,036.6	6.38
Gouy-le-Piéton . . .	24.2	67.8	"	92.0	7 26	10 16	"	39 15	56 57	783.0	7.22
Pont-à-Celles . . .	38.4	80.8	"	119.2	11 52	12 13	"	55 04	78 69	1,100.8	7.15
Luttre	39.2	734.0	"	773.2	11 76	110 12	"	624 52	746 40	12,490.4	5.98
Gosselies	1,022.2	5,169.6	55.6	6,247.4	306 66	775 46	5 56	4,848 25	5,935 93	95,965.0	6.12
Roux	92.6	648.3	478.8	1,219.7	27 78	97 26	47 88	611 16	984 08	16,223.2	6.07
Marchiennes	251.5	11,157.0	3,920.3	15,328.8	75 45	1,673 56	392 03	13,034 61	15,175 05	260,692.2	5.83
Charleroy	3,075.1	19,532.7	1,136.9	23,744.7	922 53	2,929 97	113 69	17,668 37	21,634 56	353,367.4	6.12
Châtelineau	690.2	8,775.1	960.3	10,425.6	297 06	1,316 25	96 03	4,590 36	6,200 70	91,807.2	6.76
Farciennes	104.8	1,551.6	"	1,656.4	31 44	232 74	"	1,181 04	1,445 22	23,620.8	6.12

(76)

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.

Service mixte.

DES STATIONS DE L'ÉTAT VERS LES STATIONS CONCÉDÉES.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES à 5 centimes.	TAXE TOTALE.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à LA BASE.	Produit moyen par quint.-lieue
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 5 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 1½ centimes.	3 ^e CATÉGORIE à 3 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lieues	— Centim.
Bruxelles (Nord) . . .	17.0	139.2	"	156.2	" 85	10 43	"	164 05	175 33	3,281.0	5.34
Id. (Allée-Verte) . . .	85.1	3,305.6	97.2	2,488.9	4 25	172 95	4 86	2,456 17	2,668 23	49,723.4	5.37
Id. (Midi)	21.7	8,001.2	"	8,022.9	4 01	600 00	"	4,142 28	4,746 29	62,645.6	5.73
Vilvorde	17.2	38.0	"	55.2	" 86	2 69	"	37 56	41 11	751.2	5.47
Malines	169.7	1,084.6	10.6	1,254.9	9 48	81 34	" 53	1,221 45	1,312 80	24,420.0	5.37
Duffel	"	1.3	"	1.3	"	" 10	"	1 43	1 53	28.6	5.35
Contich	"	7.5	"	7.5	"	" 56	"	7 74	8 50	154.8	5.36
Vieux-Dieu	"	1.0	"	1.0	"	" 07	"	1 10	1 17	22.0	5.32
Anvers	12.8	1,937.8	43.6	1,994.2	" 63	145 30	2 18	2,050 63	2,228 94	41,616.6	5.36
Id. (Escant)	51.0	1,095.7	"	1,146.7	2 57	82 15	"	1,200 66	1,285 58	24,017.2	5.35
Cappelle	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Londerzeel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malderen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Buggenhout	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Termonde	16.3	395.1	"	411.4	" 81	29 57	"	355 04	385 42	7,100.8	5.43
Audeghem	16.7	91.6	"	108.3	" 83	6 85	"	92 07	99 75	1,841.4	5.42
Wichelen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wetteren	1.0	14.8	"	15.8	" 05	1 11	"	9 24	10 40	184.8	5.63
Melle	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Gand	100.9	7,534.7	"	7,635.6	5 04	565 09	"	3,598 39	4,168 52	71,967.8	5.79
Landeghem	"	7.0	"	7.0	"	" 52	"	2 10	2 62	42.0	6.24
Hansbeke	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Aeltre	"	27.0	"	27.0	"	2 03	"	5 40	7 43	108.0	6.88
Bloemendael	"	6.2	"	6.2	"	" 46	"	" 68	1 14	13.6	8.38
Oostcamp	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bruges	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Id. (Bassin)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Jabbeke	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Plasschendael	"	2.1	"	2.1	"	" 34	"	" 16	" 50	3.2	15.62

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES à 5 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ ou MOUVEMENT en rapport des frais variables à LA BASE.	Produit moyen par quint.-lieues Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 5 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 7½ centimes.	3 ^e CATÉGORIE à 5 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lieues	— Centim.
Liège	21.5	578.4	"	609.9	1 07	43 32	"	1,084 89	1,129 28	21,687.8	5.20
Id. (Meuse) . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Chênée	"	12.2	"	12.2	"	" 91	"	19 52	20 43	390.4	5.23
Chaufontaine . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Trooz-Aval	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Nessonvaux	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pepinster	"	10.8	"	10.8	"	" 81	"	16 90	19 71	378.0	5.21
Ensival	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Verviers	1.0	46.7	"	47.7	" 05	3 50	"	104 54	108 09	2,090.8	5.17
Dolhain	"	7.1	"	7.1	"	" 53	"	14 65	15 18	293.0	5.18
Herbesthal	"	7.5	"	7.5	"	" 57	"	15 83	16 40	316.6	5.18
Ruysbroeck	"	102.2	"	102.2	"	7 60	"	39 13	46 79	782.6	5.98
Loth	"	0.6	"	0.6	"	" 72	"	11 52	12 24	230.4	5.31
Hal	3.7	216.7	"	220.4	" 18	16 21	"	78 72	85 11	1,374.4	6.04
Lembeke	"	4.0	"	4.0	"	" 30	"	1 04	1 34	20.8	6.44
Tubise	"	284.7	"	284.7	"	21 28	"	128 32	149 60	2,556.4	5.83
Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte . . .	1.3	599.8	"	600.9	" 07	44 95	"	110 53	155 55	3,210.6	7.04
Écaussines	"	131.6	"	131.6	"	0 85	"	15 98	25 83	319.6	6.08
Manage	"	49.9	"	49.9	"	3 73	"	17 04	20 77	340.8	6.09
Gouy-le-Piéton . . .	1.5	6.9	"	8.4	" 07	" 52	"	2 60	3 39	56.0	6.05
Pont-à-Celles	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Luttre	"	17.2	"	17.2	"	1 29	"	1 89	3 18	37.8	6.41
Gosselies	17.1	500.2	"	517.3	" 85	37 46	"	108 16	146 47	2,163.2	6.77
Roux	"	78.2	"	78.2	"	5 82	"	15 99	21 81	349.6	6.82
Marchiennes	"	645.1	764.1	1,409.2	"	48 33	38 20	391 58	478 11	7,831.6	6.10
Charleroy	58.8	4,597.9	1,658.4	6,315.1	2 93	344 80	82 92	497 39	928 04	9,947.8	9.33
Châtelineau	7.2	1,277.1	183.9	1,468.2	" 36	95 80	9 19	291 72	397 07	5,834.4	6.81
Farciennes	1.0	13.5	"	14.5	" 05	1 01	"	5 96	7 04	119.6	5.89

— (Petite vitesse.) — Tarif n° 2.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES A 5 centimes. — Francs.	TAXE TOTALE calculée. — Francs.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables A LA BASE. — Quint.-lieues	Produit MOYEN par quint.-lieue — Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE. — Quintaux.	2 ^e CATÉGORIE. — Quintaux.	3 ^e CATÉGORIE. — Quintaux.	TOTAL. — Quintaux.	1 ^{re} CATÉGORIE A 5 centimes. — Francs.	2 ^e CATÉGORIE A 1½ centimes. — Francs	3 ^e CATÉGORIE A 5 centimes. — Francs.				
	—	—	—	—	—	—	—				
Tamines	»	69.2	»	69.2	»	5 19	»	12 90	18 09	258.0	7.01
Auvclais	»	2.2	»	2.2	»	» 16	»	» 42	» 58	8.4	6.90
Moustier	1.0	35.0	»	36.0	» 05	2 62	»	15 00	17 67	300.0	5.69
Floreffe	»	19.9	»	19.9	»	1 47	»	6 59	8 06	131.8	6.12
Namur	15.0	1,347.7	267.3	1,630.0	» 75	101 03	13 36	1,647 32	1,702 46	32,946.4	5.35
Id. (Meuse) . . .	»	23.0	»	23.0	»	1 72	»	14 95	16 67	299.0	5.58
Soignies	43.4	219.4	»	262.8	2 16	16 40	»	92 20	110 76	1,844.0	6.01
Jurbise	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lens	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Brugelette	»	136.6	»	136.6	»	10 24	»	82 37	92 61	1,647.4	5.62
Attres	»	2.1	»	2.1	»	» 15	»	1 47	1 62	29.4	5.51
Maffles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Aib.	121.0	128.9	»	249.9	5 98	9 76	»	144 43	160 17	2,888.6	5.54
Ligne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Leuze	5.9	351.9	»	357.8	» 29	26 39	»	209 20	235 88	4,184.0	5.64
Bary	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Havannes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	82.6	1,799.0	»	1,881.6	4 13	134 76	»	1,252 80	1,391 69	25,056.0	5.55
Mons	64.0	520.9	»	584.9	3 22	39 11	»	442 67	485 00	8,853.4	5.48
Jemmapes	14.6	131.2	»	145.8	» 73	9 69	»	74 02	84 44	1,480.4	5.70
Saint-Ghislain . . .	19.4	99.0	»	118.4	» 97	7 40	»	80 90	89 27	1,618.0	5.52
Bousst	»	10.6	»	10.6	»	» 78	»	8 74	9 52	174.8	5.45
Thulin	7.3	97.8	»	105.1	» 37	7 34	»	93 25	105 90	1,965.0	5.39
Quiévrain	11.4	205.7	»	217.1	» 57	15 43	»	193 37	211 37	3,907.4	5.41
TOTAUX	1,239.1	41,105.1	3,025.1	45,369.3	65 72	3,031 77	151 24	23,984 69	27,283 42	479,693.8	5.69

TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.



Service mixte.

DES STATIONS CONCÉDÉES AUX STATIONS DE L'ÉTAT.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE. — (Petite vitesse.) Tarif n° 2.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES à 5 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ ou MOUVEMENT des frais variables à LA BASE.	Produit NOTES par quint.-lires Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 15 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 7½ centimes.	3 ^e CATÉGORIE à 5 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lires	— Centim.
CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.											
Bruges	514.0	2,252.4	46.1	2,612.5	78 52	168 93	2 51	637 66	887 44	12,733.2	6.96
Lophem.	»	41.3	»	41.3	»	3 11	»	18 15	21 26	565.0	3.86
Zedelghem.	»	1.1	»	1.1	»	» 08	»	» 22	» 50	4.4	6.77
Thourout	84.9	1,809.6	40.0	1,954.5	21 25	153 72	2 00	848 76	1,007 71	10,975.2	3.94
Lichtervelde.	163.5	188.5	»	525.8	41 30	11 86	»	136 98	210 25	5,159.6	6.70
Gits.	176.2	85.9	»	260.1	44 06	6 51	»	89 18	159 53	1,785.6	7.82
Beveren.	4.4	7.9	»	12.5	1 10	» 59	»	2 96	4 65	59.2	7.85
Roulers.	2,153.5	5,144.5	518.7	7,796.5	353 37	583 80	23 95	5,724 38	6,609 68	114,491.6	3.85
Rumbeke.	62.2	26.4	»	88.6	15 33	1 97	»	80 89	98 41	1,617.8	6.68
Iseghem.	1,191.5	1,000.2	»	2,191.5	297 82	74 93	»	1,657 14	2,029 91	35,142.8	6.12
Ingelmunster.	11.9	741.6	»	753.5	2 98	33 61	»	487 30	546 09	9,750.0	5.60
Lendelede.	»	246.2	»	246.2	»	18 46	»	236 48	274 94	3,129.6	5.56
Heule.	»	1.0	»	1.0	»	» 07	»	» 10	» 17	2.0	8.50
Courtray.	156.1	450.7	»	586.8	54 05	35 79	»	122 58	190 40	2,431.6	7.77
TOTAUX.	4,279.8	11,965.1	604.8	16,849.7	1,070 03	897 27	50 24	10,085.18	12,080 74	201,665.6	5.99
CHEMIN DE FER DE MANAGÉ A MONS.											
Bascoup.	10.9	133.2	1.0	167.1	2 72	11 64	» 03	89 26	103 67	1,783.2	5.81
Mariemont et l'Olive.	266.8	4,489.6	51.0	4,807.4	66 71	536 82	2 53	2,875 16	3,281 24	37,503.2	5.71
La Verrerie.	1.0	132.9	»	133.9	» 23	11 58	»	106 26	117 89	2,123.2	5.33
Beaume.	261.8	5,598.1	619.4	6,479.5	63 45	419 87	50 97	4,869 48	5,583 75	97,589.6	5.55
La Louvière.	1,552.2	6,570.9	1,187.9	8,911.0	558 08	477 84	39 59	5,867 04	6,742 55	117,540.8	5.75
Bracquegnies.	6.6	231.5	»	237.9	1 63	18 87	»	126 70	147 22	2,354.0	5.81
Bois-du-Luc.	»	20.9	»	20.9	»	1 56	»	10 22	11 78	204.4	5.76
La Paix.	»	1,692.2	»	1,692.2	»	126 91	»	1,555 77	1,680 68	31,073.4	5.41
Havré.	»	59.7	»	59.7	»	2 98	»	10 50	15 43	210.0	6.42
Obourg.	82.0	237.9	»	359.9	20 50	19 53	»	228 74	268 39	4,374.8	5.87
Nimy.	21.1	167.7	45.0	255.9	5 50	12 56	2 23	192 10	212 21	5,842.0	5.82
TOTAUX.	2,002.5	19,196.4	1,904.5	25,105.2	500 64	1,459 78	93 21	13,929 25	17,964 86	318,584.6	5.64
CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.											
Marchiennes (Samb.)	2.0	203.4	45.0	252.4	» 50	13 42	2 23	51 74	69 91	1,054.8	5.76
Zône.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bomerée.	7.9	454.5	7.0	449.4	1 98	52 61	» 53	220 10	233 04	4,402.0	5.79
Hameau.	24.8	2,532.7	40.0	2,597.5	6 20	174 97	2 00	1,672 84	1,836 01	55,436.8	5.33
Berzé.	26.3	706.8	40.5	775.8	6 65	35 04	2 05	404 93	466 65	8,099.0	5.76
Walcourt.	112.5	4,910.9	»	5,025.2	28 09	568 43	»	4,561 13	4,757 67	87,225.0	5.43
Fairoul.	»	27.5	»	27.5	»	2 07	»	8 44	10 31	168.8	6.23
Fraire.	66.0	801.7	»	867.7	16 50	60 20	»	259 00	313 70	4,780.0	6.60
Morialmé.	20.6	467.9	»	488.5	5 15	35 15	»	511 40	531 68	6,228.0	5.65
Thy-le-Château.	24.2	439.2	520.0	1,053.4	6 05	56 71	26 00	209 83	278 61	4,197.0	6.64
Laneffe.	2.8	233.5	»	238.5	» 70	19 18	»	83 41	103 29	1,708.2	6.16
TOTAUX.	287.1	10,652.1	632.5	11,571.7	71 80	797 76	52 65	7,364 88	8,467 07	131,297.6	5.60
Résultats généraux.	6,569.4	41,793.6	5,161.6	51,524.6	1,642 49	5,154.81	158 08	55,577 29	58,512.67	671,543.8	5.75

TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.

DES STATIONS CONCÉDÉES VERS LES STATIONS CONCÉDÉES.

(EN TRANSIT PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT.)

TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.

Services internationaux.

Des stations belges vers les stations rhénanes,
Id. vers les stations françaises,
Des stations françaises vers les stations rhénanes,
et vice-versâ.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX. — Grosses marchandises. (Petite vitesse.)

TARIF N° 2. — 1^{re} SECTION.

LIEUX		PÉRIODES.	POIDS TAXÉ.			FRAIS FIXES.		FRAIS VARIABLES, — Francs.	TAXE TOTALE calculée. — Francs.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT. — Quint-lieues	PRODUIT MOYEN par quint-lieue — Centim.	
D'EXPÉDITION.	DE DESTINATION.		1 ^{re} CATÉGORIE. — Quintaux.	2 ^e CATÉGORIE. — Quintaux.	TOTAL. — Quintaux.	1 ^{re} CATÉGORIE A 8 centimes. — Francs.	2 ^e CATÉGORIE A 3 centimes. — Francs.					
SERVICE BELGE-RHÉNAV.												
PAR HERBESTHAL :												
STATIONS.	belges....	Rhénanes.	{ 1 ^{er} janv. au 1 ^{er} juill.	"	"	12,395.8	"	"	"	17,919 99	243,457.6	7.36
			{ 1 ^{er} juill. au 31 déc.	40,928.9	1,201.7	42,130.6	3,274 29	60 08	34,497 76	37,832 13	1,149,925.3	3.20
	rhénanes..	Belges....	{ 1 ^{er} janv. au 1 ^{er} juill.	"	"	16,701.7	"	"	"	23,502 97	360,633.2	6.52
			{ 1 ^{er} juill. au 31 déc.	18,039.2	455.0	18,514.2	1,445 01	22 75	14,262 28	15,730 04	285,245.6	5.50
	Totaux, année entière.....					89,742.3				94,985 12	2,039,281.7	4.66
SERVICE FRANCO-BELGE.												
PAR QUIÉVRAIN .												
STATIONS.	belges....	Françaises.	{ 1 ^{er} janv. au 15 oct.	"	"	7,298.6	"	"	"	13,328 37	179,655.7	7.42
			{ 15 oct. au 31 déc.	1,862.7	40.0	1,902.7	149 02	2 00	1,151 17	1,302 19	38,372.3	3.39
	françaises.	Belges....	{ 1 ^{er} janv. au 15 oct.	"	"	15,501.7	"	"	"	20,401 40	270,620.6	7.54
			{ 15 oct. au 31 déc.	6,053.8	"	6,053.8	484 32	"	5,526 59	6,010 91	110,531.8	5.44
PAR MOUSCRON :												
STATIONS.	belges....	Françaises.	{ 1 ^{er} janv. au 15 oct.	"	"	16,014.6	"	"	"	7,026 05	74,392.0	9.44
			{ 15 oct. au 31 déc.	17,658.5	149.0	17,807.5	1,412 67	7 45	4,767 35	6,187 47	158,911.7	3.89
	françaises.	Belges....	{ 1 ^{er} janv. au 15 oct.	"	"	1,749.3	"	"	"	1,687 52	20,507.0	8.22
			{ 15 oct. au 31 déc.	1,268.1	"	1,268.1	101 44	"	851 35	952 79	17,027 0	5.59
Totaux, année entière.....					67,596.3				56,896 70	870,018.7	6.54	
SERVICE FRANCO-BELGE-RHÉNAV.												
PAR MOUSCRON, QUIÉVRAIN, HERBESTHAL :												
STATIONS.	rhénanes..	Françaises.	{ 1 ^{er} janv. au 31 oct.	"	"	9,328.0	"	"	"	27,462 41	469,100.0	5.85
			{ 1 ^{er} nov. au 31 déc.	"	"	3,601.0	"	"	"	5,401 50	180,050.0	3.00
	françaises.	Rhénanes.	{ 1 ^{er} janv. au 31 oct.	"	"	10,159.0	"	"	"	29,882 65	507,950.0	5.88
			{ 1 ^{er} nov. au 31 déc.	"	"	3,721.5	"	"	"	5,582 25	186,075.0	3 00
Totaux, année entière.....					28,809.5				68,328 81	1,343,175.0	5.08	
SERVICES INTERNATIONAUX RÉUNIS....					184,148.1				220,210 64	4,252,475.4	5.18	

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.

Service intérieur.

DES STATIONS DE L'ÉTAT ENTRE ELLES.

(PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT ET LES LIGNES CONCESSIONNÉES.)

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE INTÉRIEUR.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES à 3 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ ou MOUVEMENT des frais variables à LA MASE. — Quint.-lieues	Produit MOYEN par quint.-lieue — Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	5 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 30 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 15 centimes.	5 ^e CATÉGORIE à 10 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lieues	— Centim.
Bruxelles (Nord) . .	225.8	22.6	»	248.4	67 74	3 39	»	91 61	162 94	3,060.3	5.32
Id. (Allée-Verte).	2,314.7	42,202.8	16,971.5	61,489.0	094 41	6,330 64	1,097 15	24,390 67	33,112 67	813,022.3	4.07
Id. (Midi)	535.6	27,470.5	19,867.3	47,873.4	160 68	4,120 79	1,086 73	15,566 39	21,634 50	518,679.7	4.21
Vilvorde	194.5	2,682.4	932.6	3,809.7	58 35	402 37	93 28	586 29	1,140 29	19,513.0	5.83
Malines	1,743.3	28,276.0	6,842.0	36,861.3	522 99	4,211 46	684 20	10,186 65	15,035 50	339,561.7	4.60
Duffel	219.2	796.8	300.0	1,316.0	65 76	119 54	30 00	221 74	437 04	7,391.3	5.91
Contich	13.8	10.4	»	24.2	4 14	1 56	»	6 02	11 72	200.7	5.84
Vieux-Dieu	7.2	9.0	»	16.2	2 16	1 35	»	5 37	8 88	179.0	4.96
Anvers	6,476.7	71,885.0	13,287.2	91,648.9	1,043 01	10,782 88	1,328 72	58,794 69	72,640 30	1,939,623.0	3.72
Id. (Escaut) . . .	1,037.5	55,076.1	8,421.1	64,534.7	311 25	8,261 55	842 11	47,954 43	57,369 34	1,598,481.0	3.59
Cappelle	32.5	641.7	561.6	1,235.8	0 75	96 27	56 16	332 78	494 06	11,092.7	4.46
Londerzeel	4.5	59.4	»	63.9	1 35	8 92	»	6 48	16 75	216.0	7.75
Malderen	145.8	466.9	»	612.7	43 74	70 03	»	132 99	246 76	4,433.0	5.57
Buggenhout	18.7	130.5	»	149.2	5 61	19 58	»	13 51	38 70	459.3	8.50
Termonde	495.1	1,525.1	2,624.0	4,645.1	148 53	228 83	262 49	1,405 72	2,045 57	46,857.3	4.37
Audeghem	141.4	582.6	250.0	974.0	42 42	87 41	25 00	328 71	463 54	10,957.0	4.41
Wichelen	17.0	19.3	»	36.3	5 10	2 69	»	4 18	12 17	139.3	8.74
Wetteren	281.5	1,243.7	»	1,525.2	84 45	186 59	»	393 59	664 63	13,119.7	5.07
Melle	1.0	»	»	1.0	» 30	»	»	» 03	» 33	1.0	33.00
Gand	2,590.9	45,772.5	6,117.4	54,480.8	777 27	6,865 94	611 74	20,634 44	28,689 39	657,614.7	4.20
Landeghem	22.5	481.3	»	503.8	6 75	72 20	»	47 26	126 21	1,575.3	8.01
Hansbeke	3.5	117.5	»	121.0	1 05	17 63	»	11 67	30 35	359.0	7.60
Aeltre	121.8	3,378.9	83.6	3,384.3	36 54	506 85	8 36	992 95	1,544 70	33,098.3	4.67
Bloemendael	5.1	591.3	312.0	908.4	1 53	88 71	31 20	223 40	344 84	7,446.7	4.63
Oostcamp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruges	1,995.0	3,422.2	397.5	5,814.7	598 50	513 39	39 75	2,369 71	3,521 35	78,990.3	4.46
Id. (Bassin)	»	219.0	949.0	1,168.0	»	32 85	94 90	161 40	269 15	5,380.0	5.37
Jabbeke	47.3	299.7	92.6	439.6	14 19	44 97	9 26	117 25	185 67	3,908.3	4.75
Plasschendael	14.1	463.9	137.0	615.0	4 23	69 59	13 70	134 97	222 49	4,499.0	4.95

— (Petite vitesse.) — Tarif n° 3.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES A 3 centimes	TAXE TOTALE calculé.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des poids variables à la base.	Produit MOYEN par quint.-lieue Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE A 30 centimes.	2 ^e CATÉGORIE A 15 centimes.	3 ^e CATÉGORIE A 10 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lieues	— Centim.
Ostende	3,197.7	44,406.9	4,732.7	52,337.3	959 31	6,661 07	473 27	26,667 92	34,761 57	888,930.7	3.91
Nazareth	2.0	6.0	»	8.0	» 60	» 90	»	» 63	2 13	21.0	10.14
Deynze	62.7	2,191.4	800.2	3,054.3	18 81	325 72	80 02	750 71	1,178 26	25,023.7	4.71
Ostène	18.0	»	»	18.0	5 40	»	»	2 70	8 10	90.0	9.60
Waereghem	70.5	2,030.8	813.7	3,815.0	21 15	439 64	81 37	967 39	1,500 55	32,246.3	4.68
Haerlebeke	85.6	1,775.8	1,041.5	2,902.9	25 68	266 39	104 13	638 17	1,034 39	21,272.3	4.66
Courtray	1,605.0	19,277.1	1,184.5	22,066.6	461 50	2,691 05	118 45	7,431 98	10,923 58	247,732.7	4.41
Mouseron	27.2	12,671.9	3,021.1	15,720.2	8 16	1,900 83	302 11	9,571 95	11,763 09	319,066.8	3.69
Nechin	»	2,337.0	107.0	2,534.0	»	350 57	19 70	447 43	817 70	14,914.3	5.43
Templeuve	2.0	2,075.0	1,390.4	3,467.4	» 60	311 26	139 04	559 26	1,010 16	18,642.0	5.42
Haecht	19.0	2,469.0	251.0	2,789.0	5 70	370 35	25 10	524 41	925 56	17,480.0	5.29
Wespelaer	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	1,528.8	23,800.2	5,819.4	31,148.4	458 64	3,570 10	581 04	9,817 96	14,458 64	329,265.3	4.40
Id. (Bassin)	6.0	23,597.9	70,804.9	99,408.8	1 80	4,289 72	7,080 49	37,393 74	48,765 75	1,240,458.0	3.91
Vertryck	88.9	2,912.7	3,639.9	6,641.5	26 67	436 91	363 09	1,799 93	2,627 50	59,997.7	4.38
Tirlemont	990.7	14,481.6	119,050.4	135,122.7	297 21	2,172 30	11,965 04	42,692 74	57,127 29	1,433,091.3	4.01
Esemael	14.1	923.5	976.7	1,914.3	4 23	138 55	97 67	561 27	801 72	18,709.0	4.29
Landen	120.0	4,344.0	59,755.9	64,219.9	36 00	651 63	5,975 59	17,699 07	24,362 29	589,969.0	4.13
Velm	9.9	59.3	250.0	319.2	2 97	8 90	25 00	30 72	67 59	1,024.0	6.60
Saint-Trond	139.3	29,148.3	48,156.4	77,444.0	41 79	4,372 20	4,815 64	29,833 76	39,063 39	94,458.7	3.03
Cortenbosch	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Alken	33.4	410.1	219.0	662.5	10 02	61 51	21 50	95 18	188 61	3,172.7	5.94
Hasselt	203.8	9,729.0	920.6	10,853.4	61 14	1,459 29	92 05	4,822 51	6,435 00	100,750.3	4.00
Gingelom	38.6	2,393.4	4,162.5	6,589.5	10 08	359 01	416 25	1,459 26	2,274 60	49,642.0	4.58
Rosoux	20.1	3,817.1	6,271.2	10,108.4	6 03	572 59	627 12	1,421 46	2,627 20	47,382.0	5.51
Wareme	103.9	42,376.0	14,803.6	57,233.5	31 17	6,356 41	1,480 36	17,021 47	24,889 44	567,382.3	4.39
Fexhe	51.2	1,062.3	13,939.2	15,052.7	15 36	159 36	1,393 92	6,344 53	7,913 17	211,484.3	3.74
Ans	41.0	5,607.8	425,045.7	430,694.3	12 30	841 29	42,504 57	111,803 73	155,161 60	3,726,701.0	4.74
Haut-Pré	25.6	1,548.6	62,058.1	63,612.3	7 69	232 32	6,205 81	14,745 29	21,191 10	491,509.7	4.31

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE INTÉRIEUR.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES à 3 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables ALA BASE.	Produit MOYEN par quint.-lieue
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	5 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 30 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 15 centimes.	5 ^e CATÉGORIE à 10 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lieues	— Centim.
Liège	2,149.7	168,497.5	301,412.5	472,059.7	644 91	25,274 91	30,141 25	183,470 57	239,531 64	6,115,685.7	3.02
Id. (Meuse) . . .	310.9	12,102.6	165,466.9	177,880.4	93 27	1,815 41	16,546 69	60,673 82	79,129 19	2,022,460.7	3.91
Chênée	2,527.6	58,172.8	157,557.8	218,258.2	758 28	6,720 01	15,755 78	64,483 77	89,723 84	2,149,459.0	4.17
Chaufontaine . . .	5.3	83.1	11,799.0	11,887.4	1 59	12 47	1,179 90	3,395 15	4,589 11	113,171.7	4.06
Trooz-Aval	27.6	391.5	4,129.4	4,548.5	8 28	58 72	412 94	827 60	1,307 54	27,586.7	4.74
Nessonvaux	83.6	480.5	12,794.8	13,360.9	25 08	72 09	1,270 48	1,099 67	2,476 92	36,655.7	6.76
Pepinster	4.9	1,267.0	92,929.4	94,201.3	1 47	190 06	9,292 94	11,457 90	20,942 37	381,930.0	5.48
Ensival	38.9	4.6	42.3	85.8	11 67	» 69	4 23	64 76	81 35	2,158.7	3.77
Verviers	58.1	10,965.9	62,054.7	73,078.7	17 43	1,644 93	6,205 47	34,039 95	41,907 78	1,134,635.0	3.69
Dolhain	7.6	407.1	64,066.3	64,481.0	2 28	61 06	6,406 63	13,513 22	19,983 19	450,440.7	4.44
Herbesthal	638.9	12,760.2	251,477.0	265,076.1	251 67	1,914 03	25,147 70	68,157 08	95,470 48	2,271,902.7	4.20
Ruysbroeck	1.0	834.0	450.0	1,285.0	» 30	125 10	45 00	281 91	452 31	9,397.0	4.81
Loth	4.2	34.0	»	38.2	1 26	5 10	»	2 29	8 65	76.3	11.31
Ifal	50.9	4,191.0	8,806.4	13,048.3	15 27	628 69	880 64	2,868 70	4,393 30	95,623.3	4.59
Lembeke	4.4	2,299.2	4,581.6	6,885.2	1 32	344 89	458 16	1,689 28	2,493 65	56,309.3	4.43
Tubise	502.7	7,945.5	8,478.4	16,926.6	150 81	1,191 88	817 84	4,254 30	6,444 83	141,810.0	4.54
Hennuyères	»	»	24,988.4	24,988.4	»	»	2,498 84	5,059 67	8,458 51	108,655.7	4.26
Braine-le-Comte . .	53.4	3,560.2	5,667.5	9,281.1	16 02	534 07	566 75	2,145 24	3,262 08	71,508.0	4.56
Écaussinnes	38.0	10,126.8	150,088.6	160,253.4	11 40	1,518 96	15,008 86	43,868 94	60,408 16	1,462,298.0	4.13
Manage	78.2	40,004.1	55,308.7	95,391.0	23 46	6,000 70	5,530 87	33,444 23	44,998 26	1,114,807.7	4.04
Gouy-le-Piéton . . .	14.2	234.6	46.6	295.4	4 28	35 16	4 66	142 51	186 59	4,750.3	3.93
Pont-à-Celles . . .	8.8	170.8	»	179.6	2 64	25 62	»	46 34	74 60	1,544.7	4.83
Luttre	44.7	2,462.2	3,679.9	6,186.8	13 41	369 33	367 99	1,819 59	2,570 32	60,653.0	4.24
Gosselies	1,011.7	61,435.0	92,634.2	155,089.9	303 51	9,215 30	9,263 42	59,616 41	78,398 64	1,987,213.7	3.95
Roux	358.9	3,925.2	129,782.1	134,076.3	110 67	588 79	12,978 21	54,077 12	67,754 79	1,802,570.7	3.76
Marchiennes	706.9	56,595.6	36,431.2	93,733.7	212 07	8,489 50	3,643 12	38,371 40	50,716 09	1,279,046.7	3.97
Charleroy	934.9	37,224.1	180,856.4	219,015.4	280 47	5,583 59	18,085 64	110,428 24	134,377 94	3,680,941.3	3.65
Châtelineau	225.2	11,987.5	183,977.8	116,190.5	67 56	1,798 08	10,397 78	36,849 91	49,113 33	1,228,330.3	4.00
Farciennes	30.0	911.0	180.0	1,121.0	9 00	136 64	18 00	673 88	837 52	22,462.7	3.73

(94)

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.

Service mixte.

DES STATIONS DE L'ÉTAT VERS LES STATIONS CONCÉDÉES.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES A 3 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ ou MOUVEMENT ou rapport des frais variables A LA BASE.	Produit MOYEN par quint.-lieux
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE A 5 centimes.	2 ^e CATÉGORIE A 7½ centimes.	3 ^e CATÉGORIE A 3 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lieux	— Centim.
Bruxelles (Nord) . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Id. (Allée-Verte).	36.0	1,009.2	2,949.2	3,994.4	1 79	84 79	138 37	1,853 40	2,078 35	61,780.0	3.36
Id. (Midi)	2.0	5,603.6	2,382.2	7,967.8	" 10	420 28	118 11	2,177 77	2,716 26	72,892.3	3.74
Vilvorde	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malines	"	331.7	960.0	1,291.7	"	24 88	48 00	565 15	638 03	15,836.3	3.39
Duffel	"	1.4	"	1.4	"	" 11	"	" 67	" 78	22 3	3.50
Contich	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Vieux-Dieu	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Anvers	1.0	2,879.0	512.1	3,392.1	" 05	215 92	25 55	1,972 70	2,214 22	65,756.7	3.37
Id. (Escaut) . . .	7.2	455.7	149.8	612.7	" 36	34 16	7 49	374 23	416 25	12,475.0	3.34
Cappelle	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Londerzeel	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malderen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Buggenhout	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Termonde	"	63.8	770.1	833.9	"	4 77	38 51	381 33	424 61	12,711.0	3.34
Audeghem	"	382.6	45.0	407.6	"	27 19	2 25	171 19	200 63	5,701.3	3.52
Wichelen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wetteren	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Melle	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Gand	5.3	2,010.1	1,070.8	3,986.2	" 28	130 70	98 53	1,548 29	1,797 78	51,601.7	3.45
Landeghem	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hansbeke	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Aeltre	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bloemendael	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Oostcamp	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bruges	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Id. (Bassin)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Jabbeke	"	388.5	181.4	569.9	"	29 13	9 07	34 20	72 40	1,140.0	6.35
Plasschendael	1.0	1,449.2	4,523.9	5,974.1	" 05	108 68	225 20	540 82	874 95	18,000.7	4.86

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES à 3 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à la base.	Produit MOYEN par quint.-lieue Centim.
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 5 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 7½ centimes.	3 ^e CATÉGORIE à 3 centimes.				
	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Francs.	— Quint.-lieues	— Centim.
Liège	25.7	1,380.9	615.3	2,221.9	1 29	103 56	40 77	2,333 13	2,478 75	77,771.0	3.10
Id. (Meuse) . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Chênée	"	74.9	"	74.9	"	5 61	"	73 46	79 07	2,448.7	3.23
Chaufontaine . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Trooz-Aval	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Nessonvaux	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pepinster	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ensival	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Verviers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dolhain	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Herbesthal	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ruysbroeck	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Loth	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hal	"	226.2	50.4	276.6	"	16 96	2 52	49 78	69 26	1,659.3	4.17
Lembke	"	50.0	549.8	599.8	"	3 75	27 49	106 97	138 21	3,565.7	3.88
Tubise	"	376.8	972.8	1,349.6	"	28 20	48 64	202 43	279 27	6,747.7	4.02
Hennuyères	"	254.6	472.5	727.1	"	19 09	23 62	87 25	129 98	2,908.3	4.47
Braine-le-Comte . . .	"	386.1	294.0	680.1	"	28 93	14 70	71 21	114 84	2,373.7	4.84
Écaussinnes	1.0	757.6	6,183.0	6,941.6	" 05	56 62	309 15	1,908 36	2,274 38	63,612.0	3.58
Manage	"	744.5	872.5	1,617.0	"	55 83	43 63	1,071 45	1,170 91	35,715.0	3.28
Gouy-le-Piéton . . .	"	1.4	"	1.4	"	" 10	"	" 21	" 31	7.0	4.43
Pont-à-Celles	"	8.0	"	8.0	"	" 60	"	6 00	6 60	200.0	3.30
Luttre	"	99.0	55.8	154.8	"	8 16	2 79	11 08	22 03	369.3	5.97
Gosselies	11.2	284.8	650.0	946.0	" 56	21 34	32 50	177 81	232 21	5,927.0	3.92
Roux	6.8	36.6	21,966.7	22,010.1	" 34	2 72	1,098 33	931 03	2,032 42	31,034.3	6.55
Marchiennes	8.2	2,488.0	24,087.3	26,583.5	" 41	186 49	1,204 36	1,942 56	3,333 82	64,752.0	5.15
Charleroy	6.7	3,657.6	94,282.2	97,946.5	" 33	274 28	4,714 10	3,910 97	8,899 68	130,365.7	6.83
Châtelineau	"	401.8	8,961.8	9,363.6	"	30 09	448 09	1,482 22	1,960 40	49,407.3	3.97
Farciennes	"	1.0	900.0	901.0	"	" 07	45 00	81 09	125 16	2,703.0	4.67

(100)

TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.



Service mixte.

DES STATIONS CONCÉDÉES VERS LES STATIONS DE L'ÉTAT.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE. — (Petite vitesse.) Tarif n° 3.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES A 3 centimes	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables A LA BASE	Produit MOYEN par centim
	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE A 15 centimes	2 ^e CATÉGORIE A 7½ centimes	3 ^e CATÉGORIE A 5 centimes				
	— Quintaux	— Quintaux	— Quintaux	— Quintaux	— Francs	— Francs	— Francs	— Francs	— Francs	— Quint lieues	— Centim
CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.											
Bruges	424 1	1,659 5	331 0	2,414 6	106 03	124 47	16 55	490 42	737 47	16,347 3	4 51
Lophem	"	668 1	"	668 1	"	50 11	"	108 25	158 36	3,608 3	4 39
Zedelghem	"	102 3	"	102 3	"	7 67	"	18 16	25 83	605 3	4 27
Thourout	1 0	446 0	7,411 6	7,858 6	" 25	33 43	370 58	1,427 73	1,831 99	47,591 0	3 85
Lichtervelde	2 5	883 5	409 3	1,295 3	" 63	66 27	20 46	178 63	255 99	5,954 3	4 47
Gits	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Beveren	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Roulers	37 6	1,308 9	235 3	1,581 8	9 41	98 13	11 77	481 84	601 15	16,061 3	3 74
Rumbeke	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Iseghem	4 5	559 2	"	563 7	1 13	41 93	"	91 82	134 88	3,060 7	4 41
Ingelmunster	2 0	239 6	4,634 0	4,876 5	" 50	17 98	231 74	602 86	853 08	20,095 3	4 25
Lendeledé	"	176 6	"	176 6	"	12 70	"	10 24	23 03	341 3	6 75
Heule	1 0	20 1	48 0	69 1	" 25	1 51	2 40	5 28	9 44	176 0	5 36
Courtray	71 8	255 0	"	326 8	17 95	19 12	"	42 48	79 35	1,416 0	5 62
TOTAUX	544 5	6,312 8	13,070 1	10,927 4	136 15	473 41	653 50	3,457 71	4,720 77	115,256 8	4 10
CHEMIN DE FER DE MANAGE A MONS.											
Bascoup	"	"	363,124 0	363,124 0	"	"	36,312 40	96,559 12	132,871 52	3,218,637 3	4 13
Marlemont et l'Olive	517 0	5,247 4	30,939 9	39,701 3	129 28	618 60	3,093 99	9,116 40	12,978 27	304,546 7	4 26
La Verrerie	"	64 8	231,336 7	231,403 5	"	4 88	23,453 87	60,998 11	84,436 86	2,033,270 3	4 15
Beaume	3 2	1 762 4	5,164 4	6,930 0	" 80	132 21	258 22	1,978 73	2,369 96	65,957 7	3 59
La Louvière	24 0	7 881 9	263,439 8	271,345 7	6 00	591 19	26,343 98	78,759 73	105,700 90	2,625,324 3	4 03
Braquegnies	6 5	315 5	182,801 8	183,128 8	2 13	23 90	18,280 18	18,632 95	69,939 16	1,621,098 3	4 13
Bois-du-Luc	8 3	845 5	151,610 6	155,464 1	2 18	63 43	15,461 06	41,073 95	56,600 82	1,369,131 7	4 13
La Paix	"	557 4	146,818 1	147 375 8	"	41 81	14,681 84	31,265 32	45,988 97	1 042,177 3	4 41
Havré	"	18 1	"	18 1	"	1 37	"	3 22	4 59	107 3	4 28
Obourg	"	34 9	80 0	114 9	"	2 62	8 00	48 43	59 05	1,614 3	3 66
Nimy	"	4 0	142 8	146 8	"	" 31	14 28	22 04	36 63	734 7	4 99
TOTAUX	561 0	19,734 9	1,381,160 4	1,401,756 3	140 39	1,480 32	137,887 82	368,478 00	507,986 53	12,282,599 9	4 14
CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.											
Marchiennes (Samb.)	1 0	293 3	8,423 2	8,717 5	" 25	22 00	421 16	464 80	908 21	15,493 3	5 86
Zône	"	500 4	"	500 4	"	37 53	"	338 20	375 73	11,273 3	5 11
Bomerécé	5 3	1,837 2	338 2	2,180 7	1 33	137 80	16 91	633 56	809 60	21,785 3	3 72
Hameau	81 0	3,049 1	3 461 0	6 594 1	20 25	228 75	173 20	1,639 25	2,061 45	54,641 7	3 77
Berzé	3 2	600 8	16,088 7	16,692 7	" 80	45 06	804 53	609 95	1,460 24	20,331 7	7 18
Walcourt	36 0	9,693 5	659 5	10,419 0	9 00	727 06	34 47	1,808 28	2,578 81	60,276 0	4 28
Fairoul	1 0	531 2	16,592 3	17,124 5	" 25	39 84	829 62	5,015 60	5,915 31	168,186 7	3 52
Fraire	401 1	8,039 6	132,830 0	141,270 7	100 29	602 98	6,611 50	8,675 88	16,020 65	289,190 0	5 54
Morialmé	"	3,006 2	2,758 8	5,765 0	"	225 48	137 94	1 392 65	1,756 07	46,421 7	3 78
Thy-le-Château	"	5,090 3	"	5,090 3	"	381 79	"	1,097 79	1,479 58	36,593 0	4 04
Laneffe	"	2,109 1	1,286 0	3,395 1	"	158 21	64 30	1,034 37	1,306 88	36,145 7	3 62
TOTAUX	528 6	34,750 7	182,470 7	217,750 0	132 17	2,606 50	9,123 53	22 810 33	33,672 53	760,344 4	4 56
Résultats généraux.	1,634 1	60,798 4	1,577,001 2	1,630,433 7	408 71	4,560 23	147,664 85	394,746 04	547,379 83	13,158,201 1	4 16

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.

DES STATIONS CONCÉDÉES VERS LES STATIONS CONCÉDÉES.

(PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT.)

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — SERVICE MIXTE. — (Petite vitesse.) — Tarif n° 3.

TRANSPORTS EN TRANSIT.

STATIONS D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.				FRAIS FIXES.			FRAIS VARIABLES à 3 centimes.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT ou rapport des frais variables à LA BASE.	Produit net par quint.-lieue Centim.	
	1 ^{re} CATÉGORIE. — Quintaux.	2 ^e CATÉGORIE. — Quintaux.	3 ^e CATÉGORIE. — Quintaux.	TOTAL. — Quintaux.	1 ^{re} CATÉGORIE à 25 centimes. — Francs.	2 ^e CATÉGORIE à 17½ centimes. — Francs.	3 ^e CATÉGORIE à 5 centimes. — Francs.					
	—	—	—	—	—	—	—					
CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.												
Bruges	»	11.4	»	11.4	»	»	»	7 41	7 41	247.0	5.00	
Roulers	»	22.0	»	22.0	»	»	»	14 74	14 74	491.5	5.00	
TOTAUX	»	33.4	»	33.4	»	»	»	22 15	22 15	738.5	5.00	
CHEMIN DE FER DE MANAGÉ A MONS.												
Bascoup	»	»	150.0	150.0	»	»	»	7 50	96 21	105 71	5,207.0	5.25
Mariemont	2.0	563.5	»	567.5	»	»	»	560 13	360 13	12,004.3	5.00	
La Verrerie	»	»	100.0	100.0	»	»	»	5 00	42 41	47 41	1,415.7	5.55
Beaume	»	»	5,050.0	5,050.0	»	»	»	252 50	403 00	747 50	16,500.0	4.52
La Louvière	»	81.5	1,000.0	1,081.5	»	»	»	50 00	455 74	485 74	14,458.0	5.55
Braquegnies	»	»	400.0	400.0	»	»	»	20 00	270 40	290 40	9,013.3	3.22
Bois-du-Luc	»	93.0	50.0	143.0	»	»	»	81 89	81 89	2,729.7	5.00	
La Paix	»	40.9	50.0	90.9	»	»	»	2 50	62 72	63 22	2,090.7	5.12
TOTAUX	2.0	782.9	6,800.0	7,584.9	»	»	»	537 50	1,842 50	2,180 00	61,416.7	5.55
CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.												
Marchiennes (Samb.)	»	58.0	»	58.0	»	»	»	4 94	4 94	164.7	5.00	
Bomerée	»	158.7	294.1	452.8	»	»	»	151 67	151 67	5,055.6	5.00	
Hameau	»	55.6	»	55.6	»	»	»	17 57	17 57	579.0	5.00	
Walcourt	»	799.4	»	799.4	»	»	»	231 14	231 14	7,704.7	5.00	
Fairoul	»	32.7	8,000.0	8,032.7	»	»	»	1,220 45	1,220 45	40,681.0	5.00	
Fraire	»	595.1	5,650.0	6,045.1	»	»	»	1,098 02	1,098 02	56,600.6	5.00	
Morialmé	»	232.2	»	232.2	»	»	»	41 79	41 79	1,593.0	5.00	
Thy-le-Château	»	51.0	»	51.0	»	»	»	4 34	4 34	144.7	5.00	
Lanefle	»	691.0	1,900.0	2,591.0	»	»	»	385 65	385 65	12,787.7	5.00	
TOTAUX	»	2,451.7	15,844.1	18,275.8	»	»	»	3,153 55	3,153 55	105,111.0	5.00	
Résultats généraux.	2.0	5,248.0	22,644.1	25,894.1	»	»	»	357 50	5,017 98	5,353 48	167,266.0	5.20

**TRANSPORTS ET RECETTES,
PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.**

ANNÉE 1849.

GROSSES MARCHANDISES. — PETITE VITESSE.

Services internationaux.

Des stations belges vers les stations rhénanes,
Id. vers les stations françaises,
Des stations françaises vers les stations rhénanes,
et vice-versâ.

RELEVÉS GÉNÉRAUX. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX. — Grosses marchandises. (Petite vitesse.)

TARIF N° 2. — 2^e SECTION.

LIEUX		PÉRIODES.	POIDS TAXÉ.			FRAIS FIXES.		FRAIS VARIABLES.	TAXE TOTALE calculée.	QUANTITÉ DE MOUVEMENT.	PRODUIT MOYEN par quint.-lieues Centim.	
D'EXPÉDITION.	DE DESTINATION.		1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	1 ^{re} CATÉGORIE à 8 centimes.	2 ^e CATÉGORIE à 5 centimes.					
			— Quintaux.	— Quintaux.	— Quintaux.	— Francs.	— Francs.					
SERVICE BELGE-RHÉNAN.												
PAR HERBESTHAL :												
STATIONS.	belges....	Rhénanes.	1 ^{er} janv. au 1 ^{er} juill.	»	»	277,508.0	»	»	»	299,604 67	6,464,328 0	4.63
			1 ^{er} juill. au 31 déc.	223,134.9	80,780.1	303,915.0	17,850 78	4,039 00	239,931 93	261,821 71	7,997,731.0	3.27
	rhénanes..	Belges....	1 ^{er} janv. au 1 ^{er} juill.	»	»	110,456.5	»	»	»	38,686 62	796,967.5	4.85
			1 ^{er} juill. au 31 déc.	41,475.0	119,404.6	160,969.6	3,318 06	5,974 76	66,810 82	76,103 64	2,227,027.3	3.41
Totaux, année entière.....					832,849.1				676,216 64	17,486,053.8	3.87	
SERVICE FRANCO-BELGE.												
PAR QUIÉVRAIN .												
STATIONS.	belges....	Françaises.	1 ^{er} janv. au 13 oct.	»	»	471,635.0	»	»	»	71,657 40	1,904,410.0	3.76
			13 oct. au 31 déc.	734.9	110,469.3	111,204.2	58 79	15,523 46	11,837 88	17,420 13	394,596.0	4.41
	françaises.	Belges....	Houille.....	»	»	84,140.3	»	»	»	10,278 69	203,959.0	5.04
			1 ^{er} janv. au 13 oct.	»	»	5,282.0	»	»	»	2,419 90	70,069.0	3.45
			13 oct. au 31 déc.	5,550.2	408.0	5,958.2	444 01	20 40	2,517 70	2,982 11	83,923.3	3.55
PAR MOUSCRON :												
STATIONS.	belges....	Françaises.	1 ^{er} janv. au 13 oct.	»	»	1,001.0	»	»	»	670 25	18,864.0	3.55
			13 oct. au 31 déc.	2,103.6	1,422.5	3,526.1	168 30	71 13	1,706 53	1,945 96	56,884.3	3.42
	françaises.	Belges....	1 ^{er} janv. au 13 oct.	»	»	1,019.0	»	»	»	763 27	19,606.0	3.90
			13 oct. au 31 déc.	1,787.4	»	1,787.4	143 00	»	700 87	843 87	23,362.3	3.61
Totaux, année entière.....					686,453.2				108,981 58	2,775,653 9	3.93	
SERVICE FRANCO-BELGE-RHÉNAN.												
PAR MOUSCRON, QUIÉVRAIN, HERBESTHAL :												
STATIONS.	rhénanes..	Françaises.	1 ^{er} janv. au 1 ^{er} nov.	»	»	2,629.3	»	»	»	4,677 65	131,465.0	3.56
			1 ^{er} nov. au 31 déc.	»	»	904.8	»	»	»	1,357 20	45,240.0	3.00
	françaises.	Rhénanes.	1 ^{er} janv. au 1 ^{er} nov.	»	»	1,703.8	»	»	»	2,946 70	85,190.0	3.46
			1 ^{er} nov. au 31 déc.	»	»	950.6	»	»	»	1,425 90	47,530.0	3.00
Totaux, année entière.....					6,189.5				10,407 45	309,425.0	3.36	
SERVICES INTERNATIONAUX RÉUNIS....					1,545,490.8				795,605 67	20,571,172.7	3.87	

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT.

Introduction	1
CHAPITRE PREMIER. — Analyse des tarifs.	6
§ 1 ^{er} . — Services intérieur et mixtes.	<i>ib.</i>
§ 2. — Services internationaux	10
CHAPITRE II. — Produit de l'unité de trafic des petites marchandises (grande vitesse). .	15
CHAPITRE III. — Produit de l'unité de trafic des grosses marchandises (petite vitesse) . .	24
§ 1 ^{er} . — Résultats généraux	<i>ib.</i>
§ 2. — Services internationaux.	27
§ 3. — Services intérieur et mixtes.	32
CHAPITRE IV. — Coût de l'unité de trafic	41
CHAPITRE V. — Produit net de l'unité de trafic et conclusions	45
A. État général des dépenses du chemin de fer pendant l'exercice 1849 . . .	48
B. État général de la circulation des locomotives et waggons pendant l'année 1849.	49

ANNEXES.

TRANSPORTS ET RECETTES PAR POINT D'EXPÉDITION ET DE DESTINATION.

TABLEAU N° 1. Petites marchandises (grande vitesse).—Service intérieur.— Des stations de l'État entre elles (par les lignes de l'État et les lignes concédées) . .	53
2. Petites marchandises (grande vitesse).—Service mixte.— Des stations de l'État vers les stations concédées	59
3. Petites marchandises (grande vitesse). — Service mixte. — Des stations concédées vers les stations de l'État.	65
4. Petites marchandises (grande vitesse). — Service mixte. — Des stations concédées vers les stations de l'État (en transit par les lignes de l'État). .	67
5. Petites marchandises (grande vitesse).— Services internationaux. — Des stations belges vers les stations rhénanes et vers les stations françaises, des stations françaises vers les stations rhénanes, et <i>vice versa</i> . .	69
6. Grosses marchandises (petite vitesse).— Service intérieur.— Des stations de l'État entre elles (par les lignes de l'État et les lignes concédées) . .	71
7. Grosses marchandises (petite vitesse). — Service mixte. — Des stations de l'État vers les stations concédées	77
8. Grosses marchandises (petite vitesse).—Service mixte.— Des stations concédées aux stations de l'État	83
9. Grosses marchandises (petite vitesse). — Des stations concédées vers les stations concédées (en transit par les lignes de l'État)	85

TABLEAU N° 10. Grosses marchandises (petite vitesse). — Services internationaux. — Des stations belges vers les stations rhénanes et vers les stations françaises, des stations françaises vers les stations rhénanes, et <i>vice versa</i> .	87
11. Grosses marchandises (petite vitesse). — Service intérieur. — Des stations de l'Etat entre elles (par les lignes de l'Etat et les lignes concédées).	89
12. Grosses marchandises (petite vitesse). — Service mixte. — Des stations de l'Etat vers les stations concédées	95
13. Grosses marchandises (petite vitesse). — Service mixte. — Des stations concédées vers les stations de l'Etat.	101
14. Grosses marchandises (petite vitesse). — Des stations concédées vers les stations concédées (par les lignes de l'Etat).	103
15. Grosses marchandises (petite vitesse). — Services internationaux. — Des stations belges vers les stations rhénanes et vers les stations françaises, des stations françaises vers les stations rhénanes, et <i>vice versa</i> .	105

