

1

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1844.

RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

LE 19 FÉVRIER 1845,

PAR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.



Bruxelles,

LM DEVROYE ET C^e, IMPRIMEUR DU ROI, RUE DE LOUVAIN

—
1845.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAG.
INTRODUCTION	I

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES DE CONSTRUCTION ET D'ÉTABLISSEMENT.

Sommes dépensées au commencement et à la fin de 1844, pour la construction des chemins de fer.....	II
Étendue des lignes à double voie et à simple voie.....	III
Coût moyen de construction par kilomètre et par lieue.....	ib.
Situation des fonds alloués pour la construction des chemins de fer.....	IV
Produit de l'aliénation des parcelles de terrains non utilisées.....	ib.
Situation du matériel des transports et mutations survenues.....	ib.
Matériel présumé nécessaire pour l'exploitation des chemins de fer.....	V

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1. Dépenses d'exploitation :

Nombre de lieues de chemins de fer, exploitées en 1843 et 1844.....	VI
Dépenses d'exploitation en 1843 et 1844.....	VII
Dépenses moyennes d'exploitation par lieue parcourue et par lieue exploitée.....	VIII
Économies réalisées en 1844.....	IX
Consommation du coak, réductions opérées, etc.....	X
Prix de revient du coak fabriqué dans les fours de l'administration.....	XI
Prix d'adjudication du charbon.....	XII
Renouvellement des billes et des rails et accessoires.....	ib.
Adjudication publique du service du camionnage et du factage.....	XIV
Service des locomotives.....	XV
Approvisionnements du magasin central de Malines.....	XVI

§ 2. Tarifs :

Modifications apportées aux tarifs en 1843 et 1844.....	ib.
Prix actuels du transport des marchandises.....	XVIII
Tarif belge rhénan.....	XIX
Organisation d'un service de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.....	ib.
Résultats satisfaisants obtenus par ce service.....	XX
Régime de douane sur les chemins de fer.....	XXI

§ 3. Mouvement des transports :

Nombre de voyageurs en 1843 et 1844.....	XXII
Répartition par classe de voitures.....	XXIII
Comparaison du mouvement des finances et des petites marchandises en 1843 et en 1844.....	XXIV
Comparaison du transport des voitures, du bétail et des grosses marchandises, en 1843 et en 1844.....	XXV
Comparaison, par classe, des grosses marchandises transportées en 1843 et en 1844.....	XXVI
Répartition des transports de toute espèce entre les quatre grandes lignes du chemin de fer en 1844.....	ib.
Ordre d'importance des stations, comme points de départ, pour le transport des voyageurs.....	XXVII
Ordre d'importance des stations, comme points de départ, pour le transport des marchandises de roulage.....	ib.
Ordre d'importance des stations, comme points de départ, pour le transport des marchandises de roulage par classe.....	ib.

Ordre d'importance des stations, comme points de départ, pour les transports des marchandises de diligence.....	XXVIII
Ordre d'importance des stations, comme points d'arrivée, pour le transport des voyageurs.....	XXIX
Ordre d'importance des stations, comme points d'arrivée, pour le transport des marchandises de roulage.....	ib.
Ordre d'importance des stations, comme points d'arrivée, pour le transport des marchandises de roulage, par classe.....	XXX
Ordre d'importance des stations, comme points d'arrivée, pour le transport des marchandises de diligence.....	XXXI
§ 4. <i>Recettes de l'exploitation :</i>	
Comparaison des recettes de l'année 1844 avec celles de l'année 1843.....	ib.
Augmentation des recettes en 1844.....	XXXII
Répartition de la recette totale de 1844, entre les différentes branches de revenu.....	XXXIII
Répartition et comparaison, par classe de voiture, du produit des voyageurs en 1843 et 1844.....	ib.
Observations sur le parcours moyen des voyageurs, par classe de voiture.....	XXXV
Répartition, par classe, de l'augmentation des recettes des grosses marchandises en 1844.....	XXXVI
Ordre d'importance des stations, sous le rapport des recettes totales.....	XXXVII
Ordre d'importance des stations, comme points de départ, sous le rapport des recettes des voyageurs, des grosses et des petites marchandises.....	ib.
Ordre d'importance des stations, comme points d'arrivée, sous le rapport des recettes des grosses marchandises.....	XXXIX
Appréciation des relations internationales avec l'Allemagne.....	ib.
Id. id. avec la France.....	XLI
Recettes totales des chemins de fer pendant les dix exercices de 1835 à 1844.....	XLIII
§ 5. <i>Considérations générales :</i>	
Évaluation de la recette des chemins de fer en 1844.....	ib.
Id. id. en 1843.....	XLIV
Comparaison entre les recettes de 1841, 1842, 1843 et 1844, par lieue exploitée et par lieue de parcours.....	ib.
Évaluation des produits du chemin de fer par rapport au capital dépensé.....	XLV
Accidents survenus sur le chemin de fer pendant les années 1843 et 1844.....	XLVI
Mesures prises pour prévenir les accidents.....	XLVII
Conclusion.....	ib.

ANNEXES.

I. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1843.....	1
II. Récapitulation générale au 31 décembre 1844, des fonds spéciaux mis à la disposition du Gouvernement pour les travaux publics, et situation des fonds affectés à la construction des chemins de fer décrétés par les lois des 1 ^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.....	ib.
III. État indiquant la contenance et 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 1845.....	4
IV. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1844.....	5
V. Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1843.....	8
VI. Id. id. 1844.....	12
VII. État du service des locomotives, depuis le 1 ^{er} mai 1835 jusqu'au 31 décembre.....	17
VIII. État général des rails et accessoires qui ont été remplacés sur diverses sections, pendant l'année 1844.....	29
IX. Relevé général indiquant le nombre de billes qui ont été retirées des voies et remplacées, pendant l'année 1844.....	31
X. Tableau indiquant le prix des billes, depuis 1840 jusqu'à 1845 inclusivement.....	35
XI. Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines, au commencement et à la fin de 1844.....	36
XII. Tableau statistique, par mois, de la consommation du coak, pendant l'année 1844.....	37
XIII. Relevé des primes payées aux machinistes et aux chefs d'ateliers, pour les économies réalisées dans la consommation du coak, pendant l'année 1844.....	40
XIV. Tableau indiquant le prix des charbons, depuis 1840 jusqu'à 1845 inclusivement.....	41
XV ¹ . État de la fabrication du coak, pendant l'année 1844.....	41
XV ² . Relevé du coak fourni à l'administration du chemin de fer, pendant l'année 1844.....	41
XVI ¹ . Arrêté modifiant le règlement sur la comptabilité du coak, approuvé le 1 ^{er} janvier 1843.....	49
XVI ² . Id. id. id.....	50
XVI ³ . Ordre de service du 30 décembre 1844.....	52
XVI ⁴ . Complément à l'ordre de service du 30 décembre 1844.....	52

XVII. Arrêté royal accordant une indemnité à l'ingénieur en chef mécanicien Cabry, pour les perfectionnements apportés par lui aux locomotives de l'État	56
XVIII. État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs pour le service du camionnage et du factage dans les diverses stations, pendant l'année 1843	57
XIX. État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs pour le service du camionnage et du factage dans les diverses stations, pendant l'année 1844	61
XX. Tableau comparatif des prix auxquels se fait actuellement le service du camionnage et du factage des marchandises, en vertu de l'adjudication du 1 ^{er} mai 1844, et des prix auxquels s'effectuait le même service, en vertu de marchés directs, antérieurement à ladite adjudication	63
XXI. Service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer. — Arrêté ordonnant la mise en adjudication publique de ce service. — Cahier des charges de l'adjudication	68
XXII ¹ , XXII ² , XXII ³ , XXII ⁴ . Arrêtés pris ensuite de l'adjudication du 1 ^{er} mai 1844.	74
XXIII. État du service mensuel des locomotives pendant l'année 1844.	80
XXIV. État indiquant, par ligne et par mois, le nombre de lieues parcourues par les locomotives, pendant l'année 1844	81
XXV ¹ XXV ² . Tableaux de l'importance des convois en 1843 et 1844	85
XXVI. Arrêtés ministériels relatifs aux tarifs des frais de transport à l'intérieur	89
XXVII. Documents relatifs au tarif international belge-rhénan	96
XXVIII. Convention conclue entre l'administration des chemins de fer belges et la direction du chemin de fer rhénan, pour l'établissement du service international.	104
XXIX. Documents relatifs à l'établissement d'un service provisoire de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres, pour le transport des dépêches et des voyageurs	110
XXX. Dispositions relatives à l'exécution des conventions avec la compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres.	115
XXXI. Rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, sur le mouvement des voyageurs à Ostende, pendant l'année 1844	121
XXXII. Arrêtés divers relatifs aux formalités de douanes, applicables aux transports sur les chemins de fer.	126
XXXIII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des voyageurs, bagages, et marchandises, pendant l'année 1844	149
XXXIV. État récapitulatif, par mois, du mouvement des marchandises, pendant l'année 1844.	155
XXXV. Id., par station, id. des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844	157
XXXVI. État récapitulatif, par station, du mouvement des marchandises, pendant l'année 1844	163
XXXVII ¹ , XXXVII ² , XXXVII ³ , XXXVII ⁴ , XXXVII ⁵ , XXXVII ⁶ , XXXVII ⁷ , XXXVII ⁸ , XXXVII ⁹ , XXXVII ¹⁰ . Tableaux statistiques du mouvement des voyageurs, bagages et marchandises, par station de départ et par destination, pendant l'année 1844	175 à 200
XXXVIII. État récapitulatif, par station, du mouvement des marchandises, pendant l'année 1843	201
XXXIX. État récapitulatif, par mois, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844	209
XL. État récapitulatif, par mois, des recettes des marchandises, pendant l'année 1844	215
XLI. État récapitulatif, par station, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844	217
XLII. État récapitulatif, par station, des recettes des marchandises, pendant l'année 1844	225
XLII ¹ XLII ² XLII ³ XLII ⁴ XLII ⁵ XLII ⁶ XLII ⁷ XLII ⁸ XLII ⁹ XLII ¹⁰ . Tableaux statistiques des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, par station de départ et par destination, pendant l'année 1844	235 à 260
XLIV. État récapitulatif, par station, des recettes des marchandises pendant l'année 1843	261
XLV. État comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu	269
XLVI. Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer pendant l'année 1843.	ib.
XLVII. Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer pendant l'année 1844.	273
XLVIII. Arrêté royal ayant pour objet de prévenir le transport par le chemin de fer de matières nuisibles ou dangereuses	277
XLIX. Arrêté ministériel ordonnant la suppression des voies d'évitement dans quelques haltes intermédiaires	278

CHEMIN DE FER.



COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1844.



MESSIEURS,

La loi du 1^{er} mai 1834 impose au Gouvernement l'obligation de rendre aux Chambres un compte annuel des opérations relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer de l'État. Mes prédécesseurs ont successivement rempli cette obligation par leurs rapports des 4 août 1835, 1^{er} mars et 26 octobre 1837, 26 novembre 1838, 12 novembre 1839, 4 février 1841, 2 juin 1842 et 12 avril 1843. Moi-même, je me suis conformé à cette disposition de la loi, en vous présentant dans la séance du 6 février 1844 la *Situation de l'exploitation des chemins de fer pendant l'année 1843*, et je viens aujourd'hui remplir le même devoir en déposant le Compte-rendu relatif à l'exercice 1844.

La *Situation de 1843* a été établie à la hâte, pour pouvoir être distribuée avant la discussion du budget des Travaux Publics pour 1844 ; elle ne renferme pas tous les renseignements que l'on a l'habitude de trouver dans les comptes-rendus ; j'ai donc cru faire chose utile en publiant dans le présent rapport plusieurs documents encore inédits relatifs à l'exploitation en 1843 ; il pourra donc se faire que quelques-unes des considérations présentées dans ce rapport, se rattachent plus particulièrement aux résultats obtenus en 1843.

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES DE CONSTRUCTION ET D'ÉTABLISSEMENT.

Les dépenses de construction du chemin de fer s'élevaient, au 31 décembre 1843, à la somme totale de fr. 157,573,077-28, savoir :

Route proprement dite	107,279,296 56
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	1,289,370 55
Bâtiments et clôtures des stations.	6,520,462 08
Dépendances des stations	1,760,058 29
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, de bureau, etc.)	5,899,164 08
Matériel des transports	16,824,746 12
Total égal. fr.	<u>157,573,077 28</u>

A la date du 31 décembre 1844, ces dépenses se montaient à fr. 144,746,774-06 (Voir le tableau n° I) réparties de la manière suivante :

Route proprement dite	111,254,032 57
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	1,488,156 56
Bâtiments et clôtures des stations	7,488,273 95
Dépendances des stations	1,983,550 25
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, de bureau, etc.)	4,598,033 35
Matériel des transports	18,154,947 78
Somme égale fr.	<u>144,746,774 06</u>

La dépense totale de construction liquidée, pendant l'année 1844, a donc été de fr. 7,173,696-78, savoir :

Route proprement dite	5,974,736 01
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	198,766 01
Bâtiments et clôtures des stations	967,811 87
Dépendances des stations	223,311 96
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, de bureau, etc.)	498,869 27
Matériel des transports	1,310,201 66
Total égal fr.	<u>7,173,696 78</u>

La longueur totale des chemins de fer, décrétés par les lois des 1^{er} mai 1854 et 26 mai 1857, est de 559 kilomètres ou $111 \frac{8}{10}$ lieues, dont 255 kilomètres ou 47 lieues sont actuellement à double voie, et 324 kilom., ou $64 \frac{8}{10}$ lieues sont encore aujourd'hui à simple voie, savoir :

		Kilom.	
Parties à double voie.	Bruxelles à Anvers.	46	
	Malines à Gand.	57	
	Malines à Vertryck	41	
	Tirlemont à la frontière prussienne.	91	
			255 ou 47 lieues.
Parties à simple voie.	Gand à Ostende	67	
	Gand à la front ^{re} française vers Lille.	58	
	Moucron à Tournay	19	
	Landen à St-Trond	10	
	Bruxelles à Quiévrain (frontière).	81	
	Braine-le-Comte à Namur	82	
	Embranchem ^t intérieur d'Anvers.	5	
	Ligne de raccordement à Bruxelles.	5	
	Souterrain de Cumplich	1	(On travaille à l'étalissement de la 2 ^e voie.)
			324 ou $64 \frac{8}{10}$ lieues.
Ensemble			
			111 $\frac{8}{10}$ lieues.

Bien qu'une grande partie de notre chemin de fer soit encore aujourd'hui à simple voie, les travaux d'art et les terrassements sont généralement disposés pour recevoir deux voies, à l'exception des tunnels de Cumplich, de Braine-le-Comte et de Godarville et de la ligne de Landen à St-Trond.

Il résulte des renseignements qui précèdent, qu'à la date du 31 décembre 1844, le coût moyen d'un kilomètre de nos chemins de fer était de fr. 258,958-77, ce qui équivaut à fr. 1,294,693-85 par lieue de cinq kilomètres savoir :

	Par kilomètre.	Par lieue.
Route proprement dite fr.	201,685 45	ou fr. 1,008,427 25
Stations et dépendances	16,943 87	84,719 55
Dépenses générales	7,867 68	39,538 40
Matériel des transports	52,441 77	162,208 85
	258,958 77	ou 1,294,693 85

Le tableau n^o II présente la situation, au 31 décembre 1844, des fonds affectés

à la construction du chemin de fer ; la somme totale allouée, est de fr.	150,264,063 75
Sur laquelle il avait été liquidé au 31 décembre 1844.	145,984,089 65
Il restait donc disponible. fr.	4,279,974 12
Auxquels il faut ajouter une somme de fr. 571,159-11, déjà liquidée, mais non encore dépensée, ci.	571,159 11 ⁽¹⁾
Il restait donc disponible au 31 décembre 1844. . fr.	4,851,133 23
D'après un relevé dressé dans les bureaux du Département des Travaux Publics, il restait encore à dépenser à la même date, pour solder tous les marchés en voie d'exécution	2,427,046 63
De sorte qu'il ne restait plus réellement disponible que. fr.	2,424,086 60

somme sur laquelle seront en outre imputées des constructions et fournitures s'élevant ensemble à fr. 2,202,670-48, et pour lesquelles, bien qu'aucun contrat ne fût passé, des engagements positifs avaient cependant été pris. L'on doit donc regarder les fonds alloués jusqu'à ce jour, pour l'établissement du chemin de fer, comme entièrement dépensés ou engagés, car le faible excédant de fr. 221,416-12 sera à peine suffisant pour faire face aux dépenses imprévues et arriérées.

L'aliénation des excédants de terrains non utilisés pour l'établissement du chemin de fer, a produit une rentrée de fonds dans les caisses du trésor de fr. 657,759-68 (*voir* le tableau n° III). Nous aurons soin de tenir compte de cette rentrée, lorsque nous ferons l'appréciation des résultats de l'exploitation en 1844.

Le tableau n° IV indique la situation du matériel des transports (locomotives et voitures), à la date du 1^{er} de chaque mois de l'année 1844.

Le petit tableau suivant donne en résumé la comparaison du matériel au commencement et à la fin de l'année 1844.

⁽¹⁾ Cette somme se décompose de la manière suivante (*voir* la récapitulation générale du tableau n° I) :

1° Restant à la disposition de la régie au 1 ^{er} janvier 1845. fr.	485,872 84
2° Restant des avances faites à l'établissement de Seraing et encore à rembourser en fournitures	55,286 27
Et 3° Avances faites pour frais de procédure	30,000 00
Ensemble. fr.	571,159 11

	NOMBRE EXISTANT		EN PLUS AU 1 ^{er} JANVIER 1845.	<i>Observations.</i>
	AU 1 ^{er} JANVIER 1844.	AU 1 ^{er} JANVIER 1845.		
Locomotives.....	145	146	5	
Tenders.....	158	145	7	
Voitures pour voyageurs.....	606	651	25	
Waggon pour marchandises.....	1,585	1,908	525	
Waggon de service.....	527	571	44	

Les notes insérées à la colonne *observations* du tableau n° IV présentent, au surplus, le résumé des mutations dans le matériel des transports pendant l'année 1844. L'on y voit qu'il a été fourni en 1844 :

1 locomotive de 15 ³/₄ pouces, par la société J. Cockerill, de Seraing ;
 1 id. de 15 pouces, par la société St-Léonard, de Liège,
 et 1 id. id. par le sieur Norris, de Philadelphie.

Cette dernière est construite selon le système américain à avant-train articulé; on l'emploie à titre d'essai, pour le transport des convois de marchandises, dans la vallée de la Vesdre, où se trouvent réunies les plus grandes difficultés de rampes et de courbes.

Malgré les augmentations successives du nombre de locomotives et de waggon à marchandises, le matériel existant est encore insuffisant pour faire face à tous les transports de marchandises, tant est grand le développement qu'ont pris ces transports. L'on estime que l'organisation définitive du service des marchandises et l'achèvement du chemin de fer français jusqu'à Paris, exigeront que le matériel soit porté aux quantités ci-dessous :

158 locomotives et tenders ;
 9 voitures pour la poste ⁽¹⁾ ;
 788 voitures pour voyageurs ;
 2,648 waggon pour marchandises ;
 564 id. de service,
 et 1,029 bâches en cuir.

(1) Les voitures pour la poste seront à l'avenir fournies par l'administration des postes, c'est pourquoi ce chiffre n'a pas été augmenté ici, bien qu'il soit évidemment insuffisant.

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses d'exploitation.

Pendant l'année entière de 1844 le service de l'exploitation s'est étendu sur l'ensemble du réseau des chemins de fer, décrétés par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837, d'un développement total de 559 kilomètres ou 111 ⁸/₁₀ lieues.

En 1845, le nombre moyen de lieues de railway exploitées n'avait été que de 96 ¹/₂ lieues d'après les calculs ci-après :

Au 1^{er} janvier 1845, l'exploitation du chemin de fer s'étendait sur une longueur totale de 438 kilomètres (V. p. ix du *Compte-rendu* du 12 avril 1845). Ces 438 kilom. ont, par conséquent, été exploités pendant les 12 mois de cette année, ce qui donne 5,256 kilom. exploités pendant un mois.

La section de Liège à Chaudfontaine, d'une longueur de 7 kilom. ayant été ouverte le 2 juillet 1845, a été exploitée pendant 6 mois, soit 42 »

La section de Chaudfontaine à Verviers, d'une étendue de 18 kilom., qui a été exploitée à partir du 18 juillet, soit, pendant 5 ¹/₂ mois donne 96 »

Celle de Braine-le-Comte à Namur, d'une longueur de 82 kilom., ayant été ouverte le 2 août pour les voyageurs, et le 1^{er} septembre pour les marchandises, est considérée comme exploitée entièrement pendant 4 ¹/₂ mois; ce qui équivaut à. . . 569 »

Et la section de Verviers à la frontière de Prusse, mesurant 14 kilom., ayant été livrée à l'exploitation, le 25 octobre pour les voyageurs, et le 1^{er} novembre pour les marchandises, peut être considérée comme ayant été exploitée pendant 2 ¹/₆ mois, ce qui donne pendant un mois 30 »

5,795 kilom.

exploités pendant un mois donnent 482 ³/₄ kilom., ou environ 96 ¹/₂ lieues de 5 kilom., exploités pendant l'année entière de 1845.

Les tableaux nos V et VI contiennent le relevé des dépenses d'exploitation du chemin de fer en 1843 et en 1844. Ces dépenses se sont élevées en 1844 à la somme totale de fr. 5,765,450-80, qui se répartit de la manière suivante :

Administration générale	565,503 56	ou	6 ³³ / ₁₀₀ p. o/o.
Entretien des routes et stations.	1,400,071 54	—	24 ²⁸ / ₁₀₀ »
Locomotion et entretien du matériel	2,841,754 51	—	49 ²⁹ / ₁₀₀ »
Transports	956,524 16	—	16 ⁵⁹ / ₁₀₀ »
Perception	205,797 25	—	3 ⁵¹ / ₁₀₀ »
Ensemble. . . . fr.	5,765,450 80	ou	100

La dépense d'exploitation en 1844 peut donc se diviser approximativement en trois parties principales, savoir :

Locomotion et entretien du matériel	50 p. o/o	ou la moitié.
Entretien des routes et stations	25 p. o/o	ou un quart.
Et administration générale, transport et perception	25 p. o/o	ou un quart.

Les dépenses d'exploitation de l'année 1843 se sont élevées à la somme de fr. 5,476,615-72, savoir :

Administration générale.	507,255 12	ou	5 ⁶¹ / ₁₀₀ p. o/o.
Entretien des routes et stations.	1,422,252 09	—	25 ⁹⁷ / ₁₀₀ »
Locomotion et entretien du matériel	2,662,992 76	—	48 ⁶³ / ₁₀₀ »
Transports et perception	1,084,157 75	—	19 ⁷⁹ / ₁₀₀ »
	5,476,615 72	ou	100

Cette subdivision est sensiblement la même que celle que nous venons de citer pour 1844.

Des données qui précèdent, il est aisé de déduire la dépense moyenne occasionnée en 1843 et en 1844 pour chaque lieue de railway exploitée.

Cette dépense a été, en 1843, de fr.	56,752 49
Et en 1844, de	51,569 14

La diminution de dépense que l'on reconnaît ici en faveur de l'année 1844 est d'autant plus remarquable que pendant cette dernière année, l'usage que l'on a fait des chemins de fer a été bien plus étendu que pendant l'année 1843.

On appréciera la portée de cette observation par les calculs suivants :

En 1843, l'exploitation s'étendait sur un développement de railway de 96 1/2 lieues, et le parcours total des convois a été de 375,454 lieues de 5 kilom.; le parcours moyen, par lieue de railway, a donc été, en 1843, de 3,890 lieues;

En 1844, l'exploitation s'est étendue sur 111 ⁸/₁₀ lieues de railway, et les

convois ont parcouru 497,061 lieues ; le parcours moyen, par lieue de railway, a donc été, en 1844, de 4,446 lieues.

Nous ferons remarquer, au surplus, que l'abaissement de dépense que nous venons de signaler s'est fait successivement sentir, à peu près dans les mêmes conditions, depuis plusieurs années. Nous en trouverons la preuve dans le tableau qui suit :

EXERCICES.	Montant total des dépenses d'exploitation	Parcours total des convois	Nombre de lieues de railway exploitées	Dépense moyenne par lieue de railway exploitée.	Parcours moyen fourni par chaque lieue exploitée	Observations.
	Fr. c	Lieues de 5 kil		Fr. c	Lieues de 5 kil.	
1841	4,559,639 17	289,726	67 ³ / ₄	67,006 04	4,278	
1842	4,700,527 08	517,818	79 ¹ / ₁₀	59,547 56	4,015	
1843	5,476,615 72	575,454	96 ¹ / ₂	56,752 49	5,890	
1844	5,765,450 80	497,061	111 ⁸ / ₁₀	51,569 14	4,446	

Ainsi, en 1844, l'usage du chemin de fer a été plus grand qu'en 1841, et la dépense moyenne, par lieue de railway, est d'un quart (25 p. %) moins élevée en 1844 qu'en 1841.

Cette observation donne la mesure des améliorations et des économies qui ont été apportées dans le service de l'exploitation de nos chemins de fer, depuis quelques années.

On peut déduire également du tableau ci-dessus, le montant de la dépense d'exploitation, par lieue parcourue ; cette dépense a été :

En 1841 de	fr. 15 67
En 1842 de	14 79
En 1843 de	14 59
Et en 1844 de	11 60

La dépense d'exploitation, par lieue parcourue, n'avait point, comme on le voit, éprouvé d'aussi grande variation pendant les années 1841, 1842 et 1843 que celle qui s'est produite de 1843 à 1844. Il pourra, pour ce motif, être très curieux de rechercher sur quelles natures de dépenses portent spécialement les économies de l'année 1844, comparativement à 1843. Le tableau ci-dessous présente cette comparaison pour les grandes divisions du service de l'exploitation.

SERVICES DE L'EXPLOITATION.		DÉPENSE TOTALE POUR CHAQUE SERVICE		DÉPENSE MOYENNE PAR LIEUE PARCOURUE	
		EN 1843.	EN 1844.	EN 1843.	EN 1844.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Administration générale	Traitements et indemnités des fonctionnaires, etc.....	174,393 63	207,536 68	» 47	» 42
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	132,839 47	136,166 88	» 53	» 51
Entretien des routes et des stations.	Traitements et indemnités des employés, etc.....	114,703 89	114,280 96	» 30	» 25
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	989,813 47	1,069,690 38	2 65	2 13
	Renouvellement des billes et fers..	517,730 75	216,100 00	» 85	» 45
Locomotion et entretien du matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires, etc.....	452,371 30	423,718 09	» 41	» 26
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	2,310,621 26	2,716,016 42	6 69	5 46
Transports et perception.	Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gardes-convois.....	632,033 60	374,052 68	1 75	1 16
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	432,084 13	386,068 71	1 16	1 18
		3,476,613 72	5,763,430 80	14 39	11 60

Ce tableau fait voir que, sauf l'article *Main-d'œuvre, travaux et fournitures du service des transports*, toutes les catégories de dépenses de l'année 1844 sont inférieures à celles de 1843; les diminutions les plus fortes se remarquent aux articles *Main-d'œuvre, travaux et fournitures pour locomotion et entretien du matériel*, *traitements des fonctionnaires des services des transports et de perception*, *main-d'œuvre, travaux et fournitures de l'entretien des routes et stations*.

La réduction de dépenses est, pour le premier de ces articles, de fr. 1-23 par lieue parcourue et équivaut à près de 19 p. % de la dépense de 1843; elle est d'autant plus remarquable qu'elle s'applique à une catégorie de dépense qui, bien plus que toutes les autres, augmente en raison directe du parcours des convois et qui, d'ailleurs, tend naturellement à s'élever par l'usure du matériel des transports.

Si, nonobstant cette double raison, la dépense de locomotion et d'entretien du matériel se trouve diminuée, il faut le reconnaître, c'est que des économies importantes ont dû être apportées dans toutes les subdivisions qui composent cette catégorie.

Avant d'aborder l'examen de ces subdivisions, nous ferons remarquer que la dépense de main-d'œuvre, fournitures, etc., de la locomotion, forme à elle seule près de la moitié de la dépense d'exploitation et qu'une réduction de 18 à 19 p. % sur cet article représente, par an, de fr. 450,000 à 475,000.

Parmi les objets sur lesquels se porte depuis quelques années l'attention du Gouvernement et de l'administration, il en est un sur lequel on est parvenu à réaliser de notables économies : c'est le combustible des locomotives.

La consommation totale, comprenant l'allumage des machines, la réserve et le stationnement a été, en 1844, de $57\frac{61}{100}$ kilog. de coak par lieue de parcours; en 1843, on avait consommé, par lieue de parcours, $66\frac{33}{100}$ kilog. de coak : la consommation de 1844 présente donc, comparativement à 1843, une réduction de $8\frac{72}{100}$ kilog. par lieue, ou de plus de 13 p. $\frac{o}{o}$. Ces données sont tirées du tableau n° XII, qui indique la consommation du coak pendant chacun des mois de l'année 1844.

Il est vraiment intéressant de citer de nouveau la consommation du coak pendant les années précédentes, afin de faire apprécier les progrès qu'a faits cette partie si importante du service; la consommation totale par lieue parcourue a été,

	Kilog
En 1840, de	95 $\frac{72}{100}$
En 1841, de	99 $\frac{77}{100}$
Pendant les 5 premiers mois de 1842, de	105 $\frac{65}{100}$
Id. les 7 derniers id. de	80 $\frac{10}{100}$
En 1843, de	66 $\frac{33}{100}$
Et en 1844, de	57 $\frac{61}{100}$

Les économies réalisées pendant les trois dernières années doivent être attribuées en grande partie aux dispositions en vertu desquelles des primes ont été allouées aux machinistes et aux chefs d'ateliers à raison des réductions apportées dans la consommation du coak.

La première de ces dispositions mise en vigueur, à titre d'essai, à dater du 1^{er} juin 1842 et admise définitivement sous la date du 1^{er} janvier 1843, a été publiée dans le Compte-rendu du 12 avril 1843 de mon prédécesseur; elle stipulait que les machinistes recevraient une prime de 25 centimes par hectolitre de coak (35 kilog.), économisé sur les quantités allouées à l'avance par le ministre. Les chiffres que nous venons de rappeler prouvent que cette mesure porta immédiatement ses fruits, puisque la consommation des cinq premiers mois de 1842, qui avait été de $105\frac{65}{100}$ kilog. par lieue, se trouva réduite, pendant les sept derniers mois de la même année, à $80\frac{10}{100}$ kilog.

Des réductions considérables se réalisèrent encore en 1843, année pendant laquelle la consommation par lieue de parcours ne s'éleva plus qu'à $66\frac{33}{100}$ kilog. ; enfin l'arrêté du 1^{er} janvier 1843 continua à faire sentir son influence pendant les premiers mois de 1844, ainsi qu'on peut s'en convaincre par l'examen du tableau n° XII, déjà cité.

Les résultats consignés à ce tableau font voir qu'à partir du mois de juin 1844 une nouvelle diminution se manifesta dans la consommation des locomotives; cette nouvelle amélioration fut la conséquence de l'introduction de l'arrêté du 6 mai 1844, ci-annexé sous le n° XVI¹, par lequel il fut décidé que les chefs d'ateliers des stations, chargés de l'entretien des locomotives,

jouiraient de primes équivalant au quart de celles accordées aux machinistes à raison des économies obtenues au moyen des locomotives de leur ressort respectif.

La consommation du coak se réduisit, sous l'empire des dispositions des 1^{er} janvier 1843 et 6 mai 1844, au chiffre le plus bas qu'il ait été possible d'atteindre jusqu'ici : 48⁹¹/₁₀₀ kilog. par lieue ou 9⁸/₁₀ kilog. par kilomètre.

Malgré les résultats avantageux obtenus par ces dispositions, l'on signala cependant un inconvénient assez grave et inhérent au mode de rémunération consacré par le règlement du 1^{er} janvier 1843; il consistait en ce que les convois des différentes lignes présentant des différences considérables dans le nombre de voitures ou de waggons, dont ils se composent, ainsi qu'on peut s'en convaincre par l'examen des tableaux nos XXV¹ et XXV², les primes allouées aux machinistes d'une ligne n'étaient pas en réalité établies sur les mêmes bases rationnelles que celles d'une autre ligne; car le règlement du 1^{er} janvier 1843 ne tenait compte que du parcours effectué par les locomotives et négligeait complètement l'influence du nombre de voitures ou de la charge remorquée, influence qui s'exerce cependant d'une manière directe sur la quantité de combustible consommé. Ces deux derniers tableaux font voir que les convois se sont composés, en moyenne, pendant l'année 1843, de 9⁶/₁₀ voitures, et pendant 1844, de 10¹/₂ voitures.

C'est pour éviter cet inconvénient radical que fut pris l'arrêté du 30 décembre 1844, ci-annexé sous le n^o XVI², et qui est mis à exécution depuis le 1^{er} janvier de l'année courante. D'après cet arrêté, le calcul du coak consommé est établi par voiture remorquée à une lieue, et les chefs d'ateliers continuent à jouir d'une prime égale au quart des sommes allouées aux machinistes de leur ressort.

L'arrêté du 30 décembre 1844 présentait, surtout dans les premiers moments, quelques difficultés d'exécution; les ordres de service, ci-annexés sous les nos XVI³ et XVI⁴, ont eu pour objet de les aplanir.

Nous nous sommes étendus longuement sur toutes les mesures relatives à la consommation du coak, par le motif que ces mesures offrent, à notre avis, une très grande importance pour l'avenir de l'exploitation des chemins de fer. Les développements qui vont suivre feront apprécier l'importance des résultats obtenus en 1844.

Le tableau n^o XV¹ donne le relevé de la fabrication du coak dans les fours de l'administration pendant l'année 1844. Les 1,000 kilog. de coak fabriqués ont coûté, y compris les frais généraux et de surveillance et la main-d'œuvre, fr. 24-48. Ce prix a varié de la manière suivante dans les diverses localités :

A Ostende, il a été de	fr.	53	27
A Gand, » de		31	68
A Malines, » de		29	20
A Ans, » de		18	71
Et à Jemmapes, » de		20	68

Il a été fabriqué, pendant l'année 1844, dans ces diverses localités,

680,022 $\frac{1}{2}$ hect., ou 23,800,787 kilog. de coak, représentant, au prix moyen de fr. 24-48 déjà cité, une valeur de fr. 582,643-27.

Il a en outre été livré dans différentes stations, suivant le tableau n° XV², 4.760,525 kilog. de coak pour le prix total de fr. 91,528-81.

Le prix moyen du coak consommé en 1844 a donc été de fr. 23-60 par 1,000 kilog.

Nous voyons au tableau n° XII, que la quantité de coak économisée en 1844, comparativement à 1843, a été de 4,571,562 kilog. Au prix de fr. 23-60, cette quantité de coak représente une valeur de fr. 105,164-14.

Le montant total des primes payées aux machinistes et chefs d'ateliers étant de fr. 27,872-04 (*voir* le tableau ci-annexé, n° XIII), l'économie totale réalisée en 1844, comparativement à 1843, s'élève, par conséquent, après déduction des primes, à plus de fr. 75,000, sans tenir compte des primes accordées pour le même objet pendant 1843 et qui se sont élevées à fr. 19,276-20.

Nous avons dit plus haut que les économies réalisées depuis quelques années dans la consommation du coak doivent être attribuées, en grande partie, aux dispositions des 1^{er} janvier 1843 et 6 mai 1844. Une bonne partie de ces résultats doit, d'un autre côté, être attribuée aux améliorations et aux perfectionnements apportés aux locomotives. C'est pour le récompenser de ses efforts, ayant pour objet le perfectionnement des locomotives, et l'indemniser des dépenses extraordinaires qu'il a faites dans ce but, qu'une somme de fr. 15,000 a été accordée à M. l'ingénieur en chef mécanicien Cabry; le texte de l'arrêté royal du 7 juillet 1844, par lequel cette récompense a été accordée, se trouve ci-annexé sous le n° XVII.

Enfin un nouveau mode de distribution de vapeur dans les cylindres des locomotives a été inventé tout récemment par l'un des ingénieurs attachés au service de la locomotion, M. Fischer; ce nouveau système, qui semble promettre d'heureux résultats, sera incessamment soumis à des essais comparatifs, qui seront dirigés de manière à ce que l'on puisse apprécier le mérite de chacun des systèmes employés jusqu'à ce jour.

Le tableau n° XIV indique le prix d'adjudication des charbons pour la fabrication du coak depuis 1840 jusqu'à 1845 inclusivement (l'adjudication des charbons nécessaires en 1845 a eu lieu en 1844). Les prix pour 1845 sont restés à peu près les mêmes qu'en 1844. Il n'en avait pas été ainsi pour cette dernière année, pendant laquelle les prix s'étaient, au contraire, trouvés généralement inférieurs à ceux de 1843.

Le tableau n° IX indique le relevé des billes hors de service qui ont dû être retirées des voies et remplacées dans le courant de l'année 1844; le nombre de billes remplacées en 1844 est de 56,136. La dépense pour achat de billes destinées à l'entretien des voies s'est élevée, pendant ladite année, à la somme de fr. 191,100.

La fourniture des billes nécessaires pour l'entretien des voies se fait à la suite d'adjudications publiques; le tableau ci-annexé sous le n° X indique le

prix d'adjudication des billes depuis 1840 jusqu'à 1845; l'on y verra que, depuis plusieurs années, il n'est plus fait usage que de billes en chêne dont en 1844, le prix a varié de fr. 5-20 à fr. 5-55 la pièce; les prix de 1845 sont quelque peu supérieurs et varient de fr. 4-16 à fr. 5-57 la pièce. Les dimensions des billes à livrer en 1845 ne sont point d'ailleurs les mêmes que celles livrées pendant les années précédentes; ces dimensions sont indiquées à la colonne *Observations* du tableau dont nous nous occupons.

Ainsi qu'on peut s'en convaincre par les explications qui précèdent, le renouvellement des billes donne lieu chaque année à des dépenses considérables; il ne faudrait pas en conclure que rien ne se fait pour introduire des économies dans cette partie du service de l'exploitation; depuis plusieurs années, l'on a renoncé complètement aux billes en bois-blanc, à cause de leur prompt détérioration; des essais de diverses espèces ont eu lieu à l'effet de chercher à augmenter la durée des billes employées, mais ils n'ont amené aucun résultat, et enfin, l'on procède en ce moment à des essais à l'effet de rechercher si les billes en bois ne pourraient pas être remplacées avantageusement par des billes en fer ou en fonte. Une commission spéciale s'occupe activement de cette dernière question et se livre à des expériences sur des billes en fer de plusieurs systèmes présentés respectivement par MM. Poncetlet et Gobert, ingénieurs attachés au service de l'exploitation, et Marechal, mécanicien, à Bruxelles.

Ces essais présentent une grande importance, mais il est facile de comprendre que leur résultat ne peut être connu qu'après un délai assez long.

Le tableau ci-annexé n° VIII indique les quantités de rails et accessoires qui ont été remplacés pendant l'année 1844, pour cause d'usure et de rupture.

Il a été remplacé *pour cause de rupture*, en 1844, 916 rails, comprenant ensemble 4,528 portées de 0^m.91 et formant par conséquent ensemble une longueur de 4,120 mètres.

Le remplacement *pour cause d'usure*, comprend 1,544 rails, formant ensemble 7,658 portées de 0^m.91 et 6,969 mètres de longueur.

On a donc renouvelé en 1844, 2,460 rails, d'une longueur totale de 11,089 mètres.

En 1845 il avait été renouvelé :

Pour cause de rupture, 557 rails, comprenant ensemble 2,657 portées de 0^m.91 ou 2,418 mètres.

Pour cause d'usure, 1,468 rails, comprenant ensemble 7,485 portées de 0^m.91 ou 6,811 mètres.

Soit ensemble. pour usure et rupture, 2,005 rails d'une longueur totale de 9,229 mètres.

Les tableaux nos XVIII et XIX présentent le relevé des dépenses de camionnage et factage des marchandises aux diverses stations, pendant les années 1845 et 1844. Les frais de camionnage et de factage se sont élevés, en 1845, à fr. 128,685, et en 1844 à fr. 126,075-80.

L'examen des sommes payées pour chacun des mois de ces deux années fait voir que les dépenses se sont trouvées tout à coup réduites dans une forte proportion, à partir du mois d'août 1844; la dépense moyenne, pendant les cinq mois de mars, avril, mai, juin et juillet 1844, a été de fr. 12,184-78; pendant les cinq mois suivants elle n'a plus été que de fr. 8,901-21; il y a donc eu réduction sur cette dépense de fr. 5,285-57 par mois en moyenne, ce qui représente par an fr. 59,000, ou près de 27 p. % de la dépense antérieure, et ce nonobstant le développement qui s'est manifesté dans les transports de toute espèce.

Les avantages que nous venons de signaler ont été produits par la mise en adjudication publique de l'entreprise du camionnage et du factage des marchandises dans toutes les stations; le tableau ci-annexé n° XX, indique les prix actuels, résultant de cette adjudication, en regard des prix anciens payés en vertu des contrats de la main à la main dont le texte a été inséré au compte-rendu de l'année 1842.

Les nouveaux marchés obtenus par cette adjudication ont été mis à exécution à partir du 1^{er} août 1844; le cahier des charges qui les régit et les arrêtés pris à la suite de l'adjudication se trouvent ci-annexés sous les nos XXI, XXII¹, XXII², XXII³ et XXII⁴.

L'art. 21 du cahier des charges réserve au Gouvernement ainsi qu'aux entrepreneurs, la faculté de résilier les contrats moyennant un avertissement donné trois mois à l'avance. Les contrats expirent d'ailleurs de fait le 31 décembre 1846.

Les états nos XXIII et XXIV indiquent le parcours des convois en 1844, le premier par mois et pour chaque espèce de transports, voyageurs et marchandises; le second par ligne et par mois. Le parcours total de l'année 1844 est de 497,061 lieues de 5 kilom. ou de 2,485,505 kilom., qui se répartissent comme suit :

Service des voyageurs	526,451 lieues ou	65 1/2 p. %.
Id. marchandises	170,650 id. —	54 1/2 »
Total . . .	<u>497,061 lieues ou</u>	<u>100</u>

Le parcours total de 1844 se subdivise d'ailleurs de la manière suivante :

Ligne du Nord . .	67,197 lieues ou environ	15 p. %.
Id. de l'Ouest. . .	133,405 id. id.	27 »
Id. de l'Est . . .	107,859 id. id.	22 »
Id. du Midi . . .	151,817 id. id.	27 »
Id. de la Vesdre.	56,803 id. id.	11 »
Total égal.	<u>497,061 lieues</u>	<u>ou 100</u>

Le tableau n° VII indique les services effectués par chacune des locomotives depuis l'origine de l'exploitation de nos chemins de fer jusqu'à la date du 31 décembre 1844.

Le parcours total fourni à cette date par les 146 locomotives appartenant à l'administration était de 2,129,873 lieues ou 10,649,365 kilom.

Sept de nos locomotives avaient à cette époque effectué un parcours supérieur à 25,000 lieues ou 125,000 kilom., savoir :

La locomotive n° 22, constructeur Cockerill, a parcouru 32,218 lieues.					
Id.	26,	»	Stephenson,	»	28,158 »
Id.	24,	»	id.	»	27,052 »
Id.	25,	»	Cockerill,	»	26,733 »
Id.	12,	»	Stephenson,	»	25,978 »
Id.	55,	»	id.	»	25,752 »
Id.	42,	»	Cockerill,	»	25,654 »

Le même tableau permet de voir que, des 146 locomotives que possédait l'administration à la date du 31 décembre 1844, 105 avaient été fabriquées dans les établissements belges et 43 provenaient de l'étranger; les 105 locomotives indigènes se répartissent de la manière suivante entre les établissements belges :

Établissement Cockerill, à Seraing		77 locomotives.
Id.	du Renard, à Bruxelles	15 »
Id.	de St-Léonard, à Liège	11 »
Ensemble		105 locomotives.

L'établissement Cockerill, de Seraing, a livré ses premières locomotives vers la fin de l'année 1835, la société du Renard, au mois de mai 1839, et la société St-Léonard, au commencement de 1840.

Des 43 locomotives d'origine étrangère, 42 sortent des établissements anglais et 1 a été construite en Amérique. Cette dernière a été acquise récemment, à l'effet de faire l'essai, sur la ligne de la Vesdre, des locomotives du système américain regardées généralement comme d'un usage convenable sur les chemins de fer à fortes rampes et à courbes de petits rayons.

L'on n'a eu qu'à s'applaudir jusqu'ici des essais qui ont été faits de cette locomotive sur la ligne de la Vesdre.

Les 42 locomotives d'origine anglaise se répartissent comme suit, entre les divers constructeurs :

R. Stephenson	30 locomotives.
Longridge	10 »
Fenton Murray	1 »
Sharp Roberts	1 »
Ensemble	42 locomotives.

Les dernières locomotives anglaises ont été livrées en 1840.

La valeur estimative des objets qui formaient l'approvisionnement du magasin central de Malines, au commencement et à la fin de l'année 1844 se trouve indiquée au tableau ci-annexé, n° XI. Ces objets se divisent en deux catégories distinctes ; ceux destinés au service de la *construction* du chemin de fer et du matériel, et ceux destinés au service de l'*exploitation* et de l'entretien du chemin de fer.

Les premiers sont achetés sur le fonds des emprunts et leur prix figure parmi les dépenses de *premier établissement*.

Les seconds sont payés sur le fonds du budget et leur prix fait partie des *dépenses d'exploitation*.

Au 1^{er} janvier 1844, la valeur des objets destinés à l'*exploitation*, était de fr. 762,914 49

Au 1^{er} janvier 1845, le magasin contenait des objets de la même espèce pour 776,765 82

Le magasin central s'est donc enrichi pendant l'année 1844, d'objets destinés à l'exploitation, pour une valeur de fr. 15,849 53

Au 1^{er} janvier 1844, la valeur des objets destinés à la *construction* était de : fr. 1,047,699 84

Au 1^{er} janvier 1845 la valeur de ces objets en magasin s'élevait à 1,112,088 72

Le magasin s'est donc enrichi, en 1844, d'objets destinés à la construction, pour une valeur de fr. 64,588 88

La valeur totale des objets de toute espèce renfermés au magasin central de Malines était, au 1^{er} janvier 1845, de . fr. 1.888,852 54

§ 2.

Tarifs.

Les tarifs des frais de transport par le chemin de fer, tant des voyageurs que des marchandises de toute espèce, sont restés, en 1843 et 1844, ceux décrétés par l'arrêté royal du 22 mars 1842, modifiés par les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre suivants et du 14 avril 1845; différentes modifications partielles ont, en outre, été apportées aux tarifs dans le courant des deux années 1843 et 1844; l'on trouvera ci-annexés, sous le n° XXVI, les arrêtés ministériels par lesquels ces différentes modifications ont été introduites.

Le premier de ces arrêtés, daté du 13 juin 1843, a pour objet d'admettre à

la 1^{re} classe des marchandises de roulage *les laines brutes* (dites *en masse*), qui précédemment se trouvaient à la 2^e classe. Cette disposition a été regardée comme indispensable pour conserver au port d'Ostende le transit des laines à destination de Roubaix, Tourcoing, etc.

L'arrêté du 31 octobre 1843 a pour objet : 1^o de supprimer la remise de 10 p. %, précédemment accordée aux transports de marchandises de la 1^{re} classe par charge complète de convoi (20 waggons); 2^o d'introduire la location de waggons pour le transport des marchandises de la 1^{re} classe, aux conditions ci-après :

- a. Prix de location par waggon et par jour, fr. 3
- b. Prix de transport par waggon et par lieue, avec retour à vide, fr. 2; avec retour à charge, fr. 3-50.
- c. La location se fait par périodes de 15 jours au moins.
- d. Charge *maximum* par waggon, 4,500 kilog.; pendant les mois de décembre, janvier et février, le *maximum* peut être réduit à 4,000 kilog.

Ces dispositions avaient pour but de faire cesser les embarras résultant de la pénurie du matériel, en présence du développement pris tout-à-coup par le transport des marchandises pondéreuses sur la ligne du midi; par la location de waggons, telle qu'elle est décrite ci-dessus, on intéressait directement les expéditeurs à multiplier l'usage du matériel des transports.

Nous verrons plus loin que les prix fixés par l'arrêté du 31 octobre 1843 ont été réduits par l'arrêté du 3 mai 1844.

L'arrêté du 29 novembre 1843, ci-annexé, stipule que les expéditeurs de pierres de taille sont seuls responsables des avaries qui surviennent à ces marchandises, dont ils ont à opérer ou à surveiller le chargement et le déchargement, l'administration n'assumant de ce chef aucune responsabilité. Les motifs de cette décision sont suffisamment indiqués dans les considérants de l'arrêté.

Les arrêtés des 12 et 30 avril 1844 ci-annexés ont accordé, le premier, le transport gratuit *des bagages* des émigrants qui vont s'embarquer dans un des ports de Belgique; le second, une remise de 50 p. % sur les prix du tarif pour le transport des produits belges dirigés sur un des ports de Belgique, pour y être embarqués à destination des établissements coloniaux fondés par des sociétés belges; le premier de ces deux arrêtés a pour objet d'attirer les émigrants dans les ports du pays; le but du second est évidemment de favoriser l'exportation de nos produits.

L'arrêté du 3 mai 1844 a réduit à fr. 1-70, par lieue, le prix de transport du waggon de marchandises de 1^{re} classe par location; ce prix avait été d'abord fixé à fr. 2, par l'arrêté déjà cité du 31 octobre 1843.

Par l'arrêté du 7 octobre 1844, le *zinc laminé et emballé, destiné à l'exportation*

tation, a été admis à la 1^{re} classe, afin que l'exportation de cet article pût avoir lieu par les ports du pays.

Une remise de 50 p. % a été accordée par l'arrêté du 29 octobre 1844 en faveur des émigrants, pour les voitures de 5^e classe seulement. Cette faveur ne s'applique qu'aux transports composés d'au moins trente personnes.

Enfin, l'arrêté du 27 décembre 1844, ci-annexé, accorde à l'administration la faculté d'opérer, après un délai de six heures, le déchargement des waggons portant des marchandises en vrac, et ce moyennant le prix modique de fr. 1 par waggon. Les considérants de cet arrêté exposent suffisamment le but de cette mesure, qui est d'utiliser plus complètement le matériel des transports. Cette disposition peut être regardée comme très utile pour le service de l'exploitation; elle n'a d'ailleurs soulevé jusqu'ici aucune réclamation.

Divers autres arrêtés, relatifs aux tarifs des lignes de Braine-le-Comte à Namur, de Liège à Verviers et à la frontière prussienne, ont en outre été pris dans le courant de l'année 1845, au fur et à mesure de l'organisation des transports sur ces lignes: nous avons cru inutile de les publier, attendu que les tarifs décrétés par ces arrêtés sont calculés, en tous points, sur les bases des tarifs des autres lignes, et ne présentent, sous ce rapport, aucun intérêt.

Les bases du tarif actuel du transport des marchandises de roulage sont:

1 ^o Marchandises de la 1 ^{re} classe, formant à elles seules, $8\frac{1}{3}$ p. % de la quantité totale des marchandises transportées	5	c ^{es} par 100 kil. et par lieue.
2 ^o Marchandises de la 2 ^e classe, formant $13\frac{2}{3}$ p. % de la quantité totale des marchandises transportées	$7\frac{1}{2}$	id.
3 ^o Marchandises de la 3 ^e classe formant seulement 1 p. % de la quantité totale des marchandises transportées . . .	10	id.

Les diverses modérations accordées successivement réduisent ces prix de la manière suivante :

a. Pour l'exportation des houilles et fontes en gueuses, à . .	$3\frac{1}{2}$ c ^{es} par 100 kil. et par lieue.	
b. Pour l'exportation et le transit. { des objets de la 1 ^{re} classe	4	»
	Id. 2 ^o »	6 »
	Id. 3 ^o »	8 »
c. Pour les charges complètes. { Id. 2 ^o »	$6\frac{3}{4}$	»
	Id. 3 ^o »	9 »
d. Pour la location de waggons sans distinction de classe. { A moins de 20 lieues, à	6	»
	A 20 lieues et plus, à	$5\frac{56}{100}$ »
e. Et enfin une partie des objets de la 2 ^e classe expédiés par charge complète et quelques matières premières importées, sont taxées à raison de	6	»

Les transports entre la Belgique et l'Allemagne par le chemin de fer rhénan ne tombent point sous l'application des dispositions décrites ci-dessus; ces transports sont régis par des tarifs spéciaux, déterminés par la convention ci-annexée, sous le n^o XXVII. Cette convention est précédée du rapport par

lequel le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation l'a présentée à l'approbation du Département des Travaux Publics, et elle est suivie de l'arrêté ministériel qui l'a approuvée et qui a décrété la mise à exécution du tarif international.

L'examen de ladite convention et du tableau qui y est annexé font voir que le tarif belge-rhénan partage les transports de marchandises en deux catégories : les transports par charge complète de 4,000 à 4,500 kilog., et ceux par charge incomplète.

Les marchandises transportées par charge complète sont taxées à des prix différents, selon la classe à laquelle elles appartiennent ; le tarif comprend trois classes : la 1^{re} classe est taxée, en Belgique, à raison de 4 1/2 ou 5 centimes par 100 kilog. et par lieue, selon que le transport se fait à plus ou à moins de 20 lieues de distance ; la 2^e classe est taxée, en Belgique, à raison de 5 ou 5 1/2 centimes, et la 3^e classe à raison de 6 ou 6 1/2 centimes, selon les mêmes distances.

Les prix pour le parcours sur le chemin de fer rhénan sont respectivement de 5, 6 1/2 et 7 1/2 centimes par 100 kilog. et par lieue ; les marchandises appartenant aux deux premières classes sont dénommées ; tous les objets non compris dans les deux premières classes font partie de la troisième.

Les transports par charge incomplète sont taxés aux prix ci-après :

De 500 à 4,000 kilog.,	8	centimes par 100 et par lieue ;
De 50 à 500 id.	10	id. id.
* De 5 à 50 id.	20 et 22	id. id.

Les prix que nous venons d'indiquer ne comprennent point la remise à domicile ; la remise à domicile est facultative pour les colis au-dessus de 500 kilog., et elle est obligatoire pour ceux au-dessous de ce poids.

Les colis de 5 kilog. et au-dessous sont taxés à un prix uniforme, quelle que soit la distance ; ce prix est de 60 centimes en Belgique et de 65 centimes en Allemagne, y compris la remise à domicile.

L'exploitation du chemin de fer entre Verviers et Ronheide (sommet du plan incliné d'Aix-la-Chapelle) se fait au moyen d'un service commun, réglé par la convention du 6 mars 1845, approuvée le 10 mai suivant. (*Voir l'annexe n° XXVIII.*)

Aux termes d'une convention, dont le texte est ci-annexé sous le n° XXIX, la compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres a établi, entre Douvres et Ostende, un service régulier de bateaux à vapeur, transportant à la fois les dépêches et les voyageurs. Cette convention est suivie de la dépêche ministérielle, contenant sa ratification de la part du Gouvernement belge, et d'une convention supplémentaire réglant le mode de comptabilité des transports entre l'Angleterre, la Belgique et la Prusse. Cette dernière a principalement pour

objet de permettre aux voyageurs de prendre à Londres, en Belgique ou en Allemagne, les coupons pour le trajet entier entre ces trois destinations; l'on trouvera également ci-annexé, sous le n° XXX, l'ordre de service qui a prescrit l'exécution de cette dernière convention, et le tarif qui en est la conséquence.

Les résultats obtenus par l'établissement de ce nouveau service à vapeur entre Ostende et l'Angleterre ont été des plus satisfaisants; il conste, en effet, du rapport, ci-annexé sous le n° XXXI, adressé au Département des Travaux Publics, le 29 janvier 1845, par le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, que le mouvement du port d'Ostende s'est élevé, en 1844, à 22,459 voyageurs, tandis qu'en 1843 il n'avait atteint que 13,528 voyageurs, ce qui constitue une augmentation de 8,911 voyageurs ou de plus de $\frac{5}{8}$. Cette amélioration doit, en grande partie, être attribuée à l'établissement du nouveau service de la compagnie de Douvres, lequel a été mis en vigueur à dater du 1^{er} août 1844. Si, au lieu de deux services par semaine, on avait un service quotidien, comme le propose le Gouvernement par le projet de loi du 9 juin 1844, ce mouvement prendrait une extension plus considérable encore. Au rapport précité du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation sont joints deux tableaux : le premier indiquant pour les années 1843 et 1844, la répartition des voyageurs du port d'Ostende entre les divers services de bateaux à vapeur; le second présentant la statistique du mouvement et de la recette du service international dont il s'agit, pendant les cinq derniers mois de 1844.

Le problème à résoudre par la fixation des bases du tarif belge-rhénan est d'attirer sur les ports du pays et spécialement sur celui d'Anvers, le transit des marchandises de l'Allemagne; cette dernière condition ne peut être remplie que pour autant que les frais de transport par le chemin de fer entre Anvers et Cologne ne soient pas plus élevés que ceux de la navigation du Rhin entre cette dernière ville et Rotterdam; il faut, de plus, que les formalités de douanes ne viennent point, par leur complication, apporter des entraves au développement du commerce de transit par le railway.

Le Gouvernement n'a reculé devant aucune mesure, compatible avec les intérêts du trésor et de l'industrie nationale, pour atteindre aussi complètement que possible les deux conditions essentielles que nous venons d'indiquer; les prix de transport entre la Belgique et l'Allemagne et la classification des marchandises dans le tarif belge-rhénan ont été combinés de telle manière que, pour la plupart des articles importants, les frais par le railway sont inférieurs ou, au plus équivalant à ceux de la navigation du Rhin; différentes modifications sont même en ce moment sur le point d'être adoptées, à l'effet de niveler les prix du railway avec ceux du Rhin, pour quelques articles dont le fret par la voie fluviale s'est abaissé depuis la formation du tarif; ces modifications feront l'objet d'une nouvelle convention avec l'administration du chemin de fer rhénan.

Les modifications peu nombreuses apportées jusqu'à ce jour aux tarifs belges-rhéens, sont les suivantes :

À dater du 3 mars 1844 les *cotons filés (twist)*, précédemment taxés au prix de la 2^e classe, ont été admis à la 1^{re} classe, afin de faciliter le transit de cet article dont l'Allemagne consomme des quantités considérables pour l'alimentation de ses fabriques.

Les *filés de lin et de laine* ont partagé les avantages accordés au *twist*.

Le *sucré brut* qui se trouve à la 2^e classe du tarif international a joui, à partir du 22 mars 1844, d'une remise de 10 p. %. Cette mesure a eu pour but de niveler les prix de transport du railway et du Rhin, ces derniers, ayant éprouvé un rabais. Il est question, dans les nouvelles modifications projetées, d'admettre le *sucré brut* à la 1^{re} classe.

Enfin les *huiles de graines* taxées précédemment à la 3^e classe, ont été admises à la 2^e; cette mesure a été dictée dans l'intérêt de l'exportation des huiles fabriquées dans le pays.

Ces modifications reposent évidemment sur les principes exposés plus haut, car elles ont eu pour but d'attirer le transit par la Belgique, en abaissant les frais de transport au taux des transports par le Rhin.

Les changements apportés au régime de douane en ce qui concerne le transit démontrent que sous ce rapport aussi le Gouvernement s'est conformé à ces principes; nous citerons spécialement les arrêtés ci-annexés, sous le n^o XXXII.

Le premier de ces arrêtés, donné le 20 août 1842, a pour objet d'accorder au commerce des facilités de transit plus grandes que celles déterminées par la loi du 18 juin 1836; ces facilités consistent principalement dans la dispense de toute visite à la frontière et dans la réduction des frais de plombage.

Le deuxième, du 8 octobre 1842, et le troisième, du 29 du même mois, sont relatifs aux formalités de douane sur les chemins de fer de Courtray à Lille et de Tournay à Courtray.

Le quatrième porte la date du 11 novembre 1842 et détermine le régime de douane applicable au chemin de fer de Mons à Valenciennes, par Quiévrain.

Le cinquième, du 9 mai 1843, a eu pour objet de faciliter le transit par la frontière prussienne, en attendant l'achèvement du chemin de fer de Liège à la même frontière.

L'arrêté du 1^{er} juin 1843 a rendu applicable au transport des marchandises entre Quiévrain et Valenciennes, le régime de douane décrété par l'arrêté précité du 29 octobre 1842, pour le chemin de fer de Courtray à Lille. Le même arrêté du 1^{er} juin prescrit l'accomplissement de toutes les formalités de douane au bureau de Quiévrain.

L'arrêté du 13 juillet 1843 exempte de tout droit le transit des *laines en masse*.

Celui du 23 septembre de la même année supprime, pour les marchandises transportées par le chemin de fer, les droits de transit établis par l'art. 55 de la loi du 18 juin 1856, de même que les droits spéciaux désignés par le *litt. D* annexé à ladite loi, à l'exception toutefois de ceux concernant les *ardoises* et le *charbon de terre*.

Les deux arrêtés datés du 14 octobre 1843, ont déterminé : le premier, le régime de douanes applicable au chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse; ce régime est celui décrété par l'arrêté du 29 octobre pour le chemin de fer de Courtray à Lille; le second est relatif au même objet et décrète l'établissement d'un entrepôt public à Verviers.

Enfin, les arrêtés des 25 mars 1844 et 3 février 1845 autorisent les receveurs des douanes à réduire le cautionnement à fournir pour le transit direct, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits atteignent, pour le premier arrêté, la somme de fr. 200,000, et, pour le second, celle de fr. 50,000.

§ 3.

Mouvement des transports.

Les tableaux ci-annexés sous les nos XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVI et XXXVII, présentent des renseignements complets sur le mouvement des transports de toute espèce, pendant l'année 1844.

Le tableau n° XXXVIII donne la récapitulation du mouvement des marchandises, *par station*, pendant l'année 1843. Ce dernier tableau n'a pas encore été publié jusqu'ici.

Nous examinerons successivement les résultats principaux consignés dans ces documents et comparerons quelques-uns de ces résultats avec ceux obtenus pendant les années précédentes.

Le nombre de voyageurs qui ont circulé sur nos chemins de fer en 1844, est de 3,381,529, savoir :

Voyageurs civils.	{	1 ^{re} classe	362,254	}	3,360,862
		2 ^e id.	928,606		
		3 ^e id.	2,070,022		
Transports militaires			6,214	}	20,667
Id. extraordinaires.			14,455		
Total égal			3,381,529		

En 1845, le nombre de voyageurs transportés ne s'était élevé qu'à 5,085,549, savoir :

Voyageurs civils.	{	1 ^{re} classe	510,506	}	5,071,095
		2 ^e id.	854,598		
		3 ^e id.	1,906,589		
Transports militaires			9,774	}	14,256
Id. extraordinaires.			4,482		
Total égal.					5,085,549

L'augmentation, en 1844, comparativement à 1843, a donc été de 296,180 voyageurs, savoir :

Voyageurs civils.	{	1 ^{re} classe	51,928	}	289,769
		2 ^e id.	74,208		
		3 ^e id.	163,633		
Transports militaires et extraordinaires.					6,411
Total égal					296,180

Cette augmentation équivaut à un peu plus de 9 p. %.

La répartition des voyageurs dans les trois classes de voitures a été, en 1844, comme suit :

1 ^{re} classe.	10 ³ / ₄ p. %;
2 ^e id.	27 ² / ₃ »
3 ^e id.	61 ⁷ / ₁₃ »
	100 »

En 1845, la répartition avait eu lieu dans la proportion suivante :

1 ^{re} classe.	10 ¹ / ₁₀ p. %;
2 ^e id.	27 ⁸ / ₁₀ »
3 ^e id.	62 ¹ / ₁₀ »
	100 »

Les chemins de fer de Belgique ont été fréquentés, en 1844, par 9,239 voyageurs par jour, dont 9,182 voyageurs civils et 57 voyageurs militaires. etc. Le tableau n° XXXIII fait voir que le nombre de voyageurs a varié considérablement entre les différents mois de l'année; ainsi, pour ne parler que des voyageurs civils, le mois de septembre est celui où il y en a eu le plus, et le mois de décembre celui où il y en a eu le moins.

Le nombre moyen de voyageurs civils transportés par jour en septembre a été de 15,228 et en décembre de 6,598, ou seulement d'un peu plus de la moitié.

Le poids total des bagages a été, en 1844, de 10,496,068 kilog., ce qui fait, terme moyen, pour chaque voyageur, $5^{12}/_{100}$ kilog. ; en 1843, le poids total des bagages avait été de 9,543,625, ou terme moyen, par voyageur, $5^{11}/_{100}$ kilog.

L'augmentation totale, en 1844, a donc été, comparativement à 1843, de 952,443 kilog. de bagages ou de près de 10 p. %.

Il a été transporté, en 1844, 29,448 groups finances ; en 1843 ce transport n'avait été que de 23,550 ; l'augmentation de cette catégorie de transport a donc été, en 1844, de 5,898 groups ou de 25 p. %.

Voici de quelle manière se sont répartis, en 1843 et en 1844, les transports de finances :

			1843.	1844.
Sommes de fr.	1 à	100	Groups. 10,380	Groups. 13,083
Id.	101 à	500	7,904	9,374
Id.	501 à	1,000	2,409	3,017
Id.	1,001 à	5,000	2,448	3,305
Au-dessus de fr.	5,000		335	562
Or et papier			74	102
Totaux			23,550	29,448

Ce tableau démontre que jusqu'à ce jour les transports de fonds et valeurs se sont renfermés dans les sommes peu importantes.

Le tableau ci-dessous présente la comparaison du mouvement des petites marchandises pendant les années 1843 et 1844.

		1843.	1844.
Transports par colis, 1 ^{re} classe (de 5 kilog. et au-dessous). .		Colis. 192,198	Colis. 227,480
Transports au poids, {	2 ^e classe (de 5 à 50 kil.) . .	Kilog. 3,929,518	Kilog. 4,962,000
	3 ^e id. (de 50 à 500 id.) . .	16,821,210	21,463,590
	4 ^e id. (de 500 à 4,000 id.) . .	4,358,483	13,370,320
Total des transports au poids		25,109,211	39,800,910

L'augmentation en 1844 est de :

55,282 colis de 5 kil. et au-dessous ou de	18 p. %.
1,052,482 kil. de 5 à 50 kil.	ou de 26 »
4,647,580 » de 50 à 500 »	ou de 27 »
9,011,857 » de 500 à 4,000 »	ou de 260 »

La grande augmentation de ces derniers articles, en 1844, provient de ce que le tarif belge-rhénan n'admet point les marchandises au tarif du roulage à un poids inférieur à 4,000 kil.; dans ce tarif, toutes les expéditions de moins de 4,000 kil. sont forcément taxées comme petites marchandises.

Il a été transporté, en 1844, 3,491 voitures, en 1843 il n'en avait été transporté que 3,000; l'augmentation, en 1844, est de 491 voitures ou de 16 p. %.

Les 3,491 voitures transportées en 1844 se composent de

Voitures à 4 roues, ...	3,420
Id. 2	71
Ensemble	<u>3,491</u>

En 1844, il a été transporté 2,154 chevaux.

En 1843, on n'en avait transporté que 1,700

Augmentation, en 1844 454 chevaux

ou de plus de 26 p. %.

Il a été transporté, en 1844, 12,691 têtes de gros bétail et 59,056 de petit bétail; ces transports s'étaient bornés, en 1843, à 8,609 têtes de gros bétail et 53,562 de petit bétail; l'augmentation, en 1844, est de 4,082 têtes de gros bétail ou de 47 p. % et de 5,494 têtes de petit bétail ou de 16 p. %.

Le mouvement des marchandises de roulage s'est élevé, en 1844, à 520,422,667 kilog., savoir :

474,624,840 kilog. ou	91 p. % par classes.
Et 45,797,827 kilog. ou	9 p. % par location de waggon.
Ensemble. . 520,422,667 kilog. ou	<u>100.</u>

En 1843, le mouvement des grosses marchandises avait été de 335,455,820 kilog., savoir :

294,857,526 kilog. ou	88 p. % par classes.
38,616,294 kilog. ou	12 p. % par location de waggon.
Ensemble. . 335,455,820 kilog. ou	<u>100.</u>

L'augmentation, en 1844, est donc de 186,968,847 kilog. ou de plus de 56 p. %.

Les différences les plus frappantes que l'on remarque dans cette répartition des transports sont celles des chevaux et bestiaux, des marchandises de roulage et des marchandises de diligence par colis de 5 kil. et au-dessous.

Les deux lignes sur lesquelles il a été transporté le plus de marchandises de roulage sont celles de l'Est et du Midi.

L'on pourrait, au moyen des tableaux dont nous faisons l'analyse, rechercher l'ordre d'importance de chacune des stations pour les différentes espèces de transports ; nous nous contenterons de faire remarquer que les dix stations les plus importantes pour les transports de voyageurs sont celles de :

Bruxelles (Nord), qui a fourni.	. . .	456,589	voyageurs.
Gand,	id. . . .	246,751	id.
Anvers,	id. . . .	192,987	id.
Malines,	id. . . .	182,994	id.
Bruxelles (Midi),	id. . . .	181,544	id.
Liège,	id. . . .	152,665	id.
Bruges,	id. . . .	120,275	id.
Louvain,	id. . . .	111,954	id.
Mons,	id. . . .	105,073	id.
Verviers.	id. . . .	85,565	id.

Ces dix stations ont fourni ensemble . 1,793,951 voyageurs, ou plus de la moitié de la totalité.

Les dix stations les plus importantes pour les expéditions de marchandises de roulage, y compris celles expédiées par location de waggons, sont les suivantes :

Liège, qui a fourni.		89,442,112	kil. grosses marchand.
Anvers,	id. . . .	61,026,522	id.
Ans,	id. . . .	48,908,661	id.
Manage,	id. . . .	53,055,280	id.
Louvain,	id. . . .	25,071,756	id.
Tournay,	id. . . .	21,637,751	id.
Charleroy,	id. . . .	21,055,246	id.
Écaussines,	id. . . .	15,157,650	id.
Chênée,	id. . . .	14,970,452	id.
Gosselies,	id. . . .	12,550,560	id.

Ces dix stations ont fourni ensemble. 542,615,550 kilog. marchandises de roulage, ce qui équivaut à près de 66 p. % ou $\frac{2}{3}$ de la totalité.

Il peut être curieux de chercher le même arrangement pour chacune des classes de grosses marchandises ; les dix stations d'où il a été expédié les plus grandes quantités de marchandises de roulage de la 1^{re} classe sont celles de :

Liège,	qui a fourni.	78,715,700	kil. march. de la 1 ^{re} cl.
Ans,	id.	48,726,700	id.
Manage,	id.	51,760,200	id.
Tournay,	id.	20,909,700	id.
Charleroy,	id.	20,586,200	id.
Louvain,	id.	19,010,200	id.
Anvers,	id.	18,731,100	id.
Écaussines,	id.	15,118,600	id.
Chênée,	id.	15,544,400	id.
Gosselies,	id.	12,185,700	id.

Ces dix stations ont fourni ensemble, 278,888,500 kilog. de marchandises de la 1^{re} classe, ou plus de 68 p. % de la totalité.

Les dix stations les plus importantes au point de vue des expéditions de marchandises de roulage de la 2^e classe, sont :

Anvers,	d'où il a été expédié	27,627,580	kil. march. de la 2 ^e cl.
Bruxelles (Nord),	id.	6,199,150	id.
Liège,	id.	4,007,570	id.
Louvain,	id.	3,937,230	id.
Bruxelles (Midi),	id.	3,552,780	id.
Gand,	id.	2,053,270	id.
Herbesthal (front. d'Allem.),	id.	1,794,500	id.
Namur,	id.	1,429,570	id.
Manage,	id.	1,228,790	id.
Tirlemont,	id.	1,215,490	id.

L'ensemble des expéditions de marchandises de roulage de la 2^e classe à ces dix stations est de. 53,025,910 kil. ou plus de 81 p. % de la totalité.

La station d'Anvers seule fournit plus de la moitié de cette quantité, ou plus de 40 p. % de la totalité des marchandises de la 2^e classe.

Enfin les dix stations les plus importantes au point de vue des expéditions de petites marchandises (nous parlons des transports au poids, sans tenir compte de ceux par colis, au-dessous de 5 kil.), sont celles de :

Bruxelles (Nord),	d'où il a été expédié	5,611,730	kil. petites marchand.
Anvers,	id.	4,956,400	id.
Bruxelles (Midi),	id.	3,658,110	id.
Liège,	id.	3,321,290	id.
Gand,	id.	3,248,070	id.
Herbesthal (front. d'Allem.),	id.	2,567,380	id.
Verviers,	id.	2,176,830	id.
Courtray,	id.	1,567,980	id.
Louvain,	id.	1,511,490	id.
Quiévrain,	id.	1,152,510	id.

Il a donc été expédié de ces dix stations 29,571,790 kilog. marchandises de diligence, ou près de 75 p. %, ou $\frac{3}{4}$ de la totalité.

Dans les considérations qui précèdent nous n'avons examiné l'ordre d'importance des diverses stations que sous le rapport des quantités *expédiées* de ces stations; il peut être curieux de classer également les stations au point de vue des transports qui sont reçus par chacune d'elles, c'est-à-dire en les considérant comme points d'arrivée.

Ces renseignements se trouvent consignés dans les tableaux nos XXXVII.

Voici quelques observations qui nous semblent présenter quelque intérêt.

Les dix stations qui ont reçu le plus de voyageurs en 1844 sont les suivantes :

Bruxelles (Nord), qui a reçu.		429,600	voyageurs.
Gand,	id.	246,900	id.
Anvers,	id.	194,700	id.
Malines,	id.	188,900	id.
Bruxelles (Midi),	id.	179,800	id.
Liège,	id.	142,100	id.
Bruges,	id.	121,700	id.
Louvain,	id.	112,900	id.
Mons,	id.	99,500	id.
Verviers,	id.	85,700	id.

Ces 10 stations ont reçu ensemble . . . 1,801,800 voyageurs, ou plus de la moitié de la totalité. On remarque que, pour le mouvement des voyageurs, les stations les plus importantes comme points de départ sont également, et dans le même ordre, les plus importantes comme points d'arrivée; on remarque aussi que le nombre de voyageurs au départ de chaque station est, à peu de chose près, le même qu'à l'arrivée, et enfin, que le mouvement des voyageurs entre les diverses stations est sensiblement le même dans les deux sens. Le mouvement des voyageurs diffère essentiellement, sous ce rapport, de celui des marchandises, ainsi que nous allons le voir.

Les dix stations qui ont reçu le plus de marchandises de roulage (non compris celles transportées par location de waggon) sont :

Bruxelles (Nord),	qui a reçu.	. . .	65,110	tonn. de march. de roul.
Herbesthal (front. pruss.),	id.		57,105	id.
Verviers,	id.		52,485	id.
Mouscron,	id.		25,826	id.
Quiévrain,	id.		22,584	id.
Ans,	id.		21,424	id.
Tirlemont,	id.		19,075	id.
Chênée,	id.		18,419	id.
Anvers,	id.		18,058	id.
Liège,	id.		15,786	id.

Ensemble. . . 295,620 tonneaux ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité.

Ce tableau se compose, en grande partie, de stations autres que celles qui occupent le premier rang comme points de départ; la station de Liège qui, dans ce dernier tableau, est la première, se trouve ici la dixième; elle a expédié 89,442 tonneaux et n'en a reçu que 15,786 ou environ $\frac{1}{6}$; Anvers a expédié 61,026 tonneaux et n'en a reçu que 18,058 ou moins du tiers.

Cette observation, qui s'applique généralement à tous les transports de marchandises, prouve que lorsque l'on recherche l'importance des stations pour le transport des marchandises, il est indispensable de distinguer s'il s'agit de leur importance comme points de départ ou bien comme points d'arrivée.

Nous donnons ici, rangées d'après leur importance, les dix stations où il a été reçu le plus de marchandises de roulage de la 1^{re} classe; ce sont :

Bruxelles (Nord), où il a été reçu.	. . .	57,117	tonnes de la 1 ^{re} classe.
Herbesthal,	id. . . .	50,865	id.
Verviers,	id. . . .	29,751	id.
Mouscron,	id. . . .	24,785	id.
Quiévrain,	id. . . .	21,909	id.
Ans,	id. . . .	21,118	id.
Chénée,	id. . . .	18,201	id.
Tirlemont,	id. . . .	17,818	id.
Anvers,	id. . . .	14,440	id.
Liège,	id. . . .	12,716	id.

Ensemble. . . . 248,716 tonneaux de marchandises de la 1^{re} classe ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité.

Les dix stations les plus importantes, considérées comme points d'arrivée des marchandises de roulage de la 2^e classe, sont :

Herbesthal,	où il est arrivé.	. . .	24,624 ⁽¹⁾ tonn. de la 2 ^e classe.
Bruxelles (Nord),	id. . . .	7,177	id.
Anvers,	id. . . .	5,419	id.
Liège,	id. . . .	2,891	id.
Verviers,	id. . . .	2,628	id.
Malines,	id. . . .	2,549	id.
Gand,	id. . . .	2,522	id.
Mons,	id. . . .	2,198	id.
Louvain,	id. . . .	1,759	id.
Courtray,	id. . . .	1,486	id.

Ensemble. . . . 51,053 tonneaux de marchandises de roulage de la 2^e classe ou 78 p. % ou plus de $\frac{3}{4}$ de la totalité.

(1) Dont 22,292 venant d'Anvers.

Enfin, considérées au point de vue de l'arrivée des petites marchandises au poids (non compris celles de 5 kilog. et au-dessous transportées par colis) les dix stations les plus importantes sont :

Bruxelles (Nord), où il a été reçu.	. . .	6,711 tonn. petites marchand.	
Verviers,	id. . . .	3,009	id.
Anvers,	id. . . .	2,986	id.
Herbesthal,	id. . . .	2,969	id.
Liège,	id. . . .	2,720	id.
Gand,	id. . . .	2,266	id.
Courtray,	id. . . .	1,612	id.
Louvain,	id. . . .	1,569	id.
Mons,	id. . . .	1,356	id.
Malines,	id. . . .	1,310	id.

Ensemble. . . 26,308 tonneaux petites marchandises ou $\frac{2}{3}$ de la totalité.

Dans les observations qui précèdent, la station frontière d'Herbesthal représente l'ensemble des différentes stations du chemin de fer rhénan.

§ 4.

Recettes de l'exploitation.

Les tableaux ci-annexés sous les n^{os} XXXIX, XL, XLI, XLII et XLIII, donnent sur les recettes de nos chemins de fer en 1844, tous les renseignements désirables; ils sont suivis du tableau n^o XLIV, qui présente la recette des marchandises dans les diverses stations pendant l'année 1843. Ce dernier document relatif à 1843 n'a point été publié jusqu'ici.

Le produit total du chemin de fer s'est élevé, en 1844,
à fr. 11,230,493 31
En 1843, le produit total avait été de 8,994,439 33

La recette totale de 1844 a donc dépassé celle de 1843
de fr. 2,236,053 98
ou de $24 \frac{86}{100}$ p. $\frac{0}{100}$ ou de près de $\frac{1}{4}$.

Le petit tableau ci-après présente la comparaison des recettes de l'année 1844 avec celles de 1843, pour chacune des branches de produit.

	RECETTES TOTALES de 1844.	RECETTES TOTALES de 1843. (¹)	AUGMENTATIONS TOTALES en 1844.
Voyageurs	6,166,548 94	5,482,259 20	684,289 74 = 11 p. %.
Bagages	394,731 12	340,832 21	53,898 91 = 15 "
Finances.	38,616 90	29,435 07	9,181 83 = 31 "
Voitures	206,334 00	171,571 00	34,963 00 = 20 "
Chevaux et bestiaux	124,840 00	86,089 50	38,750 50 = 45 "
Marchandises de diligence.	899,538 05	620,149 77	279,388 28 = 45 "
Id. de roulage. .	3,323,013 90	2,300,413 64	1,022,600 26 = 44 "
Produits extraordinaires . .	76,870 40	10,718 37	66,152 03 = 617 "
A déduire les sommes payées à l'administrat ⁿ française.	11,230,493 31 "	9,041,268 76 46,829 43	2,189,224 55 46,829 43
Reste, recettes totales.	11,230,493 31	8,994,439 33	2,236,053 98 = 25 p. %.

Il résulte de ce tableau, que, mettant à part les produits extraordinaires qui présentent en 1844 une augmentation de fr. 66,152-03 ou de 617 p. %, les recettes qui ont donné pendant cette dernière année d'exploitation les augmentations les plus considérables, sont celles provenant du transport des chevaux et bestiaux, des marchandises de diligence et des marchandises de roulage.

Les marchandises de roulage ont donné, comparativement à 1843, une augmentation de fr. 1,022,600-26 ou de 44 p. % ;

Les marchandises de diligence une augmentation de fr. 279,588-28 ou de 45 p. % ;

Et les chevaux et bestiaux une augmentation de fr. 38,750-50 ou également de 45 p. %.

La recette des finances a été augmentée, en 1844, de 31 p. %, celle du transport des voitures de 20 p. %, celle des bagages de 15 p. %, et enfin celle des voyageurs de 11 p. % seulement.

(¹) Les chiffres de ce tableau comprennent, pour 1843, les sommes payées à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales. Ces sommes se sont élevées à fr. 46,829-43.

La répartition de la recette totale de 1844 entre les diverses branches de revenu, a été la suivante :

Voyageurs	55	p. %	}	58 1/2 p. %
Bagages	3 1/2	»		
Finances	1/3	»	}	41 1/2 p. %
Voitures	1 4/5	»		
Chevaux	1 1/10	»		
Marchandises de diligence.	8	»		
Marchandises de roulage .	29 2/3	»		
Produits divers	18/30 ou 6/10	p. %		

Le produit total du chemin de fer, en 1844, peut donc se répartir approximativement de la manière suivante :

Voyageurs et bagages	58 1/2 p. %	de la recette totale.
Petites marchandises.	8 p. %	} 37 2/3 id.
Grosses marchandises	29 2/3 " "	
Finances, voitures, chevaux, bestiaux, etc.	3 5/6	id.
100		

Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer que le parcours des convois, en 1844, se répartissait approximativement en :

66 p. %	pour le service des voyageurs,
et 34 »	pour celui des marchandises.
100	

Si l'on observe qu'une grande partie des petites marchandises, finances, voitures, etc., se transportent par les convois de voyageurs, on se convaincra que les produits du transport des voyageurs et des marchandises sont proportionnels aux services effectués ou au nombre de lieues parcourues respectivement, pour chacun des deux services.

Le produit du transport des voyageurs, en 1844, se subdivise comme suit :

Voyageurs civils	$\left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{re}} \text{ classe. . . . fr. } 1,591,134 \text{ 75} \\ 2^{\text{e}} \text{ id. } 2,218,545 \text{ 25} \\ 3^{\text{e}} \text{ id. } 2,321,313 \text{ 50} \end{array} \right\}$	6,130,995 50
Transports militaires	9,345 29	55,555 64
Id. extraordinaires.	26,210 35	
Total.	fr. 6,166,548 94	6,166,548 94

En 1843, le produit du transport des voyageurs s'était réparti de la manière ci-après :

Voyageurs civils . . .	$\left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{re}} \text{ classe. . . . fr. } 1,504,161 \text{ } 50 \\ 2^{\text{e}} \text{ id. } 2,012,825 \text{ } 55 \\ 3^{\text{e}} \text{ id. } 2,140,977 \text{ } 80 \end{array} \right\}$	5,457,962 45
Transports militaires	18,655 56	24,296 75
Id. extraordinaires.	5,641 19	
Total.	fr. 5,482,259 20	5,482,259 20

L'augmentation en 1844, a donc été de fr. 684,289-74, savoir :

Fr. 675,050 85, du chef du transport des voyageurs civils.
 11,258 89, du chef des transports militaires et extraordinaires.

Ensemble, fr. 684,289 74 ou environ 11 p. %.

La recette des voyageurs se répartit, pour 1844, entre les trois classes de voitures, de la manière suivante :

1^{re} classe, 26 p. % de la recette totale des voyageurs.
 2^e id. 56 id. id.
 3^e id. 58 id. id.

En 1843 cette répartition avait été un peu différente, savoir :

1^{re} classe, 24 p. % de la recette totale des voyageurs.
 2^e id. 57 id. id.
 3^e id. 59 id. id.

Ainsi, en 1844, le produit des voyageurs de la 1^{re} classe entre dans la composition de la recette totale des voyageurs, dans une proportion plus forte qu'en 1843; nous avons déjà constaté que le même fait se présente, mais avec une importance moindre, quant au nombre de voyageurs de la 1^{re} classe; il doit être attribué à l'accroissement du parcours moyen des voyageurs de la 1^{re} classe.

Chaque voyageur a produit, terme moyen, en 1844, une recette de

Fr. 4-59, dans la 1^{re} classe;
 2-59, dans la 2^e id.;
 1-12, dans la 3^e id.;
 Et 1-82, en moyenne générale.

En 1845, la recette moyenne par voyageur avait été

De fr. 4-20, dans la 1^{re} classe ;

2-35, dans la 2^e id. ;

1-12, dans la 3^e id. ;

Et de 1-77, en moyenne générale.

Si l'on remarque que le tarif des voyageurs n'a point varié pendant ces deux années, on trouve dans ces chiffres la preuve que le trajet moyen des voyageurs de la 1^{re} classe s'est allongé, ainsi que celui des voyageurs de la 2^e classe, tandis que le trajet des voyageurs de la 3^e classe est resté le même ; ce résultat semble établir que les relations internationales entre la Belgique et l'Allemagne n'exercent qu'une action peu sensible sur la 3^e classe de voyageurs.

Le tarif des voyageurs repose approximativement, on le sait, sur les bases suivantes :

1^{re} classe, fr. 0-39 par voyageur et par lieue de 5 kilom. :

2^e id. 0-29 id. id. ;

3^e id. 0-19 id. id.

En combinant ces bases avec le produit moyen par voyageur, on trouve qu'en 1844 le parcours moyen par voyageur a été approximativement :

De 11 $\frac{1}{3}$ lieues, pour la 1^{re} classe ;

De 8 $\frac{1}{4}$ id. 2^e id. ;

Et de 5 $\frac{9}{10}$ id. 3^e id.

En 1845, le parcours moyen avait été

De 10 $\frac{3}{4}$ lieues, pour la 1^{re} classe ;

De 8 $\frac{1}{10}$ id. 2^e id. ;

Et de 5 $\frac{9}{10}$ id. 3^e id.

Le service total du transport des voyageurs en 1844 peut donc se résumer comme suit :

VOYAGEURS.		VOYAGEURS.	
562,254	de la 1 ^{re} classe, à 11 $\frac{1}{3}$ lieues, représentent approximativement	4,104,111	transportés à 1 lieue.
928,606	id. 2 ^e id. à 8 $\frac{1}{4}$	7,660,999	id.
2,070,022	id. 3 ^e id. à 5 $\frac{9}{10}$	12,215,150	id.
Ensemble.....		23,978,240, transportés à 1 lieue.	

Le service total du transport des voyageurs en 1845 ne représente que environ 21,504,108 voyageurs transportés à 1 lieue, savoir :

VOYAGEURS.		VOYAGEURS.	
510,506	de la 1 ^{re} classe, à 10 $\frac{3}{4}$ lieues, représentent approximativement	3,555,789	transportés à 1 lieue.
854,598	id. 2 ^e id. à 8 $\frac{1}{10}$	6,920,624	id.
1,906,589	id. 3 ^e id. à 5 $\frac{9}{10}$	11,247,695	id.
Ensemble.....		21,504,108, transportés à 1 lieue.	

Nous n'avons pas tenu compte, dans ces calculs, du parcours des voyageurs militaires et extraordinaires.

En divisant la recette du transport des bagages par le nombre de voyageurs civils, on trouve que chaque voyageur a payé en moyenne, du chef de ses bagages, en 1844, à peu près 12 cent^s, et en 1845 un peu plus de 11 cent^s.

Nous avons vu que les marchandises de roulage, qui n'avaient produit, en 1845, que fr. 2,500,415-64, ont produit en 1844, fr. 5,525,015-90, ou fr. 1,022,600-26 de plus, ce qui représente une augmentation de 44 p. %.

Nous allons rechercher comment cette augmentation s'est répartie entre les diverses espèces de marchandises.

Le petit tableau ci-dessous contient les éléments de cette comparaison :

		RECETTE TOTALE de 1844.	RECETTE TOTALE de 1843.	AUGMENTATION en 1844.
Transport des marchandises pro- prement dit.	1 ^{re} classe.....	1,905,460 20	1,214,844 42	690,615 78=57 p. %
	2 ^e id.	745,815 25	502,797 12	241,018 15=48 »
	3 ^e id.	68,895 19	48,790 77	20,102 42=41 »
	Objets dangereux, etc.....	»	40 93	»
	Location de waggons.....	544,568 86	481,144 50	65,424 36=15 »
	Transports sur les embranchements..	54,851 06	20,262 76	14,588 50=72 »
Produits accessoires.	Bulletins.....	5,584 60	2,955 50	451 50=15 »
	Camionnage.....	14,122 04	22,782 47	»
	Chargement et déchargement.....	7,918 70	6,817 53	1,101 53=16 »
TOTAL.....		5,525,015 90	2,500,415 64	1,051,501 64
A déduire la diminution du chef des objets dangereux et du camionnage.....				8,701 38
Reste, augmentation totale en 1844.....				1,022,600 26=44 p. %

Ainsi, pour ne parler que du transport proprement dit, les recettes de l'année 1844 présentent, comparativement à celles de l'année 1843, les augmentations suivantes :

57 p. %	du chef du transport des marchandises de la 1 ^{re} classe;
48 »	id. de la 2 ^e id.;
41 »	id. de la 3 ^e id.;
15 »	id. par location de waggons,
et 72 »	id. sur les embranchements.

En divisant la recette des marchandises de chaque catégorie par la quantité transportée, on voit que, pendant l'année 1844, chaque tonneau de marchandises a produit, terme moyen :

Marchandises de la 1 ^{re} classe	fr. 4 70
Id. de la 2 ^e id.	11 47
Id. de la 3 ^e id.	14 11
Id. par location de waggons	11 89

En 1843, le produit moyen par tonneau avait été :

Marchandises de la 1 ^{re} classe	fr. 4 94
Id. de la 2 ^e id.	10 95
Id. de la 3 ^e id.	14 59
Id. par location de waggons	12 46

Comme les tarifs du transport des marchandises n'ont pas reçu de modification essentielle et sont restés en 1844 les mêmes qu'en 1843, sauf quelques changements, que nous avons du reste déjà analysés, nous sommes amenés à conclure de ces chiffres que le parcours moyen des marchandises des 1^{re} et 3^e classes et de celles transportées par location de waggons, aurait été, en 1844, inférieur au parcours moyen de 1843, tandis que le contraire aurait eu lieu pour les marchandises de la 2^e classe.

Les tableaux que nous examinons permettent de constater exactement le degré d'importance des recettes de chaque station ; nous remarquerons d'abord que les dix stations qui ont fourni les recettes totales les plus fortes sont celles de :

Anvers,	dont la recette totale a été de . . . fr.	1,509,028 94
Bruxelles (Nord),	id.	1,489,806 45
Liège,	id.	921,209 91
Gand,	id.	756,598 14
Bruxelles (Midi),	id.	644,870 55
Louvain,	id.	405,170 79
Ostende,	id.	584,560 96
Malines,	id.	507,059 49
Bruges,	id.	256,467 74
Namur,	id.	244,268 09

La recette totale de ces dix stations est de . . . 6,918,641 04

Ce qui forme 61 p. % ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité des recettes.

Les dix stations les plus importantes au point de vue de la recette des voyageurs sont celles de :

Bruxelles (Nord), dont le produit des voyageurs a été de fr.	1,061,067 99
Gand, id.	554,659 13
Anvers, id.	482,782 42
Bruxelles (Midi), id.	445,723 48
Liège, id.	575,155 21

A reporter 2,895,568 23
k

Report	fr.	2,895,568 25
Ostende, dont le produit des voyageurs a été de		228,767 76
Malines, id.		225,541 66
Bruges, id.		203,282 62
Louvain, id.		199,745 88
Mons, id.		166,566 78

La recette du transport des voyageurs dans ces dix stations a été de fr. 5,917,272 95
soit 63 p. % ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité de ces recettes.

Les dix stations où il a été perçu les sommes les plus élevées du chef du transport des marchandises de roulage, sont (1) :

Anvers, où il a été perçu	fr.	815,405 74
Liège, id.		409,385 85
Ans, id.		192,589 65
Manage, id.		157,605 97
Louvain, id.		157,278 09
Bruxelles (Nord), id.		141,561 57
Charleroy, id.		128,738 02
Namur, id.		101,570 36
Gand, id.		97,055 29
Bruxelles (Midi), id.		81,210 45

La recette de ces dix stations ou. fr. 2,279,976 95
représente 70 p. % de la recette totale des marchandises de roulage.

L'ordre d'importance des stations, relativement au produit du transport des marchandises de diligence, est le suivant :

Bruxelles (Nord), où le produit des petites march. a été de fr.	151,778 05
Anvers, id.	118,055 29
Gand, id.	75,853 30
Bruxelles (Midi), id.	73,204 98
Liège, id.	67,892 05
Verviers, id.	45,546 69
Ostende, id.	57,108 67
Herbesthal (front. pruss.) id.	53,088 95
Courtray, id.	52,199 40
Louvain, id.	26,051 82

Recette totale des marchandises de diligence dans ces dix stations. fr. 658,779 18

soit 73 p. % ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité des recettes de ces transports.

(1) Les recettes citées ici comprennent la location de waggons.

Dans les développements qui précèdent nous avons recherché l'importance de la recette des diverses stations considérées comme *points de départ*; il peut également être utile d'apprécier l'importance de la recette des stations, en les considérant comme *points d'arrivée*. Les éléments de cette opération se trouvent dans les tableaux nos XLIII¹ à XLIII¹⁰.

Nous nous bornerons à faire remarquer, qu'envisagées au point de vue de la destination des grosses marchandises, y compris celles transportées par location de waggon, les dix destinations qui ont fourni les recettes les plus élevées sont celles de :

Herbesthal (frontière prussienne), qui a fourni.	. fr.	499,700 (1).
Bruxelles,	id.	418,700
Liège,	id.	275,000
Anvers,	id.	250,700
Verviers,	id.	200,700
Quiévrain,	id.	158,600
Gand,	id.	117,600
Tirlemont,	id.	96,500
Mouscron,	id.	95,400
Louvain,	id.	85,600

Ensemble pour ces 10 stations fr 2,156,500

ou 80 p. % de la recette totale des grosses marchandises et de la location de waggon.

Dans cet exposé, Herbesthal (frontière prussienne) comprend l'ensemble des stations du chemin de fer rhénan.

Nous extrairons encore des tableaux précités, les données suivantes, relatives à l'importance financière des transports internationaux entre la Belgique, l'Allemagne et la France. Nous croyons que ces renseignements seront lus avec intérêt.

La station frontière d'Herbesthal comprend l'ensemble des stations du chemin de fer rhénan; tous les transports, ayant cette station frontière pour point de départ, proviennent donc de l'une des stations du chemin de fer rhénan, et tous ceux qui ont Herbesthal pour destination sont dirigés sur l'une des stations allemandes. Ces préliminaires admis, nous serons à même de dresser le relevé suivant :

(1) De ces fr. 499,700, 480,000 se rapportent aux transports en transit venant d'Anvers.

Importance financière des transports internationaux entre la Belgique et l'Allemagne.			
		Transports à l'entrée, ou d'Allemagne en Belgique.	Transports à la sortie, ou de Belgique en Allemagne.
Voyageurs	1 ^{re} classe. fr.	108,700	108,000
	2 ^e id.	89,800	68,800
	3 ^e id.	51,800	46,800
	TOTAL	250,400	223,700
Bagages		45,600	40,700
Finances		1,000	500
Marchandises de dili- gence.	Par colis	400	600
	Au poids	32,700	55,700
	TOTAL	33,100	56,400
Voitures		42,000	39,800
Chevaux		3,100	3,100
Gros bétail		24,800	100
Petit bétail.		"	100
Marchandises de rou- lage.	1 ^{re} classe.	43,000	120,000
	2 ^e id.	9,500	348,600
	3 ^e id.	3,100	29,900
	Location de waggons.	200	1,300
	TOTAL	55,800	499,700
TOTAUX GÉNÉRAUX.		455,800	864,100
Ensemble pour l'entrée et pour la sortie . . fr.		1,319,900	

Nous voyons d'abord, par ce relevé, que l'ensemble des relations internationales présente une importance totale de fr. 1,319,900, en 1844, savoir :

Les transports à l'entrée. fr.	455,800
Ceux à la sortie	864,100
Total égal. fr.	1,319,900

Ce qui équivaut à 11 $\frac{3}{4}$ p. % de la recette totale du chemin de fer.

Nous remarquerons ensuite que la proportion, entre les recettes des trois classes de voitures, diffère essentiellement de la proportion de l'ensemble des

transports par le chemin de fer ; en effet, nous avons déjà vu, qu'en 1844, la recette totale des voyageurs se répartissait comme suit :

1 ^{re} classe.		26 p. %
2 ^e »		36 »
3 ^e »		38 »

Pour les voyages internationaux la répartition de la recette des voyageurs par classe de voitures est :

	A l'entrée.	A la sortie.
1 ^{re} classe.	. . . 43 p. %	48 p. %
2 ^e »	. . . 36 »	31 »
3 ^e »	. . . 21 »	21 »

Cette remarque démontre suffisamment l'exactitude de l'opinion que nous avons déjà émise sur le peu d'importance des waggons ou voitures de la 3^e classe, quant aux relations internationales.

L'importance totale des relations internationales avec l'Allemagne pour ce qui concerne les voyageurs, est de fr. 474,100 ; pour les marchandises de diligence elle est de fr. 89,500 et, pour les marchandises de roulage, de fr. 555,500.

Les stations extrêmes de Mouscron et de Quiévrain ne présentent une importance réelle que pour les relations internationales avec la France, par les chemins de fer vers Lille et vers Valenciennes ; l'on peut donc, sans s'écarter sensiblement de la vérité, regarder ces deux stations comme résumant assez approximativement l'ensemble de ces relations.

Admettant ce qui précède, nous extrairons, des tableaux que nous analysons, le résumé ci-après de l'importance des transports internationaux entre la Belgique et la France.

Mouscron.

		Importance des transports internationaux, entre la Belgique et la France.	
		Transports à l'entrée, OU DE FRANCE EN BELGIQUE	Transports à la sortie, OU DE BELGIQUE EN FRANCE
Voyageurs.....	1 ^{re} classe.....	40,700	40,100
	2 ^e id.	55,900	52,500
	3 ^e id.	52,700	48,700
		147,500	141,500
Bagages.....		14,500	12,900
Finances.....		200	600
Marchandises de diligence.	Par colis.....	600	900
	Au poids.....	5,400	8,800
		3,700	9,600
Voitures.....		9,000	7,800
Chevaux.....		500	2,700
Gros bétail.....		0	10,900
Petit bétail.....		0	1,900
Marchandises de roulage...	1 ^{re} classe.....	1,000	76,400
	2 ^e id.	800	8,600
	3 ^e id.	500	700
	Location de waggon....	2,100	9,600
		4,200	95,400
		181,000	285,100

464,100

Quiévrain.

Voyageurs.....	1 ^{re} classe.....	50,000	54,700
	2 ^e id.	53,000	58,600
	3 ^e id.	58,000	54,500
		143,000	147,500
Bagages.....		6,100	7,500
Finances.....		200	500
Marchandises de diligence.	Par colis.....	500	800
	Au poids.....	24,500	28,000
		25,000	28,900
Voitures.....		11,900	12,200
Chevaux.....		800	18,000
Gros bétail.....		.	1,600
Petit bétail.....		.	0
Marchandises de roulage..	1 ^{re} classe.....	12,700	128,800
	2 ^e id.	6,000	5,500
	3 ^e id.	1,500	700
	Location de waggon....	5,000	3,500
		25,200	138,600
		212,200	554,400

566,600

L'ensemble des relations internationales avec la France présente donc une importance totale de fr. 1,050,700, savoir :

Par le bureau de Mouscron	{	Transports à l'entrée	fr. 181,000
ou vers Lille.	{	Id. à la sortie	283,100
Par le bureau de Quiévrain	{	Id. à l'entrée	212,200
ou vers Valenciennes.	{	Id. à la sortie	354,400
Ensemble			fr. 1,050,700

ou $9\frac{17}{100}$ p. % de la recette totale.

Il résulte de ces observations que la recette totale du chemin de fer, en 1844, peut se subdiviser, approximativement, de la manière suivante :

1° Relations internationales avec l'Allemagne.	1,519,900	ou	$11\frac{75}{100}$ p. %
2° Id. avec la France.	1,050,700	ou	$9\frac{17}{100}$ p. %
3° Relations intérieures, etc.	8,879,900	ou	$79\frac{8}{100}$ p. %
Total.	11,250,500	ou	100

Le tableau n° XLV présente la comparaison des recettes mensuelles par exercice de chacune des branches de revenu, depuis 1855 jusqu'à la fin de 1844.

Les recettes totales du chemin de fer pendant les dix exercices s'élèvent à fr. 49,153,587-61, savoir :

Voyageurs et bagages.	fr. 35,106,195 66
Marchandises, etc.	13,899,444 72
Produits divers et extraordinaires	147,949 25
Total égal.	49,153,587 61

§ 5.

Considérations générales.

La recette totale du chemin de fer s'est élevée, en 1844, à fr.	11,250,495 51
La dépense totale d'exploitation à	5,765,450 80
Le produit net du chemin de fer, en 1844, est donc de fr.	5,465,062 51

Ainsi la dépense d'exploitation équivaut à . . .	$51\frac{1}{3}$ p. % de la recette,
Et l'excédant ou le produit net n'est que de . .	$48\frac{2}{3}$ » »

L'année 1843 avait présenté les résultats ci-après :

Recette totale	fr.	8,994,439 33
Dépense d'exploitation		5,476,615 72
Produit net.	fr.	3,517,823 61

Ainsi en 1843 :

La dépense a atteint 60 ⁹/₁₀ p. % de la recette totale,
Et le produit net n'a été que de 39 ¹/₁₀ » »

Le nombre de lieues parcourues par les convois, en 1843 et 1844, ayant été respectivement de 375,454 et 497,061, et le nombre moyen de lieues de railway exploitées de 96 ¹/₂ et 111 ⁸/₁₀ lieues, il résulte des données qui précèdent :

1° Que la recette moyenne par lieue parcourue a été :

En 1843, de	fr.	23 96
En 1844, de		22 60

Elle avait été :

En 1841, de	fr.	21 49
En 1842, de		23 47

2° Que le produit net ou l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation par lieue parcourue a été :

En 1843, de	fr.	9 37
En 1844, de		11 60

Le produit net par lieue parcourue ne s'était élevé :

En 1841, qu'à	fr.	5 82
En 1842, à		8 68

3° Que la recette moyenne par lieue de chemin exploitée a été :

En 1843, de	fr.	93,206 62
En 1844, de		100,451 64

La recette par lieue de railway avait été :

En 1841, de	fr.	91,901 60
En 1842, de		94,211 53

4° Que le produit net par lieue de railway exploitée qui ne s'était élevé :

En 1841, qu'à	fr.	24,895 56
En 1842, qu'à		34,863 97

A été :

En 1843, de	fr.	56,454 13
En 1844, de		48,882 50

Ces observations indiquent toutes une amélioration considérable dans les résultats généraux de l'exploitation du chemin de fer en 1844, sous quelque point de vue qu'on les envisage.

Nous avons vu au chap. I^{er} de ce rapport que la dépense totale de premier établissement du chemin de fer, y compris la construction du matériel, s'élevait, à la date du 1^{er} janvier 1844, à la somme de fr. 157,573,077-28 et qu'au 31 décembre de la même année les dépenses atteignaient la somme de fr. 144,746,774-06. Le capital moyen utilisé en 1844 est donc de fr. 141,159,925-67.

L'aliénation des excédants de terrains non utilisés a produit, jusqu'au 31 décembre 1844, une rentrée de fonds dans les caisses du trésor public de la somme de fr. 657,759-68; il y a lieu de déduire cette somme du montant des dépenses d'établissement du chemin de fer, de sorte que le capital moyen affecté réellement à la construction du chemin de fer et utilisé en 1844, se réduit à fr. 140,522,165-99.

Le produit net et direct de l'exploitation du chemin de fer en 1844 étant de fr. 5,465,062-51 représente un revenu $5 \frac{89}{100}$ soit près de 4 p. % du capital utilisé.

Nous ne tenons compte dans ces calculs que des produits du chemin de fer perçus directement du chef des transports en 1844; le chemin de fer a produit en outre pour le trésor public, pendant la même année, du chef de ventes d'objets trouvés et hors d'usage, de location d'herbages, de terrains, etc., fr. 19,755-98, et de plus il a rendu *gratuitement* au trésor public des services que l'on peut évaluer au moins à fr. 250,000, pour le transport des dépêches et des voitures ambulantes de la poste aux lettres, et pour le service de la construction et du parachèvement des diverses lignes du railway, sans parler de l'augmentation du produit de la poste aux lettres résultée de la grande multiplication des relations produite par le chemin de fer.

Il a de plus procuré au trésor des économies considérables pour les transports de troupes, de prisonniers, etc., etc.; transports qui, on le sait, jouissent de remises considérables sur les prix des tarifs.

En tenant compte seulement des deux chiffres que nous avons énoncés, on trouve que le produit net du chemin de fer en 1844, dépasse 4 p. % du capital moyen utilisé.

Les accidents des années 1843 et 1844 sont résumés et classés dans les deux petits tableaux suivants :

Résumé des accidents survenus en 1843.

	ACCIDENTS ayant occasionné la mort et pouvant être attribués		ACCIDENTS ayant occasionné des blessures plus ou moins graves et pouvant être attribués	
	à l'imprudence des victimes	à des circonstances indépendantes de toute prévision	à l'imprudence des victimes	à des circonstances indépendantes de toute prévision
Voyageurs	4	»	13	1
Personnes atteintes en circulant sur la route	5	»	1	»
Employés et ouvriers de l'exploitation.	2	1	4	4
Suicides	»	»	»	»
Totaux	11	1	18	5

Résumé des accidents survenus en 1844.

Voyageurs	»	3	2	9
Personnes atteintes en circulant sur la route	4	»	2	»
Employés et ouvriers de l'exploitation.	1	1	4	6
Suicides	3	»	»	»
Totaux	8	4	8	15

Les documents ci-annexés sous les n^{os} XLVI et XLVII présentent le relevé des accidents survenus sur le chemin de fer pendant les années 1843 et 1844. Chacune de ces deux années a été marquée par un accident grave ayant eu des suites déplorables.

Le 3 mai 1843, le 2^e waggon du convoi parti de Liège à 7 h. 50 m. du matin prit feu subitement entre Rosoux et Gingelom.

Le courant d'air occasionné par la rapidité de la course du convoi porta la flamme sur toute la longueur du train, de sorte que les voyageurs croyant que le convoi tout entier était embrasé, plusieurs d'entre eux se précipitèrent des voitures, ce qui donna lieu aux accidents rapportés au tableau.

Il résulte des enquêtes qui ont eu lieu à la suite de cet accident, qu'une bouteille d'éther chargée sur le waggon qui a pris feu avait contribué à augmenter beaucoup la gravité de l'événement.

Le 17 mai 1844, l'essieu d'un waggon à bagages, placé en tête d'un convoi parti de Bruxelles pour Anvers, se brisa en passant la croisière de l'évitement de Vieux-Dieu. Ce waggon, ainsi que ceux qui le suivaient, déraillèrent et se jetèrent sur des waggons chargés de sable qui stationnaient sur la voie d'évitement. Il en résulta un choc qui donna lieu aux accidents consignés au tableau n° XLVII.

Les accidents des 5 mai 1843 et 17 mai 1844, ont provoqué chacun des mesures de précaution dont il est utile de faire mention ici; ces mesures ont fait l'objet de l'arrêté royal du 19 mai 1843 et de l'arrêté ministériel du 25 juillet 1844; ces arrêtés sont ci-annexés sous les n°s XLVIII et XLIX.

Le premier a pour objet de prévenir le transport de matières nuisibles ou dangereuses et détermine les peines dont sont passibles les expéditeurs qui, moyennant une fausse déclaration, chercheraient à faire admettre au transport des matières de cette catégorie.

Le second ordonne la suppression des excentriques dans les localités où le mouvement des marchandises n'est pas assez important pour en justifier le maintien; cette disposition a été prise en vue d'éviter les inconvénients et les dangers que présentent les changements de voie pour la marche des trains, inconvénients qui notamment ont de la gravité pour les localités où tous les convois ne s'arrêtent point.

On se livre en ce moment à des essais d'un appareil construit par un agent de l'administration, et qui est destiné à faire passer les waggons d'une voie sur une autre sans l'aide d'excentriques interrompant la continuité des voies; les résultats de ces essais seront connus très incessamment.

Les résultats généraux de l'exploitation du chemin de fer en 1844, tels qu'ils sont consignés dans ce Compte-rendu, démontrent que le service de l'exploitation est en voie d'amélioration et de progrès.

De notables économies ont été opérées, les dépenses de toute espèce se sont abaissées dans une proportion remarquable, les transports et les produits se sont accrus, la balance financière entre les dépenses et les recettes n'a jamais été aussi favorable, et la recette nette, pendant cet exercice, représente, à peu près 4 p. % du capital utilisé.

A l'intérieur, le mouvement des marchandises, sur lequel on comptait peu, il y a quelques années, a pris une extension relativement beaucoup plus marquée que le mouvement des voyageurs. C'est surtout aux transports des marchandises pondéreuses que nous devons l'accroissement extraordinaire de produits qui ont dépassé de fr. 650,000 les prévisions du budget des voies et moyens de 1844.

La jonction de l'Escaut au Rhin n'est effectuée que depuis un an, le chemin de fer rhénan n'est pas encore rattaché au réseau des chemins de fer de

l'Allemagne, qui va s'étendre rapidement du Nord au Midi ; le chemin de fer du Nord, en France, ne sert de prolongement au nôtre que jusqu'à Lille et Valenciennes ; les lignes de paquebots à vapeur qui relient le système des railways de la Grande-Bretagne à notre système de lignes en fer, ne sont encore qu'à l'état provisoire d'essai ; la jonction de nos voies ferrées aux voies de la Hollande n'est pas faite ; et cependant nos relations internationales ont pris un développement important.

Il est difficile d'apprécier jusqu'à quel point ce développement s'étendra quand nous serons réellement le confluent des communications qui doivent unir Paris, Londres, Rotterdam, Berlin et Vienne.

Le mouvement des transports à l'intérieur a une importance bien autrement grande que celui des transports internationaux.

Nous avons vu que, dans ces transports intérieurs, celui des marchandises prenait une extension plus progressive que celui des voyageurs, et, dès lors, c'est dans cette extension des transports de marchandises que réside principalement l'espérance de nouvelles majorations de produits dans l'avenir.

Mais la condition de l'accroissement de ces transports, c'est le moyen de les opérer, c'est la construction des doubles voies sans lesquelles le nombre des convois est limité et ne peut s'étendre, c'est l'augmentation du matériel qui doit satisfaire à ces transports qui se multiplient, c'est l'achèvement des stations pour abriter ce matériel, pour emmagasiner ces marchandises.

Sans ces conditions le mouvement des marchandises s'arrêtera comme tend à s'arrêter celui des voyageurs, et les recettes du chemin de fer ne s'élèveront pas à la somme à laquelle elles doivent atteindre et qui ne tarderont pas, on peut l'espérer, à couvrir l'intérêt des sommes que le pays a généreusement dépensées pour l'établissement de ces belles communications qui exercent une si grande influence sur la richesse publique.

Bruxelles, le 19 février 1845.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.



TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction.....	145,984,014 92

1

N^o II.

Récapitulation générale au 31 décembre 1844, des fonds spéciaux mis à la disposition du Gouvernement pour les travaux publics et situation des fonds affectés à la construction des chemins de fer décrétés par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LOIS PAR LESQUELS LES CREDITS ONT ÉTÉ ACCORDÉS	FONDS VOIES. (a)	CAPITAUX FRECIRS.	PARTIE DE CES CAPITAUX AFFECTÉS À LA CONSTRUCTION du CHEMIN DE FER.	SITUATION DES FONDS AFFECTÉS À LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER au jour du 31 DÉCEMBRE 1844.	
				SOMMES DÉJÀ LIQUIDÉES.	RESTANT DISPONIBLE.
1834 1 ^{er} mai. . . (Bons du trésor)	10,000,000	.	10,000,000 00	10,000,000 00	.
1836. 18 juin. . . (Emprunt de 4 %).	39,000,000	27,364,163 74	14,524,163 74	14,524,163 74	.
1837 12 novembre (Bons du trésor)..	10,000,000	.	9,066,448 57	9,066,448 57	.
1838. 25 mai . . . (Emprunt de 3 %).	37,000,000	35 778,043 70	23,200,807 82	23,200,807 82	.
1839. 28 décembre (Bons du trésor)..	12,000,000	.	11,031,262 85	11,031,262 85	.
1840 21 juin . . . (Bons du trésor)	5,000,000	.	4,489,877 39	4,489,877 39	.
„ 26 juin . . . (Emprunt de 5 %).	82,000,000	82,000,000 00	53,951,503 38	53,951,503 38	.
1842 29 septembre (Emprunt de 5 %).	29,250,000	29,250,000 00	24,000,000 00	19,720,025 88	4,279,974 12
		174,392,197 44	.	145,984,089 63	4,279,974 12
			150,264,063 75	150,264,063 75	
		174,392,197 44			

(a) Les bons du trésor ont été remboursés au moyen des fonds produits par les emprunts.

(b) Remboursement des bons du trésor émis par suite des autorisations résultant des lois du 25 mai 1837, du 1^{er} janvier 1839 et du 29 décembre 1839.

N^o III.

État indiquant la contenance et 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 1845.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	CONTENANCE DES TERRAINS VENDUS OU RÉTROCÉDÉS			PRIX DE VENTE ou DE RÉTROCESSION.		Observations.
	h.	a.	c.	fl.	c.	
Anvers	20	03	82	53,413	10	
Brabant	85	11	69	230,621	17	
Flandre occidentale.	»	75	85	3,099	80	
Flandre orientale	44	65	20	174,923	10	
Hainaut	76	24	85	116,831	60	
Liège.	14	99	75	49,972	31	
Limbourg	4	92	65	8,898	60	
Luxembourg	»	»	»	»		
Namur	»	»	»	»		
TOTAUX.	246	73	81	637,759	68	

N^o IV.

Situation, PAR MOIS, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1844.

MOIS.	LOCOMOTIVES								NOMBRE TOTAL DE TENDERS.	VOITURES POUR LES VOYAGEURS.											
	DE 15 $\frac{1}{2}$ POUCES.	DE 15 POUCES.	DE 14 POUCES.	DE 13 POUCES.	DE 12 $\frac{1}{2}$ POUCES.	DE 12 POUCES.	DE 11 POUCES.	NOMBRE TOTAL DE LOCOMOTIVES.		A l'usage de la poste aux lettres.	BERLINES	DILIGENCES ET CHARS A BANC.				WAGGONS				VOITURES CELLULAIRES.	TOTAL.
DILIGENCES.	CHARS A BANC.	ROYALES.	ORDINAIRES.	DILIGENCES.	DILIGENCES ET CH. A BANC REUNIS.	CH. A BANC A GLACES.	CHARS A BANC ET WAGGONS REUNIS.	COUVERTS.	DÉCOUVERTS.												
AU 1 ^{er} JANVIER 1844.	•	•	23	14	49	40	17	143	138	2	5	2	6	95	3	186	3	171	133	•	606
• FÉVRIER •	•	•	23	14	49	41	16	143	138	2	5	2	6	95	3	186	3	171	113	•	586
• MARS •	•	•	23	14	50	41	15	143	138	2	5	2	6	97	3	186	3	171	113	•	588
• AVRIL •	•	•	23	14	52	41	13	143	141	2	5	2	6	101	3	186	3	171	101	1	581
• MAI •	•	•	23	14	52	41	13	143	141	2	5	2	5	101	4	185	2	165	101	1	573
• JUIN •	•	•	23	14	52	41	13	143	143	2	7	2	5	104	6	183	•	165	101	1	576
• JUILLET •	•	•	23	14	52	41	13	143	143	2	7	2	5	109	6	183	•	165	123	1	603
• AOUT •	•	•	24	14	52	40	13	143	143	2	7	2	5	109	6	183	•	165	134	1	614
• SEPTEMB. •	1	•	24	14	52	40	13	144	144	2	7	2	5	109	6	183	•	165	141	1	621
• OCTOBRE •	1	•	24	15	52	41	11	144	144	2	7	2	5	109	6	183	•	165	149	1	629
• NOVEMB. •	1	1	24	15	54	41	9	145	145	2	7	2	5	109	6	183	•	165	155	1	635
• DÉCEMB. •	1	1	25	14	54	41	9	145	145	2	7	2	5	111	6	183	•	165	155	1	637
• JANVIER 1845.	1	2	25	15	53	41	9	146	145	2	7	2	5	111	6	182	•	160	155	1	631

Situation du matériel

En bon état.....	•	•	21	13	45	28	11	118	118	2	4	2	5	79	3	141	3	161	58	•	458
En réparation.....	•	•	2	1	4	12	6	25	20	•	1	•	1	16	•	45	•	10	75	•	148
En construction.....	•	•	•	•	•	•	•	•	4	•	•	•	•	16	•	•	•	•	•	•	16

Situation du matériel

En bon état.....	1	2	19	12	43	29	7	113	128	2	6	2	3	83	2	133	•	140	135	1	527
En réparation.....	•	•	6	3	10	10	4	33	17	•	1	•	5	28	4	49	•	20	•	•	104
En construction.....	•	•	•	1	•	•	•	1	1	•	•	•	•	12	•	•	•	70	12	•	94

Comparaison de la situation au

Au 1 ^{er} janvier 1844...	•	•	23	14	49	40	17	143	138	2	5	2	6	95	3	186	3	171	133	•	606		
Au 1 ^{er} janvier 1845...	1	2	25	15	53	41	9	146	145	2	7	2	5	111	6	182	•	160	155	1	631		
Différence { au 1 ^{er} jan- vier 1845.	En plus.		1	2	2	1	4	1	—	3	7	—	2	—	—	16	3	—	—	22	1	25	
	En moins.		—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	1	—	—	4	3	11	—	—	—
	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, CHARGES.	BÉTAIL.	CHEVAUX.	VOITURES.	BAGAGES.	FERMES POUR MARCHANDISES.	TOTAL.	DE SECOURS.	COAL.	DE TRAVAUX.	DES ATELIERS.	DE L'ENTRETIEN DE LA ROUTE.	DES PLANS INCLINÉS.	TOTAL.	
1,034	73	21	53	60	344	1,583	21	94	95	6	101	10	327	Résumé des mutations survenues au matériel des transports en 1844. A) 1 locomotive de 15 3/4 pouces a été fournie par la société John Cockhill B) 2 locomotives de 13 pouces ont été fournies, l'une par la société St-Leonard, l'autre par William Norris (système américain) C) Des 2 locomotives de 14 pouces en plus, l'une provient d'une locomotive de 13 pouces et l'autre d'une locomotive de 12 pouces dont les cylindres ont été changés. D) 1 locomotive de 11 pouces a été convertie en locomotive de 13 pouces 1 de 12 1/2 pouces a été convertie en machine de 13 pouces. Mais 1 autre de 13 pouces a été convertie en 14 pouces. E) 5 locomotives de 12 1/2 pouces proviennent de 5 locomotives de 11 pouces qui ont été transformées Mais 1 de 12 1/2 pouces a été convertie en 13 pouces Reste 4 locomotives de 12 1/2 pouces en plus. F) 2 locomotives de 12 pouces proviennent de 2 locomotives de 11 pouces qui ont été changées Mais 1 de 12 pouces a été convertie en machine de 14 pouces Reste 1 locomotive de 12 pouces en plus G) 1 locomotive de 11 pouces a été convertie en machine de 13 pouces 5 locomotives de 11 pouces ont été converties en machines de 12 1/2 pouces 2 locomotives de 11 pouces ont été converties en machines de 12 pouces — 8 locomotives de 11 pouces en moins H) 7 tenders neufs ont été fournis pendant l'année 1844. I) 2 chars à bancs en plus proviennent de 2 chars à bancs à voyageurs qui ont été appropriés pour le service de la poste A) 1 barne ordinaire a été démolie pour cause de vétusté L) 16 diligences neuves ont été construites M) 3 chars à bancs-diligences en plus proviennent de waggons-chars à bancs transformés N) Des 4 chars à bancs en moins, 2 ont été appropriés pour la poste, et 2 ont été démolis pour cause de vétusté O) 3 waggons-chars à bancs ont été transformés en chars à bancs-diligences P) Des 11 waggons couverts en moins, 6 ont été démolis et 5 mis hors de service pour cause de vétusté. Q) 54 waggons découverts neufs ont été fournis Mais 32 ont été démolis pour cause de vétusté Reste 22 waggons découverts en plus R) 1 voiture cellulaire neuve a été fournie. S) 112 waggons pour fers, etc., ont été construits avec des bois du magasin. T) 50 waggons pour bétail ont été construits avec des bois du magasin U) Des 5 waggons pour chevaux en plus, 4 ont été fournis neufs et 1 a été construit avec des bois du magasin. V) 1 wagon pour bagages a été mis hors de service W) 157 waggons fermes pour marchandises ont été fournis entièrement neufs. X) 24 waggons de travaux en plus proviennent de waggons et chars à bancs mis hors de service et appropriés pour les travaux Y) 20 waggons de l'entretien de la route ont été fournis entièrement neufs.
1,034	73	22	53	60	356	1,598	21	94	95	6	103	10	331	
1,034	73	23	53	60	377	1,620	21	94	95	6	107	10	333	
1,034	73	24	53	60	396	1,640	21	94	95	6	107	10	333	
1,034	78	25	53	60	400	1,650	21	94	119	6	112	10	352	
1,034	87	26	53	60	414	1,674	21	94	119	6	112	10	362	
1,034	98	26	53	60	467	1,738	21	94	119	6	112	10	362	
1,034	102	26	53	60	467	1,742	21	94	119	6	112	10	362	
1,059	115	26	53	60	468	1,781	21	94	119	6	112	10	362	
1,145	123	26	53	60	474	1,881	21	94	119	6	114	10	364	
1,145	123	26	53	60	474	1,881	21	94	119	6	116	10	366	
1,145	123	26	53	60	479	1,886	21	94	119	6	116	10	366	
1,146	123	26	53	59	501	1,908	21	94	119	6	121	10	371	
au 1 ^{er} janvier 1844.														
1,016	72	19	52	50	340	1,549	21	94	94	6	99	9	323	
18	1	2	1	10	4	36	.	.	1	.	2	1	4	
.	.	5	.	25	97	127	.	.	.	.	6	.	6	
au 1 ^{er} janvier 1845.														
1,120	119	25	51	36	482	1,833	20	92	116	6	121	10	365	
26	4	1	2	23	19	75	1	2	3	.	.	.	6	
48	.	.	.	25	31	104	.	.	.	.	.	1	1	
1 ^{er} janvier 1844 et au 1 ^{er} janvier 1845.														
1,034	73	21	53	60	344	1,583	21	94	95	6	101	10	327	
1,146	123	26	53	59	501	1,908	21	94	119	6	121	10	371	
112	50	5	—	—	157	323	—	—	24	—	20	—	44	
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
S	T	U	—	V	W	—	—	—	X	—	Y	—	—	

*Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant
l'année 1843.*

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	Observations.
ARTICLE PREMIER.		
Administration générale.		
Traitements des fonctionnaires et employés. .	158,834 20	
Id. variables	14,019 25	
Indemnités pour frais de route et de bureau .	1,540 20	
Salaires d'ouvriers	6,753 45	
Indemnités, récompenses, secours	5,437 40	
Loyer des bureaux de la direction, contributions	6,300 00	
Fournitures de bureau	15,198 58	
Impressions.	78,916 81	
Mobilier	3,233 40	
Menues dépenses.	16,999 83	
Total de l'art. 1 ^{er}	307,233 12	
ART. 2.		
Service de l'entretien des routes et des stations.		
Traitements des fonctionnaires et employés. .	91,508 39	
Id. variables	19,020 00	
Indemnités de frais de route et de bureau. . .	3,902 20	
Id. pour travail extraordinaire, récom- penses, secours.	275 30	
Fournitures de billes	208,316 58	
Id. de rails, chevilles, clavettes, etc. .	109,414 15	
Id. de matériaux divers	»	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DLS DÉPENSES.	<i>Observations</i>
Travaux et main-d'œuvre, d'entretien des routes, etc.	959,356 82	
Fournitures et réparations d'outils et ustensiles	1,816 62	
Dépenses diverses et extraordinaires	28,642 03	
Total de l'art 2.	1,422,252 09	
ART. 3.		
Service de locomotion et entretien du matériel.		
Traitements des fonctionnaires et employés.	129,215 08	
Id. variables	22,037 92	
Indemnités pour frais de route et de bureau.	1,118 50	
Salaires des chefs d'ateliers, machinistes, etc.	761,538 12	
Id. id. ouvriers, etc., de l'arsenal.	178,641 93	
Id. des ouvriers des fours à coak.	42,503 98	
Indemnités, primes, récompenses, secours, etc.	29,175 50	
Fourniture de coak et de houille	656,478 78	
Id. de bois de chauffage	17,432 18	
Graissage, fourniture d'huile de Gallipoli, etc.	120,224 12	
Nettoyage, fournitures d'étoupes, savon, etc.	39,999 86	
Éclairage, fournitures d'huile épurée, etc.	78,722 24	
Fournitures de cordes, ficelles, etc.	30,364 25	
Id. pieces de rechange pour locomotives.	116,717 77	
Id. pieces de rechange pour voitures.	3,134 95	
Id. tubes en laiton	69,993 33	
Id. d'essieux pour locomotives	18,916 20	
Id. id. pour voitures	13,707 26	
Id. bandages de roues pour locomotives.	16,749 70	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
Fournitures de bandages de roues pour voitures.	24,630 64	
Id. rottings et cerceaux.	997 50	
Id. métaux, cuivre, plomb, etc. .	85,094 49	
Id. bois divers	36,445 47	
Id. garnitures de voitures.	18,474 95	
Id. couleurs, vernis, etc..	12,547 29	
Id. outils et ustensiles	49,886 57	
Id. lanternes, réverbères, etc. . .	6,135 73	
Id. vis à bois, fil de fer, etc. . .	11,771 39	
Travaux divers, dépenses extraordinaires . . .	70,337 04	
Total de l'art. 3.	2,662,992 76	
ART. 4.		
Service des transports.		
Inspection et contrôle. — Traitements des fonctionnaires	32,304 98	
Inspection et contrôle. — Indemnités de frais de routes, etc.	10,653 33	
Service général des stations. — Chefs de stations, employés, etc..	143,211 65	
Service général des stations. — Traitements supplémentaires	9,606 67	
Service général des stations. — Salaires d'ouvriers	66,247 84	
Traitements des gardes-convois	175,372 53	
Service des recettes. — Voyageurs. — Traitements des employés	47,483 98	
Service des recettes. — Bagages. — Traitements des employés	32,297 45	
Service des recettes. — Petites marchandises. — Traitements des employés.	72,954 15	
Service des recettes. — Grosses marchandises. — Traitements des employés	53,186 66	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
Salaires des ouvriers aux bagages.	73,460 84	
Salaires des ouvriers aux petites marchandises.	41,528 72	
Salaires des ouvriers aux grosses marchan- dises.	155,568 99	
Indemnités, récompenses, secours	8,734 36	
Frais de camionage.	128,741 74	
Indemnités pour pertes et avaries.	10,645 87	
Loyers des locaux et contributions	5,269 84	
Dépenses diverses.	16,868 15	
Total de l'art. 4.	1,084,137 75	
RÉCAPITULATION.		
ARTICLE PREMIER.		
Administration générale	307,233 12	
ART. 2.		
Service des routes	1,422,252 09	
ART. 3.		
Id. de locomotion	2,662,992 76	
ART. 4.		
Id. des transports	1,084,137 75	
TOTAL	5,476,615 72	

N^o VI.

Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1844.

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	Observations.
§ 1^{er}. Administration générale. ART. 1^{er}. Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés, etc.	207,336 68	
ART. 2. Salaires d'ouvriers Loyer des bureaux de la direction Fournitures de bureau et impressions. Mobilier, entretien et renouvellement Menues dépenses. Total	8,260 80 14,300 00 103,493 81 3,000 00 27,112 27 156,166 88	
§ 2. Service de l'entretien des routes et des stations. ART. 3. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	114,280 96	
ART. 4. Salaires d'ouvriers Travaux divers. Dépenses diverses et imprévues. Total.	928,279 87 125,000 00 16,410 51 1,069,690 38	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	Observations.
ART. 5.		
Fournitures de billes	191,100 00	
Id. de rails, coussinets, chevilles et clavettes	25,000 00	
Total	216,100 00	
§ 3.		
Service de locomotion et d'entretien du matériel.		
ART. 6.		
Traitements des fonctionnaires et employés :		
Personnel de l'inspection des lignes.	69,731 37	
Id. de l'arsenal de Malines.	44,273 36	
Id. des fours à coak.	11,713 36	
Total.	125,718 09	
ART. 7.		
Salaires des chefs d'atelier, machinistes, chauffeurs, ouvriers des ateliers et manœuvres. .	906,079 63	
Salaires des chefs d'atelier, ouvriers, etc., de l'arsenal.	169,203 35	
Salaires des ouvriers des fours à coak.	45,193 96	
Indemnités et primes aux machinistes.	40,603 05	
Fourniture de houille et coak.	700,000 00	
Id. de bois de chauffage	27,630 25	
Graissage.—Fourniture d'huile de Gallipoli, etc.	110,711 29	
Nettoyage.— Id. d'étoupes, savon, etc.	29,876 65	
Éclairage.— Id. d'huile épurée, falots, etc.	65,000 00	
Fournitures de cordes, ficelles, etc.	29,175 21	
Id. de pièces de rechange pour locomotives	111,000 00	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	Observations.
Fournitures de pièces de rechange pour voitures	15,000 00	
Id. de tubes en laiton	75,317 34	
Id. d'essieux pour locomotives. . . .	6,646 95	
Id. id. voitures	10,368 48	
Id. de bandages de roues pour locomotives	42,582 85	
Id. de bandages de roues pour voitures	"	
Id. de rottings et cerceaux	13,140 00	
Id. de métaux, cuivre, plomb, étain, etc.	90,613 58	
Id. de bois divers	29,428 59	
Id. de garnitures de voitures, passementeries, etc.	25,000 00	
Id. de couleurs, vernis, pinceaux, etc.	41,562 49	
Id. d'outils et ustensiles	51,203 91	
Id. de lanternes, réverbères, etc. . .	13,592 12	
Id. de vis à bois, fils de cuivre, etc. .	12,086 72	
Travaux divers, dépenses diverses	30,000 00	
Câble en fil de fer pour le plan incliné supérieur	18,000 00	
Indemnité à M. l'ingénieur en chef mécanicien Cabry	5,000 00	
Fournitures de bâches en cuir	"	
Frais de traction	"	
Total.	2,716,016 42	
§ 4.		
Service des transports.		
ART. 8.		
Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gardes-convois :		
Inspection et contrôle	40,061 64	

NATURE DE LA DÉPENSE.		MONTANT DES DEPENSES.	Observations.
Service général des stations. (Chefs de station, officiers de police, etc.)		146,880 29	
Service des convois. (Gardes-convois.).		190,833 36	
Total.		377,775 29	
ART. 9.			
Service général des stations.	Salaires d'ouvriers nettoyeurs, etc. . .	106,893 99	
	Id. aux bagages	82,444 29	
	Id. aux petites marchan- dises	53,045 50	
	Id. aux grosses marchan- dises	177,014 41	
Indemnités pour pertes et avaries		10,000 00	
Frais de camionnage et de factage		141,770 68	
Dépenses diverses		7,280 00	
Total.		578,548 87	
§ 5.			
Frais de perception.			
ART. 10.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :			
Service des voyageurs		51,434 14	
Id.	bagages	29,279 97	
Id.	petites marchandises.	70,201 63	
Id.	grosses id.	45,361 65	
Total.		196,277 39	
ART. 11.			
Loyer des locaux :			
Bureau de la place St-Lambert à Liège		3,000 00	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
Bureau de la Place-Verte à Anvers	1,269 84	
Id. de Gand	1,000 00	
Id. et magasins pour la douane à la station de Liège	2,250 00	
Total.	7,519 84	
RÉCAPITULATION.		
Administration générale . . . {	Art. 1 ^{er} . . . 207,336 68	
	» 2 . . . 156,166 88	
Service de l'entretien des routes et des stations {	» 3 . . . 114,280 96	
	» 4 . . . 1,069,690 38	
	» 5 . . . 216,100 00	
Service de locomotion et d'en- retien du matériel. {	» 6 . . . 125,718 09	
	» 7 . . . 2,716,016 42	
Service des transports {	» 8 . . . 277,775 29	
	» 9 . . . 578,548 87	
Frais de perception {	» 10 . . . 196,277 39	
	» 11 . . . 7,519 84	
Total général.	5,765,430 80	

N° VII.

*État du service des locomotives depuis le 1^{er} mai 1835, jusqu'au
31 décembre 1844.*

NUMÉROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMÈTRE DES		CONSTRUCTEURS.	DATES		TOTAL DES LIEUX parcourus jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1843.
D'ORDRE.	DE FABRIQUE.		CYLINDRES.	ROUES MOTRICES.		DE L'ENTRÉE EN SERVICE.		
1	88	La Flèche.....	12 $\frac{1}{2}$	60	Stephenson.....	1 ^{re} mai	1835.	20,285
2	100	L'Éléphant.....	14	54	Id.....	" "	"	9,269
3	89	Stephenson.....	11	60	Id.....	" "	"	14,971
4	107	La Rapide.....	11	60	Id.....	2 juillet	"	17,027
5	108	L'Éclair.....	11	60	Id.....	5 août	"	12,996
6	1	Le Belge.....	12 $\frac{1}{2}$	60	Cockerill.....	30 décembre	"	11,125
7	2	L'Anversoise.....	12	60	Id.....	4 mai	1836.	12,410
8	122	L'Hercule.....	1 $\frac{1}{2}$	54	Stephenson.....	15 "	"	11,379
9	3	L'Éscout.....	12	60	Cockerill.....	10 juin	"	13,448
10	138	Le Soleil.....	11	60	Stephenson.....	4 juillet	"	20,571
11	5	Bayard.....	11	60	Cockerill.....	16 novembre	"	13,861
12	136	Le Progrès.....	12	60	Stephenson.....	7 décembre	"	23,503
13	6	Rubens.....	12 $\frac{1}{2}$	60	Cockerill.....	7 février	1837.	14,698
14	7	Arverelde.....	11	60	Id.....	5 avril	"	12,964
15	4	Godfrøid de Bouillon.....	14	54	Id.....	29 mai	"	5,751
16	8	La Superbe.....	11	60	Id.....	13 juin	"	11,106
17	10	James Watt.....	11	60	Id.....	7 août	"	9,763
18	11	Le Commerce.....	12	60	Id.....	17 "	"	14,317
19	12	Juste-Lipse.....	12	60	Id.....	29 "	"	18,263
20	13	Charles-Quint.....	12 $\frac{1}{2}$	60	Id.....	9 septembre	"	17,082
21	165	Marie de Bourgogne.....	14	54	Spehenson.....	16 "	"	12,831
22	14	Les 4 journées.....	12	60	Cockerill.....	27 "	"	28,515
23	166	Marie-Thérèse.....	14	54	Stephenson.....	7 juin	1838.	10,152
24	171	Jean Van Eyck.....	12	60	Id.....	20 octobre	"	21,637
25	16	Robert Fulton.....	12	60	Cockerill.....	27 novembre	"	23,798
26	172	St-Hubert.....	12 $\frac{1}{2}$	60	Stephenson.....	20 décembre	"	22,947
27	173	Louvres.....	12	60	Id.....	9 "	"	20,818
28	15	Oudegherst.....	12	60	Cockerill.....	7 avril	"	20,584
29	176	Vernulaeus.....	12 $\frac{1}{2}$	60	Stephenson.....	4 décembre	1837.	15,190
30	17	Franklin.....	12	60	Cockerill.....	11 janvier	1838.	18,860
31	18	Grégoire de St-Vincent.....	12	60	Id.....	20 mars	"	18,581
32	177	Puteanus.....	12	60	Stephenson.....	24 "	"	12,046
33	174	Stockmans.....	12	60	Id.....	26 "	"	22,188

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.													TOTAL DES LAURES PARCOURUES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1844.
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	
"	"	"	"	"	16	360	332	300	238	120	181	1,640	21,925
350	515	92	291	475	368	173	83	125	158	300	246	3,179	12,448
60	"	26	396	"	"	330	13	"	370	"	"	1,195	16,166
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17,027
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,996
396	"	185	360	41	158	18	"	216	240	220	180	2,047	13,172
64	113	77	32	"	"	"	155	271	161	266	524	1,663	14,073
219	129	166	"	"	"	"	"	88	1,091	686	281	2,660	14,039
106	56	45	213	46	46	24	129	169	163	172	237	1,406	14,854
288	336	248	384	267	208	93	90	"	"	"	"	1,914	22,485
252	120	105	12	81	65	83	11	25	"	"	"	754	14,615
270	18	267	319	326	433	382	127	"	"	"	333	2,475	25,978
43	"	130	202	142	"	"	"	"	"	"	"	517	15,215
"	"	"	"	"	"	"	"	"	36	12	"	48	13,012
"	40	138	270	360	351	153	451	144	146	236	95	2,388	8,139
17	9	"	186	66	164	167	97	52	53	80	169	1,060	12,166
117	6	60	80	199	149	84	97	31	"	1	35	859	10,622
270	81	202	199	147	41	86	26	179	221	300	421	2,413	16,730
88	458	"	380	487	477	706	986	196	449	387	14	4,628	22,891
"	458	563	986	82	"	"	63	986	930	"	618	4,716	21,798
498	723	581	448	672	403	627	672	672	672	"	"	5,968	18,799
68	362	330	87	481	501	404	"	400	343	300	427	3,703	32,218
221	432	317	355	418	627	264	311	597	755	514	595	5,406	15,558
352	387	200	490	494	432	"	596	746	616	477	595	5,415	27,052
117	560	99	74	321	365	387	221	139	331	106	225	2,935	26,733
598	387	141	968	207	1,056	35	10	"	254	1,210	325	5,191	28,138
230	270	320	363	110	40	52	210	159	"	"	"	1,754	22,572
"	53	211	320	321	277	184	272	401	105	301	256	2,701	23,285
"	"	"	"	"	144	448	438	424	325	134	189	2,102	17,292
"	"	449	559	345	277	270	134	108	166	188	684	3,180	22,040
306	46	373	46	92	71	"	"	1	167	332	478	1,912	20,493
480	454	526	212	448	362	16	950	685	104	878	804	5,919	17,965
130	"	67	555	426	325	515	49	333	328	392	424	3,544	25,732

NUMÉROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMÈTRE DES		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.		TOTAL DES LIEUES parcoursues jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1843.
D'ORDRE.	DE FABRIQUE.		CYLINDRES.	ROUES MOTRICES.				
34	167	<i>La Toison d'Or</i>	14	54	Stephenson.....	2 août	1838.	9,854
35	179	<i>Olivier le Dain</i>	12	60	Id.....	29 mars	•	16,268
36	168	<i>Delvaux</i>	14	54	Id.....	3 juin	•	15,707
37	19	<i>La Meuse</i>	12	60	Cockerill.....	26 mai	•	16,662
38	20	<i>Pepin de Landen</i>	12	60	Id.....	•	•	18,708
39	175	<i>Le 17 juillet 1831</i>	12	60	Stephenson.....	23 avril	•	16,655
40	169	<i>Charles-le-Téméraire</i>	14	54	Id.....	2 août	•	6,963
41	21	<i>Duquesnoy</i>	12	60	Cockerill.....	25 juillet	•	13,727
42	24	<i>Despautère</i>	12	60	Id.....	24	•	21,400
43	22	<i>Breydel</i>	12	60	Id.....	15	•	15,005
44	217	<i>Le Tonnerre</i>	14	60	Stephenson.....	3 août	•	9,345
45	23	<i>Liévin Bauwens</i>	12	60	Cockerill.....	30 septembre	•	20,222
46	38	<i>Le Transit</i>	12	60	Id.....	•	•	8,695
47	39	<i>Le Congrès</i>	12	60	Id.....	•	•	12,279
48	25	<i>Cockerill</i>	12	60	Id.....	28	•	15,946
49	26	<i>Palfyn</i>	12	60	Id.....	30 octobre	•	16,162
50	27	<i>Marquerite de Parme</i>	14	54	Id.....	27 novembre	•	8,436
51	238	<i>Jean-sans-Peur</i>	12½	66	Stephenson.....	•	•	11,376
52	239	<i>Champagne</i>	12½	66	Id.....	•	•	8,782
53	40	<i>Van Helmont</i>	12	60	Cockerill.....	•	•	15,118
54	113	<i>Ortelius</i>	12½	66	Longridge.....	•	•	8,925
55	240	<i>Tilly</i>	12½	66	Stephenson.....	15 janvier	1839.	13,416
56	114	<i>Delannoy</i>	12½	66	Longridge.....	18	•	11,868
57	115	<i>Le Lion Belge</i>	12½	66	Id.....	•	•	9,875
58	28	<i>Comte d'Egmont</i>	14	54	Cockerill.....	6 février	•	7,949
59	44	<i>La Ville de Cologne</i>	12	60	Id.....	6	•	9,043
60	29	<i>Comte de Horn</i>	14	54	Id.....	25 janyier	•	10,333
61	43	<i>Triest</i>	12	60	Id.....	9 février	•	9,023
62	45	<i>Grétry</i>	12	60	Id.....	26	•	13,360
63	241	<i>Charles Martel</i>	12½	66	Stephenson.....	14 mars	•	18,073
64	30	<i>La Constitution</i>	14	54	Cockerill.....	22	•	11,996
65	32	<i>Tentiers</i>	14	54	Id.....	3 avril	•	14,996

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.													TOTAL DES LIEUES parcours jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1844.
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	
582	416	179	582	582	672	627	717	672	448	538	717	6,762	16,616
52	.	151	334	436	378	584	395	348	584	597	449	4,308	20,576
534	.	478	422	500	184	479	478	426	239	301	389	4,430	20,137
.	.	176	598	539	352	352	1,091	.	422	14	810	4,354	21,016
429	488	412	412	369	505	466	489	418	328	307	231	4,854	23,562
230	505	592	509	.	.	153	771	472	413	368	146	4,159	20,814
634	403	509	350	27	387	757	893	293	338	592	458	5,643	12,606
338	353	350	.	.	50	400	163	342	794	802	71	3,663	17,390
194	355	328	269	256	247	563	474	674	369	115	390	4,234	25,634
173	186	134	133	.	65	315	5	208	162	341	421	2,143	17,148
622	504	605	793	335	634	986	634	184	986	654	.	6,937	16,282
.	.	426	568	239	254	683	521	757	180	.	.	3,628	23,850
378	321	463	291	109	435	.	218	299	200	140	557	3,411	12,106
242	255	197	140	54	294	349	313	213	225	178	138	2,598	14,877
152	163	302	198	110	286	166	267	402	113	73	333	2,565	18,511
323	.	.	176	567	543	527	452	702	625	365	80	4,360	20,522
627	78	.	154	698	712	848	648	222	.	.	.	3,987	12,423
269	202	295	157	197	226	142	202	251	90	.	64	2,095	13,471
354	339	291	364	109	286	.	133	333	207	258	286	2,960	11,742
267	417	406	402	374	234	338	232	.	965	821	763	5,219	20,337
291	352	158	168	189	.	.	124	55	45	338	311	2,031	10,936
154	299	165	158	362	218	245	163	218	446	230	580	3,238	16,654
.	.	174	160	316	182	122	243	211	182	195	268	2,053	13,921
360	270	510	450	300	.	60	336	336	360	278	340	3,600	13,475
776	724	216	496	828	288	.	.	.	448	926	730	5,432	13,381
299	193	175	370	136	218	354	218	27	173	165	1	2,329	11,372
561	362	687	120	134	269	135	.	.	269	672	672	3,881	14,214
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	425	425	9,448
387	.	.	516	300	45	.	.	.	.	.	.	1,248	14,638
532	350	80	.	.	.	534	588	88	.	167	410	2,769	20,842
403	470	437	17	563	422	106	458	845	97	.	244	4,062	16,058
74	515	533	427	428	35	35	1,022	70	182	514	60	3,895	18,891

NUMÉROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMÈTRE DES		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.		TOTAL DES LIEUES parcourues jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1843.
D'ORDRE.	DE FABRIQUE.		CYLINDRES.	ROUES MOTRICES.				
66	31	Jordaens.....	14	54	Cockerill.....	19 avril	1839.	7,498
67	33	Quentin Molsys.....	14	54	Id.....	27	.	7,607
68	242	Notger.....	13	66	Stephenson.....	7 mai	.	14,097
69	1	Le St-Michel.....	13	66	Société du Renard..	.	.	8,787
70	46	Gosse.....	12	60	Cockerill.....	30 juin	.	15,889
71	47	Le Sanglier des Ardennes.....	12	60	Id.....	.	.	16,369
72	34	Froissard.....	14	54	Id.....	.	.	12,220
73	2	Van Dyck.....	13	66	Société du Renard..	1 ^{er} juillet	.	12,709
74	49	La Victoire.....	12	60	Cockerill.....	13 août	.	10,111
75	3	Dodonœus.....	13	66	Société du Renard..	13 juillet	.	9,536
76	35	J.-J.-Ph. Vilain XIII.....	14	54	Cockerill.....	13 août	.	10,546
77	48	Philippe de Commynes.....	12	60	Id.....	.	.	10,554
78	4	Pierre l'Hermite.....	13½	66	Société du Renard..	12	.	10,411
79	50	Charles de Lorraine.....	12½	66	Cockerill.....	1 ^{er} septembre	.	14,227
80	61	Agnecessens.....	11	60	Id.....	17	.	6,728
81	62	Marnix.....	11	60	Id.....	27	.	7,267
82	63	Broderode.....	12½	60	Id.....	24	.	8,466
83	51	Mercator.....	12½	66	Id.....	16 octobre	.	11,127
84	52	Le Rhin.....	12½	66	Id.....	.	.	14,659
85	5	Maria.....	14	66	Société du Renard..	.	.	7,914
86	53	Geneviève de Brabant.....	12½	66	Cockerill.....	12 novembre	.	11,114
87	245	Bucquoi.....	12½	66	Stephenson.....	13	.	13,409
88	54	Lairesse.....	12½	66	Cockerill.....	8 janvier	1840.	12,619
89	64	Baudouin de Jerusalem.....	11	60	Id.....	.	.	2,373
90	6	Les Franchimontois.....	12½	66	Société du Renard..	25	.	10,901
91	55	Jacques Vandenberg.....	12½	66	Cockerill.....	1 ^{er} février	.	15,841
92	123	Hennepin.....	12½	66	Longridge.....	13	.	4,676
93	124	Aguillon.....	12½	66	Id.....	15	.	12,537
94	1	Le St-Léonard.....	12	60	Société St-Léonard..	17	.	12,891
95	7	Jacques De Lalaing.....	12½	66	Société du Renard..	.	.	10,825
96	56	Antine.....	12½	66	Cockerill.....	20	.	16,330
97	57	Jean-le-Victorieux.....	12½	66	Id.....	.	.	13,361

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.													TOTAL DES LIEUES parcours jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1844.
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	
304	176	126	.	464	306	375	627	307	126	346	118	3,275	10,773
386	398	405	219	.	986	987	70	986	.	317	986	5,740	13,347
326	394	28	.	35	557	531	715	583	484	457	447	4,557	18,654
250	200	152	75	281	50	90	153	10	90	113	100	1,564	10,351
216	353	620	614	509	445	388	474	473	49	.	.	4,141	29,030
379	485	438	443	199	321	482	341	18	37	392	278	3,723	20,092
345	65	410	430	390	390	562	596	230	55	.	.	3,473	15,693
18	26	198	117	163	46	174	92	832	279	389	350	2,684	15,393
43	60	24	22	72	18	10	30	.	.	205	283	767	10,878
120	444	615	80	26	416	305	400	211	.	18	644	3,279	12,815
316	200	166	106	12	156	575	123	412	640	596	366	3,608	14,214
52	16	36	23	19	.	18	5	.	.	375	396	940	11,494
9	.	.	.	.	.	363	597	398	416	325	436	2,544	12,955
513	497	507	.	52	188	492	384	395	234	437	430	4,129	18,356
120	198	293	.	.	396	66	158	370	26	106	409	2,142	8,870
206	185	98	.	414	.	13	242	26	11	73	.	1,268	8,535
.	360	201	564	593	493	.	854	724	220	297	192	4,498	12,964
90	141	253	202	203	90	179	179	206	134	56	166	1,899	13,026
363	282	211	70	318	211	387	.	.	181	738	627	3,388	18,047
130	120	160	40	105	54	.	.	.	.	20	210	839	8,753
185	246	354	264	462	27	335	299	343	389	515	345	3,774	14,888
268	245	79	343	190	299	299	218	381	306	.	349	2,977	16,386
1,056	.	563	.	171	2	1,058	30	70	166	140	583	3,839	16,458
12	205	206	119	54	237	4	6	434	140	189	295	1,901	4,274
216	183	178	414	171	275	170	172	133	381	198	407	2,898	13,799
317	53	246	132	390	245	218	272	408	2	428	542	3,253	19,094
180	180	240	150	300	270	360	118	411	308	338	256	3,111	7,787
496	305	.	.	150	322	632	405	538	439	258	163	3,713	16,250
368	60	.	.	.	.	.	276	447	567	511	429	2,658	15,549
.	.	583	4	796	541	809	711	731	32	.	.	4,207	15,032
290	317	400	79	82	217	245	381	272	251	524	195	3,253	19,583
755	453	491	209	284	350	227	732	496	371	256	313	4,937	18,298

NUMÉROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMÈTRE DES		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	TOTAL DES LIEUES parcourues jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1843.
D'ORDRE.	DE FABRIQUE.		CYLINDRES.	ROUES MOTRICES.			
98	59	Meyerus.....	12½	66	Cockerill.....	20 février 1840.	10,314
99	296	Héléna.....	12½	60	Stephenson.....	25 " "	8,416
100	49	Firefly.....	12	60	Fenton Murray.....	25 mars "	5,982
101	58	Cleynaerts.....	12½	66	Cockerill.....	8 avril "	10,188
102	60	Frédéric de Mérode.....	12½	66	Id.....	" " "	10,293
103	65	Dumonceau.....	12½	66	Id.....	" " "	9,229
104	"	Atlas.....	12	60	Sharp Roberts.....	15 " "	10,850
105	8	Busbecq.....	12½	66	Société du Renard..	6 mai "	8,887
106	300	Varin.....	12½	66	Stephenson.....	19 " "	17,443
107	126	Gramaye.....	13	66	Longridge.....	" " "	11,589
108	127	Philippe-le-Bon.....	12½	66	Id.....	" " "	15,838
109	131	Rubruquis.....	12½	66	Id.....	" " "	4,714
110	9	Rega.....	12½	66	Société du Renard..	6 juin "	16,943
111	74	Plantin.....	12	60	Cockerill.....	18 juillet "	6,672
112	133	Verheyen.....	12½	66	Longridge.....	6 août "	4,983
113	71	Velbruck.....	12½	66	Cockerill.....	26 " "	7,849
114	72	Lombard.....	12½	66	Id.....	31 " "	7,036
115	70	Jacques De Guyse.....	12½	66	Id.....	7 septembre "	10,278
116	134	Baudouin de Constantinople.....	12½	66	Longridge.....	15 " "	10,964
117	2	Beck.....	12	60	Société St-Léonard..	" " "	12,483
118	73	Van Meteren.....	12½	66	Cockerill.....	" " "	9,622
119	75	Natalis.....	12½	66	Id.....	3 octobre "	12,277
120	3	Delcour.....	12	60	Société St-Léonard..	24 " "	8,011
121	76	Loi du 1 ^{er} mai 1834.....	12½	66	Cockerill.....	16 novembre "	7,461
122	77	Bollandus.....	12½	66	Id.....	2 décembre "	7,304
123	80	Butkens.....	12½	66	Id.....	17 février 1841.	12,251
124	10	La Ruelle.....	12½	66	Société du Renard..	19 mars "	8,446
125	4	Sanderus.....	12	60	Société St-Léonard..	18 juin "	7,824
126	5	Roland Delattre.....	13	66	Id.....	21 septembre "	5,599
127	8	Van Espen.....	13	66	Id.....	8 mars 1842.	6,931
128	12	Van der Mersch.....	12½	66	Société du Renard..	13 avril "	5,496
129	11	.....	13	66	Société St-Léonard..	6 novembre "	4,103

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.													TOTAL DES LIEUES parcours jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1844.
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	
414	462	596	628	283	86	.	.	423	655	558	430	4,535	14,879
440	141	480	737	690	407	.	.	.	.	.	.	2,875	11,291
25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	6,007
423	615	466	.	528	426	412	510	352	599	699	707	5,737	15,925
338	308	15	.	261	373	418	493	328	463	464	377	3,838	14,131
408	369	162	528	426	235	228	88	.	.	.	.	2,244	11,473
585	204	180	.	385	334	376	222	313	650	701	372	4,325	15,175
665	117	.	.	32	444	886	868	848	408	772	761	5,804	14,691
387	387	408	.	346	422	317	.	917	564	.	.	3,748	21,193
237	353	272	169	33	.	.	.	551	643	156	461	2,875	14,464
262	439	69	109	739	286	112	327	271	116	95	94	2,949	18,787
480	300	180	270	450	270	330	213	304	.	30	325	3,152	7,866
402	403	250	429	415	408	358	360	340	195	18	929	4,507	21,450
62	339	327	343	493	90	111	.	99	518	136	516	3,034	9,703
126	495	53	334	225	2	193	48	135	274	576	232	2,693	7,676
588	530	518	689	412	848	933	393	460	324	230	477	6,392	14,241
15	154	324	327	194	463	508	362	463	490	420	672	4,392	11,428
648	356	252	559	487	402	384	540	202	16	396	286	4,528	14,806
134	224	282	178	194	157	134	67	206	112	.	195	1,883	12,847
151	349	594	496	426	379	1	.	468	304	198	568	3,934	16,417
90	300	390	180	330	600	480	390	317	270	338	280	3,965	13,587
388	519	720	378	575	272	182	227	.	432	359	444	4,501	16,778
510	35	459	413	275	348	319	240	380	550	474	140	4,143	12,154
279	224	232	205	197	182	279	179	371	163	123	401	2,835	10,296
239	652	770	734	509	512	.	.	85	724	640	59	4,924	12,228
493	211	845	17	176	467	493	712	617	245	224	248	4,748	16,999
35	203	396	165	191	236	236	8	281	579	646	513	3,489	11,935
151	35	.	50	669	.	606	70	563	212	316	440	3,115	10,939
188	574	100	436	335	274	662	345	.	.	.	229	3,143	8,742
358	214	32	194	234	493	563	450	421	528	499	431	4,412	11,343
133	.	.	281	522	463	492	402	.	.	208	682	3,183	8,679
312	300	390	330	180	337	322	486	270	635	585	353	4,500	8,603

NUMEROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMETRE DES		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	TOTAL DES LIEUES parcoursues jusqu'en 31 DÉCEMBRE 1843.
D'ORDRE.	DE FABRIQUE.		CYLINDRES.	ROUES MOTRICES.			
130	85	.....	12½	66	Cockerill.....	3 janvier 1843.	3,397
131	86	<i>Pesale</i>	12½	66	Id.....	" " "	6,511
132	13	.....	12½	66	Société du Renard..	" " "	3,172
133	89	<i>Léopold I^{er}</i>	14	60	Cockerill.....	24 " "	4,461
134	90	<i>La Reine Louise</i>	14	60	Id.....	14 février "	3,897
135	17	<i>Général Jardon</i>	13	66	Société du Renard..	" " "	1,690
136	92	<i>Le Comte de Flandre</i>	14	60	Cockerill.....	2 juin "	2,092
137	14	<i>Pierre David</i>	13	66	Société St-Léonard..	5 juillet "	1,969
138	93	<i>Le Duc de Brabant</i>	14	60	Cockerill.....	12 " "	2,263
139	20	.....	13	66	Société du Renard..	1 ^{er} septembre "	2,093
140	15	<i>La Ville de Verviers</i>	13	66	Société St-Léonard..	24 août "	1,141
141	91	.....	14	60	Cockerill.....	8 " "	591
142	21	.....	13	66	Société du Renard..	21 octobre "	1,090
143	17	.....	13	66	Société St-Léonard..	21 novembre "	10
144	95	.....	15½	60	Cockerill.....	27 juillet 1844.	"
"	29	Cette machine a fonctionné pour essais, mais n'appartient pas à l'administration.....	13	"	Société du Renard..	" "	"
"	32	Id.....	13	"	Id.....	" "	"
145	18	.....	15	60	Société St-Léonard..	" "	"
146	181	<i>Olivier Evans</i>	15	"	W. Norris et C ^{ie}	" "	"
TOTAL.....							1,633,387

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.													TOTAL DES LIEUES parcours jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1844.
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAL.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DECEMBRE.	TOTAL.	
420	372	150	402	300	360	282	584	281	300	293	.	3,744	7,141
401	270	704	636	.	351	382	538	250	864	639	1,088	6,123	12,634
505	293	183	22	262	307	.	230	616	400	593	508	3,919	7,091
695	825	829	333	.	336	880	898	776	730	812	442	7,556	12,017
.	430	630	697	250	340	.	232	632	716	882	728	5,537	9,434
314	376	209	406	475	328	482	388	290	318	72	136	3,794	5,484
176	286	272	414	488	658	710	634	424	360	258	486	5,166	7,258
140	130	70	340	420	490	536	476	642	330	300	322	4,196	6,165
380	490	460	480	410	500	646	688	310	515	414	298	5,591	7,854
523	620	174	600	868	39	.	680	456	718	672	976	6,326	8,419
366	116	358	228	412	399	344	490	306	424	462	534	4,439	5,580
50	260	832	761	786	724	860	872	780	664	.	500	7,089	7,680
532	416	612	462	574	306	335	212	291	280	248	210	4,478	5,568
234	224	162	192	459	400	281	340	401	429	327	176	3,625	3,635
.	.	.	.	.	.	26	294	510	564	512	490	2,396	2,396
.	.	438	87	.	.	.	.	.	.	.	.	525	525
.	.	.	20	.	.	.	.	.	.	.	.	20	20
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	399	399	399
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	106	106	106
38,831	36,330	39,463	38,302	39,935	39,537	42,640	44,227	44,340	42,972	42,426	48,058	497,061	2,130,448

N° VIII.

Etat général des rails et accessoires qui ont été remplacés sur les diverses sections, pendant l'année 1844.

SECTIONS.	CAUSES du RENOUVELLE- MENT.	RAILS DE			COUSSINETS			CHEVILLES.	CLAVETTES.
		4 portées	5 portées	6 portées	d'abouls.	interme- diaires	de traverse		
Bruxelles à Malines..	Rupture...	24	70	6	783	1,071	103	1,194	5,748
	Usure.....	1	156	•	•	•	•	•	•
Malines à Anvers....	Rupture...	23	16	3	319	343	65	603	1,398
	Usure.....	46	358	15	•	•	•	•	•
Malines à Termonde..	Rupture...	3	77	4	441	433	12	619	1,595
	Usure.....	•	30	•	•	•	•	•	111
Termonde à Gand ...	Rupture...	18	86	6	344	402	3	444	916
	Usure.....	6	502	•	334	1,336	•	•	5,765
Gand à Bruges	Rupture...	10	42	9	431	853	16	951	2,789
	Usure.....	11	87	11	•	•	•	•	•
Bruges à Ostende....	Rupture...	12	24	2	85	94	12	509	1,803
	Usure.....	•	18	2	•	•	•	•	•
Gand à Courtray.....	Rupture...	1	45	•	154	202	5	441	960
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Courtray à Tournay ..	Rupture...	5	14	3	426	396	•	561	1,125
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Malines à Louvain ...	Rupture...	1	4	•	235	198	1	227	2,745
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Louvain à Tirlemont.	Rupture...	1	7	1	248	100	•	299	2,770
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Tirlemont à Waremme	Rupture...	•	10	4	423	294	16	764	3,623
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Waremme à Ans.....	Rupture...	3	13	9	324	449	10	1,230	3,155
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Ans à la Meuse.....	Rupture...	•	•	1	20	22	16	52	25
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Landen à St-Trond...	Rupture...	2	5	3	37	44	1	492	569
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
La Meuse à Chênée ..	Rupture...	•	•	3	18	26	•	132	700
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Chênée à Pepinster...	Rupture...	•	18	•	333	448	86	1,314	4,025
	Usure.....	10	66	6	•	•	•	•	•
Pepinster à la Prusse.	Rupture...	2	4	2	280	363	208	484	1,800
	Usure.....	36	121	11	•	•	•	•	•
Bruxelles à Tubise...	Rupture...	4	23	•	440	474	14	729	800
	Usure.....	•	6	•	•	•	•	345	511
Tubise à Soignies....	Rupture...	•	10	•	765	975	23	574	1,036
	Usure.....	•	3	•	•	•	•	407	705
Soignies à Mons	Rupture...	•	15	•	640	847	23	841	1,358
	Usure.....	•	12	•	•	•	•	528	877
Mons à Quiévrain....	Rupture...	•	•	•	376	347	21	318	1,396
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	172	585
Braine à Charleroy...	Rupture...	2	25	4	833	1,022	•	1,514	6,403
	Usure.....	•	27	3	•	•	•	•	800
Charleroy à Namur...	Rupture...	1	236	•	1,148	819	49	1,734	3,056
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Totaux.....	Rupture...	112	744	60	9,103	10,222	684	16,026	49,795
	Usure.....	110	1,386	48	334	1,336	•	1,452	9,354

N° IX.

Relevé général indiquant le nombre de billes qui ont été retirées des voies et remplacées, pendant l'année 1844.

LIGNES.	SECTIONS.	TRIMESTRES.				TOTAL.
		1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	
Nord.	Bruxelles à Malines	810	1,282	1,480	1,647	5,219
	Malines à Anvers.	234	752	1,148	2,224	4,358
Ouest.	Malines à Termonde.	427	1,247	2,305	1,027	5,006
	Termonde à Gand	612	1,809	1,254	686	4,361
	Gand à Bruges	565	2,294	1,683	1,017	5,559
	Bruges à Ostende	301	523	386	751	1,961
	Gand à Courtray	422	979	3,346	1,186	5,933
	Courtray à Tournay	445	966	2,197	967	4,575
	Malines à Louvain.	455	736	543	360	2,094
Est.	Louvain à Tirlemont	370	1,316	1,077	47	2,810
	Tirlemont à Waremmie	556	1,236	1,571	685	4,048
	Waremmie à Ans.	680	749	1,695	770	3,894
	Ans à la Meuse.	"	"	8	124	132
	Liège à Chénée	"	"	"	"	"
	Landen à St-Trond.	79	199	322	53	653
	Chénée à Pepinster	39	891	40	68	1,038
	Pepinster à la frontière	25	44	54	34	157
	Bruxelles à Tubise.	191	263	255	210	919
Midi.	Tubise à Soignies	50	40	56	40	186
	Soignies à Mons	250	48	39	70	407
	Mons à Quiévrain	133	17	3	"	153
	Braine-le-Comte à Charleroy.	75	28	1,852	"	1,955
	Charleroy à Namur	23	88	265	342	718
TOTAUX		6,742	15,507	21,579	12,308	56,136

N° X.

Tableau indiquant le prix des billes depuis 1840 jusqu'à 1845 inclusivement.

SECTIONS SUR LESQUELLES LES FOURNITURES ONT ÉTÉ FAITES.	1840.		1841.
	CHÊNE.	BOIS BLANC.	
Bruxelles à Malines	3 50	»	3 70 à 3 80
Malines à Anvers	3 50 à 4 00	»	3 60 à 3 80
Malines à Termonde.	3 85 à 4 80	3 80	4 06 à 4 60
Termonde à Gand.	»	»	4 10
Gand à Bruges	»	»	»
Bruges à Ostende.	»	»	»
Gand à Courtray	»	»	»
Courtray à Mouscron	»	»	»
Mouscron à Tournay	»	»	»
Malines à Louvain.	3 00 à 4 00	2 50 à 2 85	3 60
Louvain à Tirlemont	4 00 à 4 30	2 60 à 3 35	3 50 à 3 90
Tirlemont à Landen.	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 20
Landen à Waremmes	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 30 à 4 40
Waremmes à Ans	4 35 à 4 70	3 05 à 3 56	4 50
Ans à Liège.	»	»	»
Liège à Chênée	»	»	»
Chênée à Verviers.	»	»	»
Verviers à Herbesthal.	»	»	»
Landen à St-Trond	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	»
Bruxelles à Hal	»	»	4 30
Hal à Braine-le-Comte	»	»	4 00
Braine-le-Comte à Soignies	»	»	»
Soignies à Mons.	»	»	»
Mons à Quiévrain.	»	»	»
Braine-le-Comte à Charleroy.	4 56 à 4 86	4 56 à 4 86	»
Charleroy à Namur	»	»	4 72 à 4 88

1842.	1843.	1844.	1845.	Observations.
3 60 à 3 80	3 50 à 4 37	4 17	4 95	Il n'a plus été fait usage de billes en bois blanc à partir de 1841, l'emploi exclusif des billes en chêne ayant été reconnu plus avantageux.
3 40 à 3 50	3 50 à 4 47	4 15	4 95	
3 30 à 3 40	3 60 à 3 68	3 74	4 46	
3 90	3 68 à 3 88	3 70	4 62	Jusqu'à 1844, les billes ont eu 2 ^m ,60 de longueur sur 0 ^m ,30 de largeur à la base et 0 ^m ,15 de hauteur.
3 80	3 93 à 4 10	4 35	4 89	Pour 1845, ces dimensions ont été fixées pour $\frac{1}{5}$ de chaque lot à 2 ^m ,70 de longueur, 0 ^m ,32 de largeur et 0 ^m ,16 de hauteur, et pour les $\frac{4}{5}$ restants à 2 ^m ,60 de longueur, 0 ^m ,28 de largeur et 0 ^m ,14 de hauteur.
3 80	3 79 à 3 90	4 55	5 03	
4 30 à 4 40	3 57	4 48	5 40	
»	4 48	4 67	5 38	
»	4 48	4 67	5 38	
3 50	3 49	3 20	4 90	
3 60	3 49	3 35	4 40	
4 00 à 4 30	3 50	3 82	4 80	
4 00 à 4 30	3 50	3 82	4 80	
4 10	3 50	4 48	4 16	
»	3 50	»	5 20	
»	5 00	»	4 90	
4 50	5 10 à 5 60	»	4 95	
4 60 à 5 60	5 45 à 5 55	4 80 à 4 90	4 91	
4 10	4 00	3 90	4 80	
»	4 70	5 08	5 40	
4 30	5 00	5 35	5 40	
»	4 96	5 35	5 40	
»	4 96	5 16	5 40	
5 00 à 5 40	5 18	5 23	5 30	
4 86	»	»	5 57	
»	»	»	5 37	

N° XI.

Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines, au commencement et à la fin de l'année 1844.

	1 ^{er} JANVIER 1844.		1 ^{er} JANVIER 1845.	
	OBJETS		OBJETS	
	destinés à l'exploitation et payés sur les fonds du budget	destinés à la construc- tion du matériel et des lignes et payés sur les fonds de l'emprunt.	destinés à l'exploitation et payés sur les fonds du budget	destinés à la construc- tion du matériel et des lignes et payés sur les fonds de l'emprunt
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1 ^{re} catégorie. .	62,531 28	13,081 68	49,521 78	»
2 ^e id. . .	17,327 74	31,679 07	32,390 47	43,022 88
3 ^e id. . .	35,265 04	202,797 29	61,805 52	180,234 28
4 ^e id. . .	6,031 88	101,754 37	12,635 60	165,302 16
5 ^e id. . .	102,805 39	»	103,491 60	2,364 00
6 ^e id. . .	81,603 17	199,741 35	42,083 73	202,998 87
7 ^e id. . .	»	»	»	»
8 ^e id. . .	56,359 70	271,633 95	54,976 56	274,046 96
9 ^e id. . .	269,544 87	51,845 41	329,388 99	28,997 22
10 ^e id. . .	58,931 39	18,331 76	17,502 27	25,671 80
11 ^e id. . .	39,066 50	55,221 10	14,940 42	36,978 61
12 ^e id. . .	24,645 53	20,471 86	24,518 65	21,792 36
13 ^e id. . .	»	5,786 10	6,513 88	408 50
14 ^e id. . .	8,800 00	74,355 90	26,994 35	130,271 08
Totaux . . .	762,914 49	1,047,699 84	776,763 82	1,112,088 72
Total général. .	1,810,614 33		1,888,852 54	

N° XII.

*Tableau statistique, PAR MOIS, de la consommation du coak, pendant
l'année 1844.*

MOIS.	NOMBRE TOTAL DE LIEUX PARCOURUS.	NOMBRE D'HEURES DE STATIONNEMENT.	NOMBRE DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES.	CONSOMMATION TOTALE DE COAL.	RÉPARTITION DU COAL CONSOMMÉ			
					POUR LE PARCOURS.	POUR le STATIONNEMENT.	POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES.	POUR LES MACHINES DE RÉSERVE.
JANVIER.	38,831	9,558	1,923	2,575,090	1,679,195	250,880	525,665	119,350
FÉVRIER.	36,330	9,206	1,782	2,471,735	1,633,293	241,657	486,150	110,635
MARS.	39,463	9,552	1,912	2,728,355	1,828,610	250,740	531,895	117,110
AVRIL	38,302	9,232	1,828	2,299,185	1,419,810	242,340	506,039	131,005
MAI	39,935	10,996	1,912	2,366,000	1,421,455	288,645	525,070	130,830
JUIN	39,537	10,482	1,926	2,066,190	1,172,098	275,152	506,800	112,140
JUILLET.	42,640	11,411	1,970	2,173,360	1,329,528	193,987	545,160	104,685
AOUT.	44,227	10,924	1,955	2,282,630	1,459,115	182,910	534,870	105,735
SEPTEMBRE.	44,340	10,548	1,941	2,170,980	1,351,770	176,575	525,910	116,725
OCTOBRE	42,972	9,533	1,925	2,270,520	1,532,265	114,485	521,920	101,850
NOVEMBRE.	42,426	8,544	1,841	2,325,820	1,611,260	102,865	507,500	104,195
DÉCEMBRE.	48,058	9,396	2,106	2,906,645	2,033,850	112,700	579,880	180,215
TOTAUX	497,061	118,382	23,021	28,636,510	18,472,249	2,432,936	6,296,850	1,434,475

CONSUMATION TOTALE par LIEUE PARCOURUE.	CONSUMATION par LIEUE PARCOURUE EN 1843.	ECONOMIE MOYENNE par LIEUE EN 1844.	QUANTITE TOTALE de COAK ECONOMISE	COAK CONSOMME EN MOYENNE PAR LIEUE DE 5 KILOMETRES PARCOURU.					RAPPORT DE LA CONSOMMATION pour le stationnement, l'allumage et les machines de réserve.	Observations.
				POUR LE PARCOURS.	POUR LE STATIONNEMENT.	POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES.	POUR LES MACHINES DE RESERVE.	ENSEMBLE pour le stationnement, l'allumage et les machines de réserve.		
66.32	82.04	15.72	610,423 32	43.25	6.46	13.54	3.07	23.07	34 $\frac{1}{2}$ %	Le coak employé pour le parcours des machines de réserve a été compris dans la consommation de ces machines.
68.04	76.80	8.76	318,250 80	44.96	6.65	13.39	3.04	23.08	34 "	
69.13	73.79	4.66	183,897 58	46.33	6.35	13.47	2.97	22.80	33 "	
60.03	67.83	7.80	298,755 60	37.07	6.33	13.21	3.42	22.96	38 "	
59.25	63.11	3.86	154,149 10	35.60	7.23	13.15	3.27	23.65	40 "	
52.26	60.09	7.83	309,574 71	29.65	6.96	12.81	2 84	22.61	43 "	
50.97	58.89	7.92	337,708 80	31.18	4 55	12.79	2.45	19.79	39 "	
51.38	59.49	8.11	360,302 97	32 84	4.12	12.04	2.38	18.54	36 "	
48.94	59.99	11.05	489,957 00	30 47	3.98	11.86	2.68	18.47	38 "	
52.84	65.71	12.87	553,040 64	35.66	2.66	12.15	2.37	17.18	32 $\frac{1}{2}$ "	
54.82	67.31	12.49	529,900 74	37 98	2.42	11.96	2.46	16.84	31 "	
60.48	65.17	4.69	225,392 02	42.32	2.34	12.07	3.75	18.16	30 "	
57.61	66.33	8.72	4,371,362 28	37.16	4.89	12.67	2.89	20.45	35 $\frac{1}{2}$ %	

N° XIII.

Relevé des primes payées aux machinistes et aux chefs d'ateliers pour les économies réalisées dans la consommation du coke pendant l'année 1844

MOIS.	PRIMES PAYÉES		TOTAUX.	Observations.
	AUX MACHINISTES.	AUX CHEFS D'ATELIERS		
	Francs.	Francs	Francs.	
Janvier.	945 50	"	945 50	
Février.	673 00	"	673 00	
Mars	577 50	"	577 50	
Avril.	1,450 75	"	1,450 75	
Mai	1,695 25	"	1,695 25	
Juin	3,366 25	841 56	4,207 81	
Juillet	4,026 75	1,006 68	5,033 43	
Août	3,617 00	904 28	4,521 28	
Septembre	4,090 25	1,022 59	5,112 84	
Octobre	1,632 50	408 15	2,040 65	
Novembre	1,002 00	250 51	1,252 51	
Décembre	289 20	72 32	361 52	
TOTAL	23,265 95	4,506 09	27,872 04	

N^o XIV.

*Tableau indiquant le prix des charbons, depuis 1840 jusqu'à 1845
inclusivement.*

DÉSIGNATION DES FOURS.	PRIX PAR		
	1840.	1841.	1842.
MONPLAISIR (a)	20.00 et 23.50	18.10	17.36
ANVERS (a).....	23.00	23.00	18.50 et 19.00
GAND.....	20.00	16.00 et 18.00	18.00, 18.85 et 19.00
ANS.....	14.00, 15.00 et 15.40	13.00, 14.00, 14.80, 16.00 et 17.00	11.25, 12.50 et 13.40
MALINES.....	22.50 et 22.60	18.10 et 18.50	17.50 et 18.00
OSTENDE	17.00, 19.75 21.00 et 21.50	,	19.85
HAL (b).....	,	17.60 et 23.50	14.48, 15.74 et 15.90
LIÈGE (GUILLEMINS).....	,	,	10.48 (c)
LIÈGE (HAUT-PRÉ).....	,	,	,
JEMMAPES.....	,	,	,
MANAGE.....	,	,	,

MÈTRE CUBE EN			<i>Observations.</i>
1843.	1844.	1845.	
.	.	.	(a) On n'a plus fabriqué de coak aux fours de Monplaisir et d'Anvers, depuis le commencement de 1843, parce qu'il y avait avantage à approvisionner la ligne du Nord au moyen du coak fabriqué aux fours de Malines.
.	.	.	
18.80 et 19.00	17.50, 17.98 et 18.80	17.50	(b) On n'a plus fait de coak à Hal en 1844, le coak fabriqué ou livré à Manage, Charleroy et Jemmapes étant plus avantageux.
11.00	10.35	11.10	(c) Ce charbon était destiné aux fours d'Ans et transporté aux frais de l'administration.
17.00	16.70 et 16.95	16.70, 16.10 et 16.95	(d) Ce charbon, n'ayant pas été livré en 1843, a servi en 1844.
20.10	18.50 et 20.10	18.50	— Le poids du mètre cube de charbon est d'environ 950 kilog., y compris le tassement.
13.99	.	.	
.	.	.	
11.38	10.90	10.90	
12.20 (d)	.	11.50	
.	.	12.80	

44

N° XV¹.

État de la fabrication du coak pendant l'année 1844.

EMPLACEMENT DES FOURS.	MONTANT DES SALAIRES			NOMBRE DE MIT. CUBES de CHARBON employés	PRIX DES CHARBONS employés	NOMBRE D'HECTOL. DE CHARBON		
	D'EMPLOYES.	D'OUVRIERS.	TOTAL.			DÉLIVRÉS AUX ATELIERES.	EMPLOYES à la fabrication DU COAK.	TOTAL.
	Fr	Fr c	Fr. c	Mit. cent.	Fr c	Hect	Hect	Hect
OSTENDE.....	.	2,526 98	2,526 98	1,463,862	28,494 11	640	15,795	16,435
GAND.....	2,100	9,138 70	11,238 70	6,813,055	124,968 09	2,328	72,625	74,953
MALINES ..	1,860	10,738 00	12,598 00	9,979,223	167,620 87	13,070	100,507	113,577
ANS	1,200	13,870 00	15,070 00	15,591,011	163,150 91	4,504	164,710	169,214
JEMMAPES	1,100	7,792 70	8,892 70	6,548,690	71,401 77	4,612	65,734	70,346
HAL.....	.	.	.	28,300	395 92	317	.	317
Frais généraux. . . .	(a) 6,960	(b) 218 50	7,178 50	.	.	.	.	.
TOTAL.....	13,220	44,284 88	57,504 88	40,424,151	556,031 67	25,471	419,371	444,842

(a) Traitement du sous-ingénieur, du conducteur et du commis, charges spécialement du service du coak.

(b) Salaires des ouvriers employés à Hal, à la délivrance du coak restant en magasin.

(c) L'hectolitre de coak pèse 35 kilogrammes. — Le poids d'un hectolitre de charbon est d'environ 87 kilogrammes.

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

PRIX DE REVIENT d'un HECTOLITRE de CHARBON.	VALLUR DU CHARBON		PRODUITS OBTENUS		PRODUITS MOYENS PAR HECTOLITRE.		PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE COAK (d)			PRIX DE REVIENT du COAK PAR MILLE KILOGRAMM. (e)
	DELIVRE AUX ATELIERS	EMPLOYE a la fabrication du COAK.	COAK.	PETIT COAK.	COAK.	PETIT COAK.	CHARBON	Man-d'œuvre, surveillance et fin. généraux 1 fr. 0,01 par hectolitre	TOTAL.	
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Hect. (e)	Hect.	Hect.	Hect.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1 7337	1,109 57	27,384 54	25,921 $\frac{1}{2}$	900 $\frac{1}{2}$	1 6411	0 037	1 057	0 107	1.164	33 27
1 6672	3,881 24	121,086 84	120,371 $\frac{1}{2}$	4,113 $\frac{1}{2}$	1 6372	0 056	1 006	0 103	1.109	31 68
1.4758	19,288 71	148,332 16	158,931	5,809 $\frac{1}{2}$	1 5812	0 058	0 933	0 089	1 022	29 20
0 9641	4,340 38	158,810 53	268,920	9,795	1 6326	0 058	0 590	0 065	0 635	18 71
1 0155	4,683 49	66,718 28	105,878 $\frac{1}{2}$	4,995	1 6107	0 076	0 630	0 094	0 724	20 68
1.2489	395 92	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	0 010	"	"
1 2522	31,894 79	524,136 88	680,022 $\frac{1}{2}$	25,703 $\frac{1}{2}$	1 6215	0.061	0 772	0 085	0 837	24 48

N^o XV².

Relevé du coak fourni à l'administration du chemin de fer pendant l'année 1844.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	QUANTITÉS DE COAK FOURNIES EN 1844.	PRIX PAR 1,000 KILOG.	MONTANT.
	Kil.	Fr.	Fr.
Quiévrain.	251,720	25 00	6,293 01
Jemmapes.	234,030	24 50	5,733 74
Manage.	1,256,675	17 80	22,368 82
Charleroy.	2,146,530	17 80	39,098 26
Liège	468,545	20 00	9,370 90
Verviers	277,200	19 00	5,266 80
Tournay	125,825	27 00	3,397 28
Totaux.	4,760,525		91,528 81

N^o XVI¹.

*Arrêté modifiant le règlement sur la comptabilité du coak, approuvé
le 1^{er} janvier 1843.*

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu le rapport en date du 21 décembre 1843, par lequel le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation propose d'accorder des primes aux chefs d'ateliers des stations, chargés de l'entretien des locomotives, au moyen desquelles les machinistes auront effectué des économies sur les *maxima* de coak alloués pour l'alimentation des machines;

Considérant que, si les économies que réalisent les machinistes dépendent principalement de l'intelligence que mettent ceux-ci dans la conduite des machines, le bon état d'entretien des locomotives contribue aussi pour une bonne part à la réalisation de ces économies, et que, par conséquent, il importe d'intéresser les chefs d'ateliers chargés de l'entretien des machines, à les maintenir dans le meilleur état possible;

Revu le règlement sur la comptabilité du coak destiné à l'alimentation des locomotives, approuvé le 1^{er} janvier 1843;

Arrête :

ART. 1^{er}. Par extension de l'art. 3 du règlement précité, il sera accordé aux chefs d'ateliers des primes du chef des économies de consommation obtenues au moyen des locomotives dont l'entretien leur est confié.

Ces primes seront, pour chaque chef d'atelier, du quart des primes allouées aux machinistes chargés de la conduite des mêmes machines.

ART. 2 Cette mesure sera mise à exécution à partir du 1^{er} juin prochain.

Expédition du présent arrêté sera adressée au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, qui est chargé d'en assurer l'exécution ; pareille expédition sera transmise au directeur de la régie des chemins de fer et à la cour des comptes, pour information.

Bruxelles, le 6 mai 1844.

A. DECHAMIS.

N^o XVI².

*Arrêté modifiant le règlement sur la comptabilité du coak, approuvé
le 1^{er} janvier 1843.*

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

Revu le règlement approuvé le 1^{er} janvier 1843, ainsi que l'arrêté du 6 mai 1844, allouant aux machinistes, d'une part, et aux chefs d'ateliers, d'autre part, des primes sur les économies obtenues dans la consommation du coak ;

Considérant qu'une appréciation plus juste a fait reconnaître, qu'à raison de la différence qui existe entre la composition d'un convoi et celle d'un autre, les machinistes faisant le même parcours, obtiennent en réalité des bénéfices différents ;

Considérant que pour rétribuer les machinistes suivant les services qu'ils rendent, il a paru convenable de ramener les allocations de coak à la charge remorquée ;

Sur la proposition du directeur des chemins de fer en exploitation, en date du 24 décembre 1844, 2^e division, Locomotion ;

Arrête :

ART. 1^{er}. A partir du 1^{er} janvier 1845, les quantités *maxima* de coak, à allouer aux machinistes, seront déterminées par voitures chargées, transportées à une lieue.

Pour le 1^{er} trimestre de l'exercice 1845, ces *maxima* sont, sans distinction du calibre des machines, fixées aux taux suivants :

1^o Pour les convois de voyageurs, à 3 kilog. et $\frac{7}{10}$, par voiture et par lieue ;

2^o Pour les convois de marchandises et les convois mixtes, à 3 kilog. et $\frac{3}{10}$ par voiture et par lieue.

ART. 2. La quantité de coak allouée par heure de stationnement est fixée à 10 kilog., pour toutes les espèces de machines.

ART. 3. Il est alloué, comme par le passé, 280 kilog. de coak pour l'allumage d'une locomotive.

ART. 4. Lorsqu'un convoi de voyageurs est remorqué par deux locomotives, chaque machiniste a droit au taux de la moitié de sa charge.

ART. 5. Lorsqu'un convoi de marchandises ou un convoi mixte sera traîné par une grosse et par une petite machine, le machiniste de cette dernière sera considéré comme ayant remorqué les $\frac{2}{5}$ de la charge totale.

ART. 6. Lorsque, par nécessité de service, un machiniste devra partir sans

charge, il recevra 12 kilog. de coak par lieue, pour une machine de 11 à 13 pouces, et 18 kilog. pour une machine de 14 à 16 pouces.

ART. 7. Deux voitures ou waggons vides sont portés en compte comme l'équivalent d'un waggon chargé.

ART. 8. Les machinistes recevront une prime de fr. 0-70 par 100 kilog. de coak économisé sur les allocations mentionnées ci-dessus.

La prime accordée aux chefs d'ateliers est maintenue au quart du montant total des primes méritées par les machinistes placés sous leurs ordres.

Expédition du présent arrêté sera adressée, pour exécution, au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation ; pareille expédition sera adressée, pour information, à l'inspecteur-général et aux inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées, ainsi qu'à la cour des comptes.

Bruxelles, le 30 décembre 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XVI³.

ORDRE DE SERVICE.

(30 décembre 1844.)

Locomotion.

Ensuite de la décision de M. le Ministre des Travaux Publics , à dater du 1^{er} janvier 1845, les quantités *maxima* de coak à allouer aux machinistes sont déterminées par voiture chargée transportée à une lieue.

Ces *maxima* pour le premier trimestre de 1845, sont, sans distinction du calibre des machines, fixés aux taux suivants :

- 1^o Pour les convois de voyageurs à trois kil. et sept dixièmes ;
- 2^o Pour les convois de marchandises et les convois mixtes à trois kil. et trois dixièmes.

La quantité de coak allouée par heure de stationnement ou de réserve, est fixée à dix kil. pour toutes les espèces de machines.

Il est accordé comme par le passé deux cent quatre-vingts kil. de coak pour l'allumage d'une locomotive.

Lorsqu'un convoi de voyageurs est remorqué par deux locomotives, chaque machiniste a droit au taux de la moitié de la charge.

Si un convoi de marchandises ou un convoi mixte est traîné par une grosse et par une petite machine, le machiniste de cette dernière sera considéré comme ayant remorqué les deux cinquièmes de la charge totale.

Lorsque, par nécessité de service, un machiniste devra partir sans charge, il recevra douze kil. de coak par lieue pour une machine de onze à treize pouces et dix-huit kil. pour une machine de quatorze à seize pouces.

Il sera porté en compte au machiniste :

Pour une locomotive non allumée. deux waggons chargés ;

Id. un tender un id. id.

Id. deux waggons a marchandises vides . un id. id.

La prime allouée jusqu'à ce jour aux machinistes et aux chefs d'atelier du chef des économies réalisées sur la consommation du coak est maintenue.

Pour l'exécution des dispositions qui précèdent, MM. les chefs de station enverront à la direction, le premier et le quinze de chaque mois, un bordereau indiquant et renfermant les coupons remis par les machinistes pour le coak qui leur a été délivré dans leur station.

Ils joindront à cet envoi un extrait du journal de la marche des convois (Modèle A), indiquant dans la colonne d'observations et jour par jour :

- 1^o Le nombre de machines qui ont été allumées ;
- 2^o Les machines parties sans charge par nécessité de service et leur parcours ;
- 3^o Les convois spéciaux et leur composition ;
- 4^o Tout travail extraordinaire fait par les machinistes et les locomotives de leur station.

Cette pièce devant servir de contrôle à la nouvelle comptabilité du coak, il est indispensable qu'elle soit transmise ponctuellement et dressée avec la plus rigoureuse exactitude.

Pour éviter tout retard, l'envoi de ces pièces devra porter pour suscription les mots : « *Comptabilité du coak.* »

Transports.

Les rapports journaliers des chefs-gardes devant servir à dresser les comptes des machinistes, il est indispensable que ces rapports soient rédigés avec les plus grands soins.

Toute irrégularité constatée dans la formation des rapports dont il s'agit, sera sévèrement punie.

MM. les fonctionnaires que la chose concerne, sont chargés d'assurer l'exécution du présent ordre et veilleront à ce qu'il soit convenablement interprété.

Bruxelles, le 30 décembre 1844.

Le directeur,

MASUI.

N° XVI.

Complément à l'ordre de service du 30 décembre 1844.

Locomotion.

Des explications étant demandées relativement à l'ordre de service du 30 décembre dernier, n° 87, sur la consommation du coak. MM. les fonctionnaires que la chose concerne sont informés qu'il n'est rien changé au prescrit de l'ordre de service en date du 2 novembre dernier, n° 65.

En conséquence, les chefs de station continueront à adresser à l'ingénieur-mécanicien de la ligne à la quelle ils appartiennent, les états tels qu'ils y sont déterminés.

A. Quant aux extraits du journal de la marche des convois, aussi longtemps que les machines de la ligne du Nord rouleront sur les lignes de l'Est et de l'Ouest, ils seront adressés à l'ingénieur-mécanicien de la ligne à laquelle appartient la machine qui aura remorqué chaque convoi et lui serviront à dresser les états, modèle C, n°s 11 et 12, joints à l'ordre du 2 novembre, ne portant d'autre changement que celui indiqué aux deux modèles ci-joints.

B. Les chefs de station qui dresseront les extraits du journal de la marche des convois, auront soin, en inscrivant le nombre de voitures formant le convoi, de compter, ainsi que le prescrit l'ordre de service du 30 décembre dernier, deux *waggon*s vides pour un chargé, et s'il arrivait qu'il n'y eût qu'un *waggon* vide, ils indiqueront une demi-voiture.

Il est entendu que dans les convois ordinaires de voyageurs, toutes les voitures ainsi que les *waggon*s à bagages, à petites marchandises, à chevaux, les voitures de la poste ou cellulaires, seront toujours comptés au machiniste comme étant chargés.

Il en sera de même dans les convois de marchandises; seulement deux *waggon*s fermés à marchandises vides compteront également pour un *waggon* chargé.

Dans les convois extraordinaires ou spéciaux on comptera toujours neuf voitures au *minimum*; passé ce nombre, deux voitures vides seront comptées pour une voiture chargée.

Les voitures à 8 roues seront comptées pour deux *waggon*s.

C. Les états modèle C, n°s 11 et 12, seront dressés conformément aux instructions contenues dans l'ordre de service du 30 décembre dernier.

D. L'envoi de l'extrait du journal de la marche des convois, modèle A, prescrit aux chefs de station, le 1^{er} et le 15 de chaque mois, par l'ordre de service du 30 décembre dernier, est supprimé.

E. Des extraits des rapports des chefs-gardes seront transmis par la direction tous les dix jours aux ingénieurs-mécaniciens.

En conséquence de ce qui précède, MM. les ingénieurs-mécaniciens adresseront comme par le passé, à la direction, le 10 du mois suivant, au plus tard, les états mensuels de la comptabilité du coak, accompagnés des extraits du journal de la marche des convois, dressés avec les observations mentionnées dans l'ordre du 30 décembre dernier, ainsi que *d'un bordereau* indiquant et renfermant les coupons de coak des machinistes.

Transports.

Les chefs-gardes dresseront, *chemin faisant*, leur rapport journalier en simple expédition.

Ils le feront viser par les chefs de station, soit au départ, soit à l'arrivée.

Le chef de la station d'arrivée le transmettra à la direction.

Un semblable rapport sera adressé à la direction pour tous les convois spéciaux indistinctement.

Ces rapports devant être d'une rigoureuse exactitude, toute fausse indication sera sévèrement punie.

Le directeur,

MASUI.

N° XVII.

Arrêté royal accordant une indemnité à l'ingénieur en chef mécanicien Cabry, pour les perfectionnements apportés par lui aux locomotives de l'État.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Prenant en considération les perfectionnements apportés aux locomotives de l'État par le sieur Cabry, ingénieur en chef mécanicien du chemin de fer, et l'économie qui en résulte sous le rapport de la consommation du combustible ;

Voulant lui décerner une juste récompense et l'indemniser des dépenses extraordinaires qu'il a faites ;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. Une indemnité de cinq mille francs (fr. 5,000), imputable sur le chap. III, art. 7, du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice courant, est accordée au sieur Cabry, ingénieur en chef mécanicien du chemin de fer.

ART. 2. Une seconde indemnité de dix mille francs (fr. 10,000), pour le même objet, sera demandée au budget de l'exercice 1845.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 7 juillet 1844.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

N^o XVIII.

État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs, pour le service du camionnage et du factage dans les diverses stations, pendant l'année 1843.

MOIS.	STATIONS									
	BRUXELLES. (Nord.)	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.
JANVIER.....	2,184 39	342 77	1,033 81	145 28	994 53	249 95	233 42	350 40	.	204 52
FÉVRIER.....	2,096 01	318 35	1,052 51	109 88	995 80	224 85	223 10	359 88	49 52	189 54
MARS.....	2,507 01	422 77	1,454 01	166 58	1,228 94	284 75	276 86	455 15	58 48	253 18
AVRIL.....	2,605 20	439 51	1,604 04	170 58	1,220 42	294 24	259 94	423 87	54 34	249 84
MAI.....	2,702 59	572 77	1,343 05	172 98	1,279 93	305 91	279 10	427 56	75 46	272 84
JUIN.....	2,457 17	505 66	1,305 72	168 56	1,319 21	316 35	294 88	398 22	57 10	248 20
JUILLET.....	2,794 84	553 76	1,386 08	157 00	1,248 22	338 79	308 34	402 60	66 16	211 70
AOUT.....	2,741 15	497 38	1,322 70	216 02	1,405 03	383 49	444 43	458 22	57 82	284 06
SEPTEMBRE....	2,493 66	547 60	1,293 73	161 52	1,472 22	373 07	389 32	447 02	68 96	326 68
OCTOBRE.....	2,956 89	649 35	1,414 66	188 28	1,563 93	399 10	324 54	499 84	92 20	324 74
NOVEMBRE....	2,965 44	570 92	1,399 58	171 36	1,425 94	367 52	296 21	438 06	89 12	408 46
DÉCEMBRE.....	2,782 57	507 67	1,461 39	170 02	1,404 01	350 11	312 49	423 00	76 57	288 30
TOTAUX....	31,286 92	5,934 51	16,071 28	1,998 66	15,553 18	3,888 13	3,639 63	5,083 82	745 73	3,262 06

											TOTAUX.
LOUVAIN.	TIREMONT.	WAREMME.	LIÈGE.	VERVIERS.	ST-TROID.	BRIELLE. (Midi.)	MOÛB.	ST-GHISLAIN.	CHARLEROI.	NAMUR.	
363 73	256 49	60 28	806 78	.	199 81	426 06	156 48	20 64	.	.	8,029 34
357 22	240 62	19 07	834 06	.	176 28	454 91	150 96	21 30	"	"	7,873 86
457 26	326 07	.	1,085 54	.	360 42	707 43	225 60	28 40	"	"	10,298 45
484 33	339 76	.	1,058 46	.	320 40	1,070 40	331 14	.	.	.	10,926 47
482 20	339 75	.	1,023 92	.	244 10	1,147 75	328 78	.	.	.	11,000 69
423 02	380 26	.	886 20	.	218 04	812 49	308 66	.	.	.	10,160 74
429 38	300 42	.	929 22	.	238 72	1,021 01	302 68	.	.	.	10,693 92
475 09	334 54	.	891 43	128 38	259 02	1,090 73	337 00	.	.	.	11,327 39
471 88	334 99	.	961 38	256 16	229 52	901 17	349 38	.	74 72	99 39	11,252 37
483 93	406 49	.	1,136 96	286 02	313 87	1,081 19	400 70	.	126 37	152 35	12,798 41
485 68	359 30	.	1,117 32	320 50	237 76	1,215 93	437 36	.	153 89	160 62	12,620 97
451 07	327 33	"	1,091 72	311 20	234 02	885 54	366 46	.	139 11	179 81	11,762 39
5,364 79	3,946 02	79 35	11,824 99	1,302 26	3,032 86	10,814 61	3,695 20	70 34	494 09	592 17	128,685 00

60

N° XIX.

*État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs, pour le service du
camionnage et du factage dans les diverses stations, pendant l'année 1844.*

MOIS.	STATIONS								
	BRUXELLES. (Nord)	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.
JANVIER.....	2,653 53	497 44	1,384 40	148 68	1,077 09	299 58	304 30	437 58	65 68
FÉVRIER.....	2,412 32	403 08	1,299 18	126 18	1,074 68	282 03	276 48	409 54	49 26
MARS.	2,733 30	485 43	1,601 21	187 52	1,373 18	351 71	342 54	523 08	49 96
AVRIL.....	2,854 06	520 75	1,503 16	176 92	1,217 30	413 82	303 70	536 26	76 20
MAI.....	2,842 32	563 04	1,433 67	195 42	1,348 59	402 97	290 68	487 90	63 52
JUIN.....	2,543 39	521 10	1,417 66	180 92	1,309 04	341 31	331 46	464 53	58 00
JUILLET ..	2,589 95	558 84	1,376 54	163 52	1,162 91	349 25	355 76	436 14	68 10
AOUT.....	1,884 00	296 01	957 07	131 32	690 85	396 78	424 24	224 52	68 37
SEPTEMBRE.....	1,926 94	273 74	901 04	115 17	674 34	437 56	346 62	227 12	65 30
OCTOBRE	2,108 83	356 44	1,077 67	156 06	755 69	431 60	313 66	245 75	97 00
NOVEMBRE.....	2,050 44	312 69	896 50	120 86	693 03	377 82	302 42	212 15	86 00
DÉCEMBRE.....	1,986 01	300 93	1,073 13	161 58	703 49	498 88	442 04	199 84	96 02
TOTAUX....	28,585 09	5,089 49	14,921 23	1,866 15	12,080 19	4,583 30	4,033 90	4,404 41	813 41

IDIE

TOURNAY.	LOUVAIR.	TIRLEMONT.	LIÈGE.	VERVIERS.	ST-TROND.	BRUXELLES. (Midi.)	MONS.	CHARLEROY.	NAMUR.	TOTAUX.
248 83	438 92	241 08	941 12	271 43	185 88	809 69	305 96	118 11	147 65	10,576 95
232 38	391 66	287 74	898 83	265 03	181 62	872 39	318 00	126 39	159 13	10,068 92
304 20	427 36	338 32	1,030 74	353 50	247 91	989 97	416 77	156 50	247 10	12,160 30
354 06	451 20	323 62	1,086 00	376 55	242 80	1,173 05	430 78	177 07	236 21	12,453 51
333 76	481 05	327 73	1,133 72	426 98	213 50	1,229 16	435 17	164 89	230 83	12,604 90
325 68	416 72	349 97	1,061 02	384 51	216 36	1,217 43	391 16	165 96	209 88	11,906 10
338 82	416 12	329 13	1,022 66	393 85	208 60	1,222 19	379 44	200 08	225 17	11,799 07
242 28	298 68	252 94	699 92	298 82	208 97	914 53	298 34	157 99	156 80	8,602 43
268 41	243 15	251 95	757 95	320 22	196 24	851 64	318 98	154 40	157 58	8,488 35
269 78	333 98	291 45	863 26	357 67	215 21	1,139 69	443 69	180 49	190 67	9,828 59
242 82	298 77	240 64	753 50	309 46	178 22	843 95	357 45	180 18	169 52	8,626 42
250 72	331 30	217 99	705 00	270 84	174 82	819 04	346 40	193 14	189 09	8,960 26
3,411 74	4,531 91	3,452 56	10,953 72	4,028 86	2,470 13	12,082 73	4,442 14	1,975 20	2,319 63	126,075 80

64

N^o XX.

Tableau comparatif des prix auxquels se fait actuellement le service du camionnage et du factage des marchandises, en vertu de l'adjudication du 1^{er} mai 1844, et des prix auxquels s'effectuait le même service, en vertu de marchés directs antérieurement à ladite adjudication. (Les marchés conclus ensuite de l'adjudication publique du 1^{er} mai 1844, ont été mis à exécution à partir du 1^{er} août suivant.)

STATIONS.	REMISE A DOMICILE.			
	PAR 100 KIL. ET AU-DESSOUS.		AU-DESSUS DE 100 KIL., PAR 100 KIL. CATEGORIE DE 10 ET 10 KIL.	
	PRIX ACTUELS. Adjudication du 1 ^{er} mai 1844	PRIX ANCIENS.	PRIX ACTUELS.	PRIX ANCIENS.
	F ₁	F ₁	F ₁	F ₁
Bruxelles (a)	» 188	» 25	» 188	» 25
Malines	» 188	» 20	» 118	» 18
Anvers	» 138	» 22	» 138	» 22
Louvain	» 118	» 20	» 118	» 18
Tirlemont	» 146	» 20	» 146	» 18
St-Trond	» 18	» 20	» 18	» 20
Liège.	» 138	» 20	» 138	» 20
Termonde	» 138	» 20	» 138	» 20
Gand.	» 148	» 22	» 148	» 22
Bruges.	» 20	» 18	» 20	» 18
Ostende (b).	» 20	» 20	» 20	» 20
Courtray	» 098	» 20	» 098	» 20
Mouscron (c).	» 25	» 20	» 25	» 20
Tournay	» 15	» 20	» 15	» 20
Mons.	» 138	» 18	» 138	» 18
Verviers	» 13	» 18	» 13	» 17
Charleroy	» 18	» 18	» 18	» 18
Namur.	» 118	» 15	» 118	» 15

PRISE A DOMICILE.		PAR CAMION		Observations
PAR 100 KIT		DE 1,000 KIT ET AU-DESSUS, L'UN LE REAU DE RECEPTION A LA STATION		
PRIX ACTUELS.	PRIX ANCIENS.	PRIX ACTUELS.	PRIX ANCIENS.	
F ₁	F ₁	F ₁	F ₁	
» 094	» 10	1 41	2 00	(a) L'entreprise du camionnage a Bruxelles a été résiliée par l'entrepreneur, en vertu de l'art 21 du cahier des charges. Une nouvelle adjudication a eu lieu le 1 ^{er} mai 1844 et n'a point été approuvée par le Ministre. Un nouveau marché devra être conclu pour le service du camionnage a Bruxelles.
» 059	» 10	» 885	1 75	
» 069	» 10	1 035	1 50	
» 059	» 10	» 885	1 75	(b) Il a été déposé une seule soumission a l'adjudication. Cette soumission n'a pas été approuvée, le prix demandé (25 p. ⁰ / ₁₀₀ d'augmentation, sur les prix du bordereau) ayant paru trop élevé. Le service se fait en vertu d'un marché direct, aux prix du bordereau annexé au cahier des charges de l'adjudication du 1 ^{er} mai.
» 073	» 10	1 095	1 75	
» 09	» 10	1 35	»	
» 069	» 14	1 035	1 40	(c) Aucune soumission n'a été remise a l'adjudication. Le service se fait en vertu d'un marché direct.
» 069	» 10	1 035	»	
» 074	» 10	1 11	1 50	
» 10	» 12	1 50	»	
» 10	» 15	1 50	1 50	
» 049	» 10	» 735	»	
» 125	» 10	1 875	»	
» 075	» 14	1 125	1 40	
» 069	» 10	1 035	»	
» 065	» 14	1 975	1 60	
» 09	» 10	1 35	»	
» 059	» 10	» 885	1 00	

N^o XXI.

Service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer.

Arrêté ministériel du 9 août 1844, qui ordonne la mise en adjudication publique du camionnage et du factage des marchandises.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu le cahier des charges présenté le 24 janvier 1844, par le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, pour la mise en adjudication publique de l'entreprise du service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer, en départ ou à destination des diverses stations ;

Vu les rapports du directeur prénommé, des 24 janvier et 22 mars derniers, n^{os} 1362 et 4299 ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Le cahier des charges susmentionné est approuvé.

ART. 2. Il sera procédé, le mercredi 1^{er} mai 1844, à midi, à l'hôtel du Gouvernement provincial, à Bruxelles, à l'adjudication publique de l'entreprise dont il s'agit, par-devant le gouverneur de la province du Brabant, assisté du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation ou de son délégué.

ART. 3. L'adjudication aura lieu par soumissions cachetées, sur timbre et rédigées conformément au modèle qui se trouve joint au cahier des charges.

Expédition du présent arrêté sera adressée au gouverneur de la province du Brabant et au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, qui sont chargés d'en assurer l'exécution, chacun en ce qui le concerne.

Bruxelles, le 9 avril 1844.

A. DECHAMPS.

Cahier des charges pour l'entreprise du service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer.

ART. 1^{er}. L'adjudication a pour objet l'entreprise du service du *camionnage* et du *factage* des marchandises transportées ou à transporter par le chemin de fer, et que l'administration fera remettre ou enlever à domicile dans chacune des villes suivantes :

Bruxelles,	Liège,	Courtray.
Malines,	Verviers,	Mouscron,
Auvers,	Termonde,	Tournay.
Louvain,	Gand,	Mons,
Tirlemont,	Bruges,	Charleroy,
St-Trond,	Ostende,	Namur.

Ce service comprend la conduite, l'encaissement des frais de transport, débours, etc., le tout sous la responsabilité de l'entrepreneur. L'entreprise prendra cours le 1^{er} août 1844 et finira le 31 décembre 1846.

ART. 2. L'entrepreneur fournira le matériel de voitures, bâches et cerceaux nécessaires à son entreprise, ainsi que les chevaux qui seront forts et vigoureux et porteront un harnachement uniforme. Les camions à ressorts seront de construction solide et conformes au modèle à prescrire par l'administration ; les autres voitures seront également d'une construction solide, appropriées aux différentes espèces de marchandises, et de la forme usitée dans les localités où l'entreprise aura lieu. Toutes porteront l'inscription : *Chemin de fer*, ainsi qu'un numéro d'ordre, dans les stations où le service nécessitera l'emploi de plusieurs voitures. Les entrepreneurs actuels qui seraient déclarés adjudicataires, pourront continuer à faire usage de leurs voitures, aussi longtemps qu'elles présenteront toutes les garanties de solidité.

ART. 3. A l'expiration du contrat, l'administration aura la faculté de reprendre, si telle est sa convenance, le matériel de voitures, au prix de l'estimation qui en sera faite de gré à gré ou à dire d'experts.

ART. 4. Les facteurs et conducteurs de l'entrepreneur devront porter, à leurs frais, l'uniforme prescrit et seront tenus d'exécuter les ordres du chef de station ; en cas d'insubordination de leur part, l'entrepreneur devra pourvoir à leur remplacement ; s'il se refusait à obtempérer à l'invitation qui lui en sera faite, l'administration les remplacera d'office.

ART. 5. L'entretien des voitures, les harnais, la nourriture des chevaux, les salaires des facteurs et conducteurs demeurent exclusivement à la charge de l'entrepreneur.

ART. 6. L'entrepreneur devra avoir constamment et à ses frais à la station, un fondé de pouvoirs muni d'une procuration régulière pour donner aux employés de l'administration décharge des marchandises qu'il recevra.

ART. 7. Les voitures devront toujours être exactement rendues à la station aux heures fixées par l'administration ; l'entrepreneur se conformera aux ordres de service qu'il recevra pour assurer le prompt enlèvement des marchandises, de la station ou de chez l'expéditeur, pour les conduire à domicile ou à la station.

ART. 8. En cas de suspension totale ou partielle du service du camionnage par suite d'une cause étrangère à l'administration, celle-ci y pourvoira par des marchés d'urgence, aux frais de l'entrepreneur, contre lequel elle fera en outre valoir ses droits à des dommages-intérêts, de même que pour toute infraction aux clauses du présent cahier des charges.

ART. 9. Le chargement des marchandises sur les voitures s'effectuera par les

ouvriers de l'administration, sous la responsabilité de l'entrepreneur : quant aux chargements et aux déchargements à domicile, ils auront lieu exclusivement aux frais de ce dernier. Il est entendu que dans la station, ainsi qu'au bureau de réception en ville, les facteurs et conducteurs de camions aideront au besoin les ouvriers de l'administration à charger les voitures.

ART. 10. L'entrepreneur est responsable des marchandises qui lui sont confiées, du moment où son agent en a donné décharge; cette formalité remplie, elles sont censées lui avoir été remises en bon état; sa responsabilité dure jusqu'à ce que le destinataire ait signé le livre de factage.

ART. 11. Les indemnités à payer pour pertes et avaries survenues à des marchandises, pendant le trajet de la station au domicile du destinataire, ainsi que du domicile de l'expéditeur à la station, ou pour retard dans la remise, seront acquittées par l'entrepreneur aux intéressés, aussitôt après l'évaluation qui en sera faite; sinon le montant en sera déduit des sommes à lui payer en exécution de son contrat et, en cas d'insuffisance de celles-ci, recouvré sur son cautionnement.

ART. 12. Les facteurs seront munis de deux registres fournis par l'administration, l'un pour les jours pairs, l'autre pour les jours impairs; le commis aux marchandises, après avoir inscrit sur l'un de ces registres les marchandises à remettre à domicile, en fera la délivrance, contre décharge, au facteur qui dès lors deviendra responsable de la prompte livraison de ces marchandises, en bon état, aux destinataires. Toutes les sommes portées à recevoir sur les registres de factage seront, après chaque tournée, immédiatement versées, par les facteurs, entre les mains du 1^{er} commis aux marchandises; ils devront aussi remettre après la tournée, soit au bureau en ville, soit à la station, suivant qu'ils en auront reçu l'ordre, les articles refusés ou dont les destinataires seraient inconnus. L'employé qui recevra ces objets émargera le livre de factage pour la décharge de l'entrepreneur, qui ne recevra du chef de ce retour aucune indemnité; il ne lui sera payé en ce cas que le simple prix stipulé pour la remise à domicile. Le compte de l'entrepreneur sera immédiatement réglé sur les registres, après chaque tournée, et l'on indiquera en même temps, dans la colonne d'observations, l'heure de départ de chaque camion, et le temps accordé pour la remise ou pour l'enlèvement à domicile.

ART. 13. L'adjudication aura lieu par soumissions cachetées, par-devant M. le gouverneur du Brabant, assisté de M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, ou de son délégué.

Il est obligatoire de déposer une soumission pour chaque station, bien qu'une même personne puisse soumissionner pour l'entreprise du service dans plusieurs stations.

ART. 14. Les soumissions devront être faites sur timbre et rédigées conformément au modèle annexé au présent cahier des charges. Elles devront indiquer, écrit en toutes lettres, le tantième p. % de rabais que le soumissionnaire offre de faire sur tous les prix du bordereau annexé au présent cahier des charges. Ce rabais devra être uniforme pour tous les prix dudit bordereau.

Les soumissions devront en outre contenir exactement les nom. prénoms et

demeure du soumissionnaire et de ses cautions, qui signeront conjointement avec lui, et être accompagnées d'un certificat, délivré par l'autorité communale, constatant que l'entrepreneur et ses cautions sont réputés solvables et en état de remplir convenablement le service qui fait l'objet de la présente adjudication.

ART. 15. Pour garantie de ses engagements, l'entrepreneur présentera à l'agrément de l'administration deux cautions personnelles et solidaires qu'il désignera dans sa soumission, et qui la signeront avec lui.

Endéans les 10 jours de l'approbation de la soumission par M. le Ministre des Travaux Publics, l'entrepreneur versera dans la caisse du caissier-général de l'État, le cautionnement fixé ci-après, en numéraire ou en bons du trésor, contre quittance qui indiquera l'objet du cautionnement. La quittance de ce dépôt, s'il est effectué en numéraire, sera échangée par l'entrepreneur au Ministère des Finances (administration du trésor public), contre un récépissé, lequel restera entre ses mains jusqu'à l'époque du remboursement. Une autorisation spéciale consignée sur cette pièce et émanée du Département des Travaux Publics, sera indispensable pour autoriser le remboursement des valeurs qu'elle représentera.

Les cautionnements exigés pour chacune des villes ci-après désignées, sont :

Bruxelles,	fr. 8,000	Gand,	fr. 4,000
Malines,	2,000	Bruges,	2,000
Anvers,	5,000	Ostende,	2,000
Louvain,	3,000	Courtray,	2,000
Tirlemont,	2,000	Mouscron,	500
St-Trond,	2,000	Tournay,	2,000
Liège,	5,000	Mons,	2,000
Verviers,	3,000	Charleroy,	2,000
Termonde,	1,000	Namur,	2,000

ART. 16. Si le cautionnement n'est pas versé dans les 10 jours de l'approbation de la soumission, l'administration se réserve le droit d'en poursuivre le recouvrement à charge de l'entrepreneur et de ses cautions, ou de résilier son contrat.

ART. 17. L'administration du trésor public paiera directement, sur mandat de M. le Ministre des Travaux Publics, les sommes qui devront être prélevées sur le cautionnement.

ART. 18. Tout soumissionnaire sera tenu en outre de verser la moitié du cautionnement indiqué ci-dessus pour chaque station, avant l'adjudication publique. Ce versement aura lieu entre les mains de M. le directeur de la régie des chemins de fer, rue de Schaerbeek, n° 128, à Bruxelles, qui, outre un récépissé, délivrera à l'intéressé une déclaration constatant que le versement dont il s'agit a été effectué. Cette déclaration devra être annexée à la soumission qui sera déposée à l'adjudication. La somme déposée lui sera remboursée aussitôt après l'approbation des soumissions, par M. le Ministre des Travaux Publics.

ART. 19. Les paiements des sommes dues à l'entrepreneur pour son service,

auront lieu dans les 20 jours qui suivront l'expiration de chaque mois, sur états mensuels dressés par le chef de station, d'après les registres de factage. Ces états devront être acceptés par l'entrepreneur, visés par l'inspecteur chef du service des transports et par le directeur de l'administration. Ces états seront transmis à M. le Ministre des Travaux Publics qui en ordonnera la liquidation.

ART. 20. L'administration se réserve le droit d'apporter aux conditions de ses tarifs, tels changements qu'elle jugera nécessaires dans l'intérêt du commerce et du trésor.

ART. 21. Chacune des deux parties conserve le droit de résilier le présent contrat moyennant un avertissement signifié trois mois d'avance à l'autre partie. Le contrat sera réalisable par l'administration sans avertissement préalable, dans le cas où il serait prouvé que l'entrepreneur aurait perçu des sommes plus élevées que celles portées au registre de factage.

ART. 22. L'entrepreneur paiera tous les frais concernant son entreprise, tels que frais d'impression, d'avertissement, de timbre, d'enregistrement et autres.

ART. 23. Au jour et à l'heure fixés, le conseil se réunira dans la salle d'adjudication qui sera ouverte au public. Le gouverneur ou son délégué retirera successivement chacun des paquets qui se trouveront dans la boîte destinée à recevoir les offres des concurrents. Cette opération étant terminée, il rompra les cachets de ces paquets et proclamera, à mesure de leur ouverture, les rabais offerts par les concurrents.

ART. 24. Le Ministre des Travaux Publics se réserve de faire choix parmi les soumissionnaires qui se seront présentés pour concourir à l'adjudication et de les agréer en cette qualité, sous garantie de leurs cautions, sans être tenu de motiver son choix; il lui sera loisible d'écarter la soumission offrant le rabais le plus fort et d'en adopter une autre dont le rabais ne serait pas aussi élevé. Il pourra de plus ne donner aucune suite à l'adjudication ou en ordonner une nouvelle sur un ou plusieurs lots de l'entreprise.

Bruxelles, le 24 janvier 1844.

MASUL.

Bruxelles, le 9 avril 1844.

Vu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

Bordereau de prix pour le camionnage et le factage dans les différentes villes.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	PRIX Du camionnage comprenant le factage, le chargement et le déchargement prescrits.
Pour chaque expédition de marchandises de toute espèce ou pour chaque partie de bagages figurant sous une même lettre de voiture ou portant l'adresse du même domicile, du poids de 100 kil. et au-dessous	Fr. » 20
Pour chaque expédition au-dessus de 100 kil., par 100 kil., en appliquant la taxe de 10 en 10 kil.	» 20
Pour transport et responsabilité depuis le bureau de réception en ville jusqu'à la station, par camion de 1,000 kil. et au-dessous . .	1 50
Pour la prise à domicile, transport à la station et responsabilité pendant le parcours, par 100 kil.	» 10

Modèle de soumission.

Je soussigné (*nom, prénoms et qualités*), demeurant à, rue, n°, m'engage sur ma personne et mes biens, meubles et immeubles, à faire, aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé, le 9 avril 1844, par M. le Ministre des Travaux Publics, le service du camionnage et du factage des marchandises pour la station de, moyennant un rabais de . . . p. % sur tous les prix indiqués au bordereau (*indiquer le rabais en toutes lettres*).

Je présente pour mes cautions les sieurs (*mettre leurs noms, prénoms et domicile*), lesquels s'engagent solidairement avec moi, comme entrepreneurs principaux, renonçant à toute exception et bénéfice.

Fait à, le 1844.

Le soumissionnaire,

Les cautions,

N^o XXII ¹.

Arrêtes pris ensuite de l'adjudication du 1^{er} mai 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu le procès-verbal d'ouverture des soumissions déposées à l'adjudication publique qui a eu lieu le 1^{er} mai 1844, pour l'entreprise du service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer, en départ ou en destination des stations de *Bruzelles, Malines, Anvers, Louvain, Tirlemont, St-Trond, Liège, Verviers, Termonde, Gand, Bruges, Ostende, Courtray, Mouscron, Tournay, Mons, Charleroy* et *Namur*;

Vu les dites soumissions au nombre de quarante-six ;

Vu le rapport en date du 9 mai 1844, du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation ;

Considérant que les soumissions les plus basses ont été déposées, savoir :

Pour *Bruzelles*, par le sieur Henri Weverbergh ;

Pour *Malines, Louvain* et *Tirlemont*, par le sieur Louis Van Munster, à Louvain ;

Pour *Anvers*, par les sieurs Simonet et Corten ;

Pour *St-Trond*, par le sieur Nicolas Cartuyvels ;

Pour *Liège*, par les sieurs François Jongen et Jacques Delrez, commissionnaires expéditeurs dans cette dernière ville ;

Pour *Verviers*, par le sieur Jean-François Lambrette ;

Pour *Termonde*, par le sieur Egide Deblock, louageur dans cette ville ;

Pour *Bruges*, par le sieur Moentack, maître de postes, à Bruges ;

Pour *Ostende*, par le sieur Delsart ;

Pour *Courtray*, par le sieur Joseph Knockaert ;

Pour *Tournay*, par le sieur Louis Moulart, commissionnaire de roulage ;

Pour *Mons*, par le sieur Adolphe Desanfans ;

Pour *Charleroy*, par le sieur Martin Vannespennes, négociant ;

Pour *Namur*, par le sieur Alexandre Buydens-Pirot ;

Et pour *Gand*, 1^o par le sieur Alexandre Detige ; 2^o par le sieur Jean Jongen, qui ont offert tous les deux un rabais de 26 p. % sur les prix du bordereau ;

Considérant que les prix demandés par le sieur Delsart, pour la station d'Ostende, sont trop élevés et qu'il n'y a dès lors pas lieu d'approuver sa soumission ;

Revu l'art. 24 du cahier des charges n^o 38, approuvé le 9 avril 1844 et réglant la dite entreprise, ainsi conçu : « Le Ministre des Travaux Publics se » réserve de faire choix parmi les soumissionnaires qui se seront présentés

» pour concourir à l'adjudication et de les agréer en cette qualité, sous la
 » garantie de leurs cautions, sans être tenu de motiver son choix ; il lui sera
 » loisible d'écarter la soumission offrant le rabais le plus fort et d'en adopter
 » une autre dont le rabais ne serait pas aussi élevé. Il pourra de plus ne don-
 » ner aucune suite à l'adjudication ou en ordonner une nouvelle sur un ou
 » plusieurs lots de l'entreprise. »

Arrête :

ART. 1^{er}. Les soumissions désignées ci-après sont approuvées, savoir :

Pour la station de *Bruxelles*, la soumission du sieur Henri Weverbergh, commissionnaire-expéditeur à Bruxelles, moyennant un rabais de *six pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Malines*, celle du sieur Louis Van Munster, à Louvain, moyennant un rabais de *quarante-un pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station d'*Anvers*, celles des sieurs Simonet et Corten, commissionnaires-expéditeurs dans cette dernière ville, moyennant un rabais de *trente-un pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Louvain*, celle du sieur Louis Van Munster, à Louvain, moyennant un rabais de *quarante-un pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Tirlemont*, celle du même entrepreneur, moyennant un rabais de *vingt-sept pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *St-Trond*, celle du sieur Cartuyvels, moyennant un rabais de *dix pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Liège*, celle des sieurs François Jongen et Jacques Delrez, commissionnaires expéditeurs dans cette dernière ville, moyennant un rabais de *trente-un pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Verviers*, celle du sieur Jean-François Lambrette, commissionnaire expéditeur à Verviers, moyennant un rabais de *trente-cinq pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Termonde*, la soumission du sieur Égide Deblock, louageur à Termonde, moyennant un rabais de *trente-un pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Bruges*, celle du sieur Pierre Moentack, maître de postes à Bruges, aux prix du bordereau ;

Pour la station de *Courtray*, celle du sieur Joseph Knockaert, voiturier dans cette dernière ville, moyennant un rabais de *cinquante-un pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Tournay*, celle du sieur Louis Moulart, commissionnaire de roulage, moyennant un rabais de *vingt-cinq pour cent* sur les prix d'estimation ;

Pour la station de *Mons*, celle du sieur Adolphe Desanfans, à Mons, moyennant un rabais de *trente pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Charleroy*, celle du sieur Martin Vannespennes, négociant à Charleroy, moyennant un rabais de *dix pour cent* sur les prix du bordereau ;

Pour la station de *Namur*, celle du sieur Alexandre Buydens-Pirot, demeurant à Namur, moyennant un rabais de *quarante-un pour cent* sur les prix du bordereau.

ART. 2. La soumission déposée par le sieur Delsart, pour le camionnage dans la station d'Ostende, n'est pas approuvée.

ART. 3. Sont acceptés comme cautions des entrepreneurs désignés à l'art. 1^{er}, savoir :

Du sieur Weverbergh, adjudicataire du camionnage à la station de Bruxelles, les sieurs Delige-Knaeps, entrepreneur de roulage et Weverbergh-Meskens, négociant, demeurant tous les deux à Bruxelles ;

Du sieur Van Munster, adjudicataire du camionnage dans les stations de Malines, de Louvain et de Tirlemont, les sieurs Michel et Charles Hambrouck, demeurant tous les deux à Louvain ;

Des sieurs Simonet et Corten, adjudicataires du camionnage à la station d'Anvers, les sieurs A.-P. Vanderveken, rentier, et Jos. Jamar, propriétaire, demeurant tous les deux à Anvers ;

Du sieur Cartuyvels, adjudicataire du camionnage à St-Trond, les sieurs F.-H. Vanhoven et Michel Hoebaux, demeurant tous les deux à St-Trond ;

Des sieurs Jongen et Delrez, adjudicataires du camionnage à la station de Liège, les sieurs Michel Lambotte et Jean Thywissen demeurant tous les deux à Liège ;

Du sieur Lambrette, adjudicataire du camionnage de la station de Verviers, le sieur Henri Beaufays, demeurant à Heusy, et Guillaume Poetgens, demeurant à Verviers ;

Du sieur Deblock, adjudicataire du camionnage dans la station de Termonde, les sieurs Pierre-Louis De Graeve, entrepreneur, demeurant à Termonde, et Jean-François Haems, agent d'affaires, à Sorms-Gilles-lez-Termonde ;

Du sieur Moentack, adjudicataire du camionnage dans la station de Bruges, les sieurs Louis-Paul et François Moentack, demeurant tous les deux à Bruges ;

Du sieur Knockaert, adjudicataire du camionnage dans la station de Courtray, les sieurs Jean Dujardin et Jean Dujardin-Ouré, demeurant tous les deux à Courtray ;

Du sieur Moulart, adjudicataire du camionnage dans la station de Tournay, le sieur Defontaine et la dame V^e Moulart, demeurant tous les deux à Leuze ;

Du sieur Desanfans, adjudicataire du camionnage à Mons, les sieurs Jean-Baptiste-Henri et Théophile Desanfans, demeurant tous les deux à Mons ;

Du sieur Vannespennes, adjudicataire du camionnage dans la station de Charleroy, les sieurs Rucloux, maître de postes et Constant Boens, hôtelier, demeurant tous les deux à Charleroy ;

Enfin, du sieur Buydens-Pirot, adjudicataire du camionnage à Namur, les sieurs Jules Ortinans et Ortmans-Allart, demeurant tous les deux à Namur.

ART. 4. Il sera statué ultérieurement à l'égard des soumissions déposées pour la station de Gand.

Expédition du présent arrêté sera transmise au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, qui est chargé d'en assurer l'exécution et d'en délivrer des extraits aux entrepreneurs intéressés et à leurs cautions.

Pareille expédition sera transmise au Gouverneur du Brabant ainsi qu'à la cour des comptes, pour information.

Bruxelles, le 10 juin 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XXII².

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Revu son arrêté du 10 juin 1844, 2^e division, exploitation, n^{os} 1136-540, portant décision sur l'adjudication publique du 1^{er} mai précédent, pour l'entreprise du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer en départ ou en destination des diverses stations désignées audit arrêté;

Vu les deux nouvelles soumissions présentées par les sieurs A. Detige et J. Jongen, pour le service du camionnage et du factage des marchandises dans la station de Gand, présentant, la première, un rabais de *trente-six*, et la seconde, un rabais de *quarante et demi pour cent*, sur tous les prix du bordereau annexé au cahier des charges n^o 38 approuvé le 9 avril 1844;

Considérant que les prix offerts par le sieur Jongen sont les plus avantageux au trésor;

Arrête :

ART. 1^{er}. La soumission du sieur J. Jongen est approuvée, moyennant un rabais de *quarante et demi pour cent* sur tous les prix du bordereau.

ART. 2. Sont acceptés comme cautions de cet entrepreneur, les sieurs Ch.-G. Ghyselyuck, négociant, et Jean Brieven, maître brasseur, demeurant tous les deux à Gand.

Expédition du présent arrêté sera adressée au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation qui est chargé d'en assurer l'exécution.

Pareille expédition sera transmise au gouverneur du Brabant, ainsi qu'à la cour des comptes, pour information.

Bruxelles, le 18 juin 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XXII⁵.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu la soumission soussrite, le 12 juillet 1844, par le sieur Harduin, à Mouscron, pour l'entreprise du service du camionnage et du factage des marchandises à la station de la dite commune ;

Vu le rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, en date du 18 juillet courant, n^o 10609 ;

Considérant qu'aucune soumission n'a été déposée à l'adjudication publique du 1^{er} mai 1844, pour l'entreprise du service dont il s'agit, et que les prix demandés par le soumissionnaire ne sont pas onéreux au trésor ;

Arrête :

ART. 1^{er}. La soumission susmentionnée est approuvée. En conséquence le sieur Harduin est déclaré adjudicataire du service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer à la station de Mouscron, moyennant les prix du cahier des charges, n^o 38, de 1844, majorés de 25 p. %.

ART. 2. Les sommes à payer en vertu de cette entreprise seront imputées sur le budget de l'exercice pendant lequel le service aura été effectué.

Expédition du présent arrêté sera adressée au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, qui est chargé d'en assurer l'exécution ; pareille expédition sera transmise à la cour des comptes, pour information.

Bruxelles, le 27 juillet 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XXII⁴.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

Vu la soumission en date du 25 juillet 1844, par laquelle le sieur Delsart, maître de postes, à Ostende, s'engage à effectuer le service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer à la station de la dite ville, aux prix, clauses et conditions du cahier des charges, n^o 38, de 1844, approuvé le 9 avril de la même année ;

Arrête :

ART. 1^{er}. La soumission susmentionnée est approuvée. En conséquence le sieur Delsart est déclaré adjudicataire du service prémentionné, aux prix, clauses et conditions du cahier des charges, n^o 38, de 1844.

ART. 2. Les sommes à payer en exécution du présent contrat seront imputées sur le budget de l'exercice pendant lequel le service aura été effectué.

Expédition du présent arrêté sera adressée au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, qui est chargé d'en assurer l'exécution ; pareille expédition sera transmise à la cour des comptes, pour information.

Bruxelles, le 30 juillet 1844.

A. DECHAMPS.

N° XXIII.

État du parcours mensuel des locomotives pendant l'année 1844.

DÉSIGNATION DES MOIS.	NOMBRE DE LIEUES DE 5 KILOMETRES PARCOURUES POUR LE SERVICE DES			Observations.
	VOYAGEURS.	MARCHANDISIS	TOTAL.	
Janvier.	26,015	12,816	38,831	
Février.	24,523	11,807	36,330	
Mars	28,260	11,203	39,463	
Avril	25,504	12,798	38,302	
Mai.	27,531	12,404	39,935	
Juin	26,265	13,272	39,537	
Juillet	28,174	14,466	42,640	
Août.. . . .	28,122	16,105	44,227	
Septembre	28,964	15,375	44,340	
Octobre	27,781	15,191	42,972	
Novembre	26,719	15,707	42,426	
Décembre	28,602	19,456	48,058	
Total.	326,431	170,630	497,061	

N^o XXIV.

*État indiquant, par ligne et par mois, le nombre de lieues de 5 kilom.
parcourues par les locomotives, pendant l'année 1844.*

LIGNES	NOMBRE DE LIEUES DE 5 KILOM. PARCOURUES					
	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.
DU NORD	4,996	4,694	4,820	4,426	4,606	4,662
DE L'OUEST	10,839	10,011	11,493	10,427	10,712	10,226
DE L'EST	8,490	8,471	8,983	8,919	8,904	9,419
DU MIDI	10,309	9,415	10,096	10,190	10,907	10,513
DE LA VESDRE.	4,197	3,739	4,071	4,340	4,806	4,717
TOTAUX.	38,831	36,330	39,463	38,302	39,935	39,537

PAR LES LOCOMOTIVES, PENDANT LES MOIS DE						TOTAUX.	<i>Observations.</i>
JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.		
4,866	5,042	5,330	7,292	7,954	8,509	67,197	
11,428	12,579	13,098	10,753	10,109	11,730	133,405	
9,947	9,446	10,129	8,828	7,809	8,494	107,839	
10,804	10,956	10,450	11,341	12,021	14,821	131,817	
5,595	6,210	5,333	4,758	4,533	4,504	56,803	
42,640	44,227	44,340	42,972	42,426	48,058	497,061	

84

N^o XXV.

Tableau de l'importance des convois, pendant l'année 1845.

STATIONS.	NOMBRE DE CONVOIS DE DÉPART OU DE PASSAGE.			NOMBRE TOTAL DE WAGGONS AU DÉPART DES CONVOIS.			NOMBRE MOYEN de VOITURES PAR CONVOI DE VOYAGEURS et de marchandises individuellement
	CONVOIS de VOYAGEURS	CONVOIS de MARCHANDISES	TOTAL.	VOITURES DE VOYAGEURS et de FACAGLES	WAGGONS de MARCHANDISES	TOTAL.	
Bruxelles (Nord) . .	4,043	720	4,773	37,884	9,048	46,932	9.8
Bruxelles (Midi) . .	1,460	297	1,757	14,099	2,077	16,176	9.2
Anvers	1,532	683	2,217	15,550	8,959	24,509	11.0
Tirlemont	2,470	1,504	3,934	20,923	23,653	44,576	11.3
Liège	1,736	732	2,468	13,942	12,864	26,806	10.3
Gand	3,848	732	4,580	30,627	4,267	34,894	7.6
Soignies.	2,420	366	2,786	22,219	5,002	28,221	10.1
Courtray.	2,158	150	2,308	15,114	1,605	16,719	7.2
Ostende	1,040	»	1,040	8,442	»	8,442	8.1
			25,865			247,275	9.6

86

Tableau de l'importance des convois, pendant l'année 1844.

STATIONS.	NOMBRE DE CONVOIS DE DÉPART OU DE PASSAGE.			NOMBRE TOTAL DE WAGGONS AU DÉPART DES CONVOIS.			NOMBRE MOYEN de voitures PAR CONVOI DE VOYAGEURS et de marchandises indistinctement.
	CONVOIS de VOYAGEURS.	CONVOIS de MARCHANDISES.	TOTAL.	VOITURES DE VOYAGEURS et de BAGAGES.	WAGGONS de MARCHANDISES	TOTAL.	
Bruxelles (Nord) . .	4,144	666	4,810	38,303	9,719	48,022	9.9
Bruxelles (Midi) . .	1,456	732	2,188	14,330	7,767	22,097	10.1
Anvers	1,698	825	2,523	16,769	11,768	28,537	11.3
Tirlemont	2,196	2,013	4,209	22,878	26,453	49,331	11.7
Liège	1,830	1,830	3,660	20,142	28,481	48,623	13.3
Gand	4,026	732	4,758	36,585	8,097	44,682	9.4
Soignies.	2,928	1,464	4,392	23,903	20,980	44,883	10.2
Courtray.	2,196	732	2,928	19,799	6,970	26,769	9.2
Ostende	1,092	"	1,092	9,530	"	9,530	8.7
			30,560			322,474	10.5

N^o XXVI.

Arrêtés ministériels relatifs aux tarifs des frais de transport à l'intérieur.

(Du 13 juin 1843 au 27 décembre 1844.)

Arrêté du 13 juin 1843.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'arrêté du 2 septembre 1840, qui autorise le Ministre des Travaux Publics à apporter des modifications provisoires aux tarifs du chemin de fer ;

Vu l'arrêté royal du 22 mars 1842, et revu les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre suivants et du 14 avril 1843 ;

Vu le rapport de M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, en date du 10 juin 1843 ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Provisoirement les laines brutes (dite *en masse*), qui font actuellement partie de la 2^e classe des tarifs, sont admises à la 1^{re} classe.

ART. 2. Ces marchandises transportées à l'importation ou en transit jouiront d'une remise de 20 p. $\frac{1}{100}$, et ce, aux clauses et conditions des arrêtés ministériels du 21 avril 1842 et du 14 avril 1843.

ART. 3. Le présent arrêté sera mis à exécution à dater du 15 juin courant.

Expédition du présent arrêté sera adressée à M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, qui est chargé d'en assurer l'exécution ; pareille expédition sera également adressée à MM. les Ministres des Finances et de l'Intérieur, et à M. le président de la commission des tarifs, pour leur information.

Bruxelles, le 13 juin 1843.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 31 octobre 1843.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu les réclamations nombreuses qui lui sont adressées sur l'insuffisance du matériel et sur l'impossibilité d'opérer, selon les convenances des expéditeurs, le transport des marchandises de la première classe qui affluent aux stations ;

Vu l'art. 42 du livret réglementaire, approuvé par disposition ministérielle du 14 avril 1843 ;

Considérant que les transports de marchandises de la première classe ont pris une extension telle qu'il est devenu impossible de réserver le matériel nécessaire pour n'effectuer les transports que par charge complète de 20 waggon, et qu'en présence de cette impossibilité bien constatée, certains expéditeurs demandent, pour jouir frauduleusement de la remise de 10 p. %, un nombre de waggon hors de proportion avec les besoins réels de leurs expéditions, ce qui augmenterait encore les embarras et la pénurie du matériel ;

Considérant que, par la location de waggon, réclamée par beaucoup d'expéditeurs, l'administration intéresse directement ceux-ci à multiplier l'usage du matériel de transports, et satisfait ainsi aux nécessités du moment ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Provisoirement et à dater du 10 novembre 1843, la faculté accordée par l'art. 42 du livret réglementaire précité, d'expédier les marchandises de première classe par charge complète de 20 waggon, avec une réduction de 10 p. % sur les prix, est retirée.

ART. 2. Pour toutes les marchandises de la première classe, les expéditeurs pourront obtenir les waggon en location, aux conditions suivantes :

A. Le prix de la location est de fr. 5 par jour et par chaque waggon ; ce prix est toujours exigible par anticipation, au moment de la location ;

B. Il sera payé, outre ce prix, fr. 2 par waggon et par lieue, aller et retour, lorsque le retour se fera à vide ; ce prix sera porté à fr. 3-50, lorsque le retour se fera à charge ;

C. Le prix des transports sera calculé d'après les distances qui servent de base aux tarifs actuellement en vigueur ;

D. Le nombre de waggon loués ne pourra, sans autorisation spéciale, excéder dix waggon, pour chaque expéditeur ;

E. La location se fera par périodes de 15 jours au moins ;

F. Le *maximum* de la charge d'un waggon est de 4,500 kilog. ; pendant les mois de décembre, janvier et février, ce *maximum* peut être réduit à 4,000 kilog.

G. Le transport des waggon loués aura lieu par le premier convoi de marchandises après le chargement ou le déchargement.

Bruxelles, le 31 octobre 1843.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 29 novembre 1843.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

Vu le § 2 de l'art. 29 du livret réglementaire des tarifs, approuvé le 14 avril 1843, ainsi conçu : « Le chargement et le déchargement de ces » marchandises (marchandises en vrac) se feront, autant que possible, aux » stations principales par les ouvriers de l'administration, sous la surveillance » de l'expéditeur ou destinataire, au prix de 5 cent. par 100 kilog. »

Vu le § 2 de l'art. 29 de l'arrêté royal du 22 mars, conçu comme suit : « Le » chargement et le déchargement de ces marchandises (marchandises en vrac), » se feront par les soins et aux frais des expéditeurs ou destinataires. »

Considérant que le plus souvent il est fort difficile de faire constater l'état dans lequel les pierres de taille se trouvent au moment de l'expédition et que les avaries qui surviennent pendant le transport peuvent généralement être attribuées au défaut de soin apporté dans le chargement.

Considérant que le transport de pierres de taille qui s'opère par charge complète, peut être assimilé au transport par waggon dont il est parlé à l'art. 35 du livret réglementaire ;

Arrête :

ART. UNIQUE. A l'avenir les expéditeurs de pierres de taille resteront seuls responsables des avaries qui surviendront à ces marchandises, dont ils ont à opérer ou à surveiller le chargement et le déchargement, l'administration du chemin de fer n'assumant de ce chef aucune responsabilité.

La lettre de voiture devra faire mention de cette clause dans les transports de l'espèce.

Bruxelles, le 29 novembre 1843.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 12 avril 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

Vu le rapport de M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, tendant à ce que les bagages appartenant aux émigrants qui parcourent le chemin de fer, pour aller s'embarquer dans un des ports de la Belgique soient transportés gratuitement ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Les bagages appartenant aux émigrants qui feront usage du

chemin de fer pour aller s'embarquer dans un des ports de la Belgique, seront transportés gratuitement par le chemin de fer de l'État.

ART. 2. Le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation fera connaître aux personnes qui lui en feront la demande, les formalités à remplir pour jouir de la faveur dont il s'agit.

Expédition du présent arrêté sera adressée au directeur précité, qui est chargé d'en assurer l'exécution.

Bruxelles, le 12 avril 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 12 avril 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu le livret réglementaire des tarifs du chemin de fer du 14 avril 1843 ;
Sur la proposition du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation ;

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. A dater du 15 avril 1844, les objets ci-après dénommés seront admis à la 1^{re} classe du tarif, savoir :

Ecorces en sacs ;

Sel de soude ;

Les bières.

Bruxelles, le 12 avril 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 30 avril 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu le rapport de M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, tendant à ce qu'une remise sur les prix de transport par le chemin de fer soit accordée en faveur des marchandises expédiées en destination des colonies belges ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Les produits belges qui seront dirigés par le chemin de fer sur un des ports de la Belgique pour y être embarqués à destination des établis-

ments coloniaux fondés par des sociétés belges, jouiront d'une réduction de 50 p. % sur les prix du tarif pour le transport des marchandises.

ART. 2. Le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, fera connaître aux personnes qui lui en feront la demande, les formalités à remplir pour jouir de la faveur dont il s'agit.

Expédition du présent arrêté sera adressée au directeur précité, qui est chargé d'en assurer l'exécution.

Bruxelles, le 30 avril 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 3 mai 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Revu l'arrêté ministériel du 31 octobre 1843 ;

Sur la proposition du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation ;

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. A dater du 10 mai 1844, le prix fixé au *litt. C*, de l'arrêté ministériel du 31 octobre 1843, pour le transport, par location de waggons, des marchandises de la 1^{re} classe, sera réduit à fr. 1-70 par waggon et par lieue, y compris retour à vide, outre le prix de fr. 5 par waggon et par jour, indiqué au *litt. A* du même arrêté.

Bruxelles, le 3 mai 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 7 octobre 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Sur la proposition du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation ;

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. A dater du 12 octobre 1844, le *zinc laminé et emballé, destiné*

à l'exportation, sera provisoirement admis à la 1^{re} classe du tarif du transport des grosses marchandises par le chemin de fer.

Bruxelles, le 7 octobre 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 29 octobre 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Revu son arrêté du 12 avril 1844, n° 526;

Vu le rapport de M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, en date du 22 octobre 1844, tendant à ce que les émigrants qui parcourent le chemin de fer pour aller s'embarquer dans un des ports de la Belgique, jouissent d'une remise sur les prix de transport ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Les émigrants qui feront usage du chemin de fer, pour aller s'embarquer dans un des ports de la Belgique, jouiront, indépendamment du transport gratuit de leurs bagages, d'une réduction de 30 p. % sur les prix du tarif, pour les voitures de 3^e classe seulement.

ART. 2. Cette faveur sera limitée aux transports composés d'au moins trente personnes.

ART. 3. Le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, fera connaître aux personnes ou aux autorités qui lui en feront la demande, les formalités à remplir, pour jouir de la faveur dont il s'agit.

Bruxelles, le 29 octobre 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 27 décembre 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Revu l'art. 29 du livret réglementaire approuvé par disposition ministérielle du 14 avril 1843, stipulant que le chargement et le déchargement des marchandises *en vrac* se font, autant que possible, aux stations principales, par les

ouvriers de l'administration sous la surveillance de l'expéditeur ou du destinataire, au prix de 5 centimes par 100 kilogrammes ;

Revu également l'art 34 du même livret réglementaire, qui prescrit l'enlèvement des marchandises dans les vingt-quatre heures après leur arrivée à la station de destination, sous peine d'un droit de dépôt de fr. 2 par tonneau pour chaque jour de retard ;

Considérant que, pour ce qui concerne les marchandises en vrac, lesquelles ne sont déchargées des waggon qu'au moment de l'enlèvement, le délai fixé par l'art. 34 précité, est trop long et met l'administration dans l'impossibilité d'utiliser complètement le matériel des transports ;

Vu les plaintes récentes relatives à l'insuffisance du matériel ;

Vu les propositions de M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, en date du 16 décembre courant, n° 18758, *Transport* ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Les destinataires continueront à pouvoir décharger par leurs propres soins les waggon de marchandises en vrac, telles que la houille, la fonte en gueuse, les pavés, etc., pour autant que ce déchargement ait lieu dans les 6 heures après l'arrivée des waggon ; passé ce délai, l'administration aura la faculté de faire opérer le déchargement aux frais du destinataire, moyennant le prix d'un franc par waggon ; l'administration aura la même faculté, dans le cas où le destinataire n'habiterait pas la localité de la station de destination désignée à la lettre de voiture.

ART. 2. Il est bien entendu que le déchargement des waggon, dont il est fait mention à l'art. 1^{er}, ne comprend point le rechargement sur les voitures de l'expéditeur. Cette dernière opération peut se faire également par les soins de l'administration, à la demande de l'intéressé, moyennant le prix d'un franc par waggon.

ART. 3. Les dispositions qui précèdent recevront leur exécution à dater du 28 décembre courant.

Bruxelles, le 27 décembre 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XXVII.

Documents relatifs au tarif international belge-rhénan.

Rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation.

Bruxelles, le 20 septembre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Conformément à vos instructions, les commissaires du chemin de fer rhénan et moi, nous nous sommes rendus successivement à Bruxelles, à Anvers, à Aix-la-Chapelle et à Cologne, pour nous éclairer sur le mode d'exploitation à adopter, les classifications à établir et les mesures à prendre afin d'assurer les transports par chemin de fer entre toutes les stations de la Belgique et le Rhin.

Nous avons reconnu d'abord, que, par suite du peu d'élévation des prix du Rhin, il est indispensable d'opérer de grandes réductions sur les tarifs des transports par chemin de fer, en faveur des marchandises qui peuvent être expédiées de l'étranger sur Rotterdam pour le même prix que sur Anvers.

C'est ainsi que les bois de teinture et d'acajou, les cuirs, le sucre brut, les tabacs, le café du Brésil sont des produits acquis au port d'Anvers, mais une faible augmentation du fret pourrait les déplacer.

Nous avons reconnu ensuite qu'il serait impossible d'opérer ces réductions sur les prix de transport, *si les waggons devaient circuler sans avoir leur charge complète*, ce qui arrive toujours lorsque l'expéditeur n'est pas intéressé à compléter les chargements.

Depuis longtemps l'expérience des transports par roulage ordinaire, par service accéléré et par messageries, avait montré d'une manière incontestable, que plus les quantités expédiées sont faibles, plus la taxe doit être élevée, si l'on veut couvrir les dépenses.

Cependant en 1840 et 1841, l'administration crut devoir tenter d'admettre, par chemin de fer, et à des prix peu élevés, des quantités de marchandises tellement minimes qu'elles pouvaient ne comporter que la 100^e partie de la charge ordinaire d'une voiture de roulage. Mais cet essai ne fut pas heureux. On vit les waggons circuler avec la moitié, souvent même le *tiers* de leur charge utile, en sorte que pour ne pas constituer le trésor en perte, il eût fallu frapper ces marchandises d'un prix double ou triple de celui dont on aurait pu se contenter, si les chargements avaient été complets.

Aussi, plus on voudra favoriser le commerce de détail, qui nécessite un personnel *ad hoc*, un matériel spécial, plus il faudra élever les tarifs en général, tandis qu'au contraire les prix de transport pourront être considérablement réduits, si l'on amène le négociant à s'arranger avec le chemin de fer, comme il devait le faire avec le roulage, c'est-à-dire à n'effectuer ses transports que par

charges complètes de waggons, charges qui ne s'élèvent pas même à la moitié de celles qu'exigeait le roulage ; car ce n'est qu'en utilisant toute la puissance de ses machines que l'administration pourra tout à la fois favoriser le commerce et servir les intérêts du trésor.

Exorbitant pour le commerce, le prix de fr. 0-10 par 100 kilog. et par lieue, est encore ruineux pour le chemin de fer, si les transports ont lieu par charges incomplètes, tandis qu'avec toute la charge utile des waggons, un prix de moitié moindre devient avantageux pour le commerce autant que pour l'administration.

Depuis 1842, malgré tous les efforts de l'administration, pour encourager les chargements complets, on n'a pu atteindre qu'une moyenne de 3,600 kilog., soit environ 1,000 kilog. de moins que la charge du waggon ne comporte.

Si, l'exploitation dans son origine, était incomplète, en ce sens que l'on n'admettait pas le détail (obligation née de l'insuffisance du matériel), aujourd'hui sa tâche consiste à doter le commerce de détail de tous les avantages compatibles avec l'obligation où elle se trouve de mettre le grand commerce intérieur à même de lutter avec la navigation du Rhin, et à fournir aux ports les moins favorisés de la Belgique (Ostende, Bruges, Gand, Louvain et Bruxelles), les moyens de concourir avec Rotterdam.

Ces principes nous ont conduit à penser qu'en réclamant du commerce les avantages qu'il accordait au roulage, à savoir : de faire ses expéditions par charge complète, les prix par tonneaux pouvaient être réduits de fr. 0-50, 0-75 et 1-00 par tonneau et par lieue, à fr. 0-50, 0-55 et 0-65, pour les courts trajets, et à fr. 0-45, 0-50, 0-60, pour les trajets de plus de 20 lieues.

Les avantages qui résulteront de l'admission de cette mesure paraissent devoir être tels, que les prix des transports en détail pourront également être réduits et portés de fr. 0-10, 0-12 et 0-22 par 100 kilog. et par lieue à fr. 0-08, 0-10 et 0-22.

Ainsi, en définitive, les prix en dehors du chemin de fer sont aujourd'hui, par 100 kilog. et par lieue :

Par roulage ordinaire	10 centimes.
Par service accéléré	15 à 20
Et par messageries	30 à 50

Tandis que par le chemin de fer, ces prix ont pu être réduits, pour ce qui se transportait par roulage ordinaire et accéléré de 4 $\frac{1}{2}$ à 6 $\frac{1}{2}$

Et par messageries 10 à 20

Le système d'exploitation, proposé par la commission belge-rhénane, consiste donc, Monsieur le Ministre, à opérer le service de deux manières, savoir :

1^o Par convoi de marchandises ; tous les transports indistinctement, qui intéressent le grand commerce, l'agriculture et l'industrie dans son ensemble, en opérant de manière à utiliser toute la force des machines et du matériel, afin d'arriver au *minimum* du prix de traction ;

2^o Par convoi de voyageurs ; tous les transports propres au petit commerce, au marchand ou détaillant, et qui auront lieu de telle sorte que l'excédant de

force des convois de voyageurs deviendra productif, tout en concourant à en assurer la sécurité.

L'expéditeur est libre d'opérer ses transports de station à station ou de les faire prendre et remettre à domicile par les soins de l'administration.

De là, pour le commerce liberté illimitée dans ses opérations et faculté d'obtenir ses transports à des prix d'autant plus avantageux qu'il assume sur lui-même une partie des obligations dont, par contre, il décharge le chemin de fer.

C'est en conséquence des considérations qui précèdent que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, Monsieur le Ministre, la convention provisoire pour le service d'exploitation entre la Belgique et le Rhin, convention à laquelle l'administration rhénane a déjà adhéré, par avance, et que je vous propose d'étendre au service intérieur en général.

Afin de faciliter l'examen de ce système de transports et de le compléter, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint :

- 1° Un projet d'arrêté approuvant cette convention ;
- 2° Le tableau comprenant le mode de transport, la classification des marchandises et les bases des tarifs ;
- 3° Un tableau comprenant quelques applications pour les stations principales.

Il est bien désirable, Monsieur le Ministre, que les chambres de commerce appelées à exercer en quelque sorte la plus haute juridiction sur le chemin de fer, soient consultées sur l'ensemble des propositions qui précèdent.

Je serais très flatté d'être appelé parmi elles, dans le cas où des explications ou des renseignements seraient réclamés par ses membres.

Le directeur,
MASUI.

*Convention provisoire pour les transports en général entre la Belgique
et le Rhin.*

A. — Voyageurs.

ART. 1^{er}. A partir du 21 octobre prochain, les bureaux de Bruxelles, Auvers, Ostende, Bruges, Gand, Courtrai, Malines, Louvain, Tirlemont, Liège, Verviers (Belgique); et ceux de Cologne, Duren, Eschweiler, Aix-la-Chapelle (Prusse), distribueront des coupons pour tout trajet compris entre ces stations, aux termes des règlements en usage sur les deux chemins de fer et d'après les tarifs adoptés par les deux administrations.

ART. 2. Les enfants qui doivent être portés ne paient point. Ceux qui sont âgés de moins de 10 ans paient une place de waggon pour les deux premières classes. Pour la 3^e, deux enfants paient une place; un enfant et la personne qui l'accompagne prennent un billet de 2^e classe.

ART. 3. Le bureau commun d'Herbestal, situé sur la frontière distribuera des coupons de voyageurs pour toutes les destinations en Belgique et sur le chemin de fer rhénan.

ART. 4. Il sera délivré à chaque voyageur qui devra dépasser la frontière deux coupons, l'un belge, l'autre rhénan, qu'il devra conserver jusqu'à ce que les gardes-convois les recueillent.

B. — Bagages.

ART. 5. Le transport des bagages aura lieu d'après les règlements existants : le tarif belge est réduit de 20 p. % pour les trajets de plus de 20 lieues. Les prix sont calculés de 10 en 10 kilog. (20 en 20 livres) ; le *minimum* de la taxe est de 50 centimes (4 gros), les fractions de dizaine au-dessus de 5 kilog. se comptent pour dizaine entière, celles de 5 et au-dessous sont négligées.

ART. 6. A cause du service des douanes, les voyageurs sont tenus de déclarer, sans aucune exception, tous les paquets ou colis destinés à franchir la frontière ; ils sont inscrits au départ et renfermés dans les waggons à bagages.

ART. 7. L'assurance des bagages est admise par les deux administrations, à raison de un par mille de la valeur déclarée, en sus de la taxe du transport.

En cas de perte d'un objet inscrit, il sera remboursé fr. 7-50 par kilog. de poids.

ART. 8. Le voyageur ne recevra pour son bagage qu'un seul bulletin, en échange duquel ses effets lui seront remis à l'arrivée.

C. — Equipages.

ART. 9. La taxe par lieue est de fr. 3 (1 thaler 6 gros par mille), pour les voitures à quatre roues, et de fr. 2 (24 gros), pour les voitures à deux roues.

Les voyageurs qui restent dans leurs voitures doivent prendre des coupons de 3^e classe. S'ils prennent place dans les voitures du convoi, ils paient conformément au tarif.

D. — Chevaux et bestiaux.

ART. 10. Les chevaux et bestiaux ne seront transportés que par charge complète de waggon, au prix de fr. 2-25 par lieue (27 gros par mille). Les chiens seront taxés par tête à raison de 10 centimes par lieue sur le chemin de fer belge et de 1 gros (12 $\frac{1}{2}$ centimes) par mille sur le chemin de fer rhénan.

E. — Finances.

ART. 11. La taxe des fonds et valeurs est fixée comme suit :

Sur le chemin de fer belge :

A $\frac{1}{2}$ par mille pour tout trajet de moins de 20 lieues ;

A 1 par mille pour tout trajet de plus de 20 lieues ;

Sur le chemin de fer rhénan :

A 1 par mille pour le trajet complet de Cologne à la frontière ;

A $\frac{1}{2}$ par mille pour une partie de ce trajet.

Les deux prix réunis forment le tarif commun; dans aucun cas la taxe ne pourra être inférieure en Belgique à fr. 1-00, et sur le chemin de fer rhénan à $\frac{1}{2}$ thaler.

F. — Marchandises.

ART. 12. Les transports de marchandises s'effectuent par charges complètes et par charges incomplètes. La charge complète comprend les trois premières classes. La charge incomplète forme la 4^e classe.

ART. 13. La classification des objets et le prix de transport par 100 kilog. et par waggon sont indiqués aux tableaux ci-annexés.

ART. 14. Ces prix sont calculés de station à station, la prise ou la remise à domicile se paie 20 centimes en sus par 100 kilog., la taxe pour l'une ou l'autre de ces opérations ne peut être inférieure à 25 centimes (2 gros).

ART. 15. L'unité de taxe sera le franc (8 gros), d'une part, et le thaler d'autre part, calculé à fr. 3-75.

ART. 16. L'unité de poids est le quintal métrique (100 kilog. pour 2 centners).

ART. 17. La charge complète est de 4,500 kilog. : pendant les mois de décembre, janvier et février, elle ne peut excéder 4,000 kilog.

ART. 18. Le *minimum* de la taxe, quel que soit l'objet à transporter, est de 60 centimes pour le chemin de fer belge et de 5 gros (65 centimes) pour le chemin de fer rhénan.

ART. 19. Au-dessus de la moitié, les fractions de gros ou de décimes comptent pour un entier, au-dessous elles ne comptent pas.

ART. 20. Les déboursés ne sont pas obligatoires; tout déboursé de plus de fr. 20, donne lieu à une provision de 1 p. $\%$, qui sera perçu par le bureau qui aura consenti à s'en charger.

ART. 21. Toute fausse déclaration donne lieu à la perception de la quintuple taxe, sans préjudice aux poursuites autorisées par la loi.

ART. 22. Pour le transport à l'étranger, l'administration ne se charge de la réception des marchandises, qu'à condition que la marchandise soit accompagnée d'une déclaration parfaitement en règle et renseignée sur la lettre de voiture.

Si les agents conçoivent des doutes sur l'exactitude de la déclaration ou sur l'identité de la marchandise, ils peuvent arrêter la marchandise au départ ou suspendre l'envoi à la frontière. Chaque bordereau ou lettre de voiture compose une expédition et ne peut concerner qu'un seul destinataire.

ART. 23. Lorsque les opérations de douane réclameront un déchargement et un rechargement, ou un plombage et un convoyage de la marchandise, les frais en seront supportés par le destinataire et lui seront portés en compte séparément.

ART. 24. L'administration n'est pas tenue d'accepter les marchandises dont

l'emballage est en mauvais état, ni celles dont le transport est difficile ou dangereux. Si elle soupçonne quelque fraude dans la déclaration, elle peut faire ouvrir les colis en présence des intéressés.

ART. 25. Les objets du poids d'un kilog. et au-dessous, ne peuvent être acceptés par le chemin de fer rhénan, ils doivent être remis aux postes prussiennes.

ART. 26. Les marchandises transportées de station à station doivent être déchargées et enlevées 24 heures après leur arrivée ; après ce délai, l'administration décline toute responsabilité.

Elle peut permettre le dépôt moyennant 12 pfennings en Prusse et un décime en Belgique par quintal métrique et par jour pour magasinage. Pour chaque waggon non déchargé dans les 24 heures, il sera payé une taxe de fr. 5 par waggon et par jour.

ART. 27. Les marchandises en vrac seront chargées et déchargées par les soins et aux frais de l'expéditeur ou du destinataire.

L'administration s'en charge au prix de fr. 1-50 par waggon pour chaque opération.

ART. 28. Le chargement et le déchargement des marchandises ne sont pas obligatoires les dimanches et les grandes fêtes de l'année.

ART. 29. Les lettres de voiture et les décomptes ne sont reconnus par l'administration que lorsqu'ils portent le timbre du bureau d'expédition ou la signature du chef de station ou de son délégué.

ART. 30. Les marchandises peuvent être expédiées soit en ports payés soit en ports à recevoir.

Fait en double expédition, le 21 août 1843.

MASUI, DAUMAN, HECK et HAUCHECORNE.

Approuvé dans la séance de la direction du chemin de fer rhénan, le 28 août 1843.

HAUCHECORNE, *directeur spécial.*

AMMON.

Bruxelles, le 21 octobre 1843.

Vu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

De 500 à 4,000 kilog. (sans que la taxe soit inférieure à celle de 500 kilog.).....	.....
De 50 à 500 kilog. (sans que la taxe soit inférieure à celle de 50 kilog.).....	.....
De 5 à 50 kilog. (sans que la taxe soit inférieure à celle de 5 kilog.).....	.....
De 5 kilog. et au-dessous (quelle que soit la distance, y compris la remise à domicile);	
Chemin de fer belge.....	fr. » 60
Chemin de fer rhénan.....	» 65

Arrêté ministériel approuvant la convention provisoire du 21 août 1843 et le tableau y annexé.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu la convention provisoire conclue entre la direction du chemin de fer rhénan et le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, réglant les prix et les conditions du transport des voyageurs et des marchandises de toute espèce entre le chemin de fer belge et le chemin de fer rhénan ;

Vu le tableau annexé à ladite convention indiquant la classification des marchandises et les bases des prix à appliquer aux tarifs des transports internationaux ;

Vu également le rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, du 20 septembre 1843, 3^e division ;

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. La convention et le tableau susmentionnés sont approuvés provisoirement et recevront leur exécution immédiate pour tous les transports qui s'effectueront entre le chemin de fer rhénan et les chemins de fer de Belgique.

Expédition du présent arrêté sera adressée au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, qui est chargé d'en assurer l'exécution.

Bruxelles, le 21 octobre 1843.

A. DECHAMPS.

N° XXVIII.

Convention conclue entre l'administration des chemins de fer belges et la direction du chemin de fer rhénan, pour l'établissement du service international.

Entre l'administration du chemin de fer de la Belgique, représentée par M. MASUI, directeur des chemins de fer en exploitation :

Et la direction du chemin de fer rhénan, représentée par M. HAUCHECORNE, directeur spécial de ladite société ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Afin d'arrêter le mode le plus sûr, le plus facile et le plus économique d'exploitation sur les sections-frontières, entre Aix-la-Chapelle et Verviers, il y aura un service commun qui commencera d'un côté à la station de Verviers et de l'autre au haut du plan incliné aboutissant à la station d'Aix-la-Chapelle.

ART. 2. L'administration du chemin de fer belge se charge, pour son compte, de la traction des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que des convois extraordinaires qui pourraient avoir lieu, en plaçant ses locomotives avec le personnel nécessaire à cette traction en avant des convois.

ART. 3. A cet effet, il sera construit par la société du chemin de fer rhénan et à ses frais, au haut du plan incliné d'Aix-la-Chapelle, une remise avec atelier et forge, distribuée de manière à placer 4 à 5 locomotives, à pouvoir y exécuter les petites réparations, et à y établir un magasin pour des objets nécessaires au service, tels que fers, huiles, graisse, etc. etc.

Il y sera également construit par ladite société et à ses frais, une station d'eau avec réservoir et colonne hydraulique et un magasin à coak, ainsi que les plates-formes, excentriques et voies d'évitement nécessaires au service.

ART. 4. Tous ces locaux et objets indiqués à l'art. 3, seront mis à la disposition des employés, machinistes et ouvriers de l'administration du chemin de fer belge, qui y placera, pour son compte, un atelier avec les ustensiles et outils nécessaires à l'entretien et à la réparation des locomotives et tenders.

ART. 5. Ladite administration y entretiendra également le magasin à coak et un petit magasin de matériaux, tels que fers, huiles, cotons, etc., pour l'allumage, l'entretien et le nettoyage des locomotives et tenders.

ART. 6. Le personnel nécessaire pour la traction des locomotives, ainsi que pour leur entretien, y compris un garde-frein par convoi de marchandises, sera désigné et payé par l'administration du chemin de fer belge.

ART. 7. Il sera pourvu, par la direction du chemin de fer rhénan, à une habitation pour un chef d'atelier ou pour le garde des locaux et objets dépendant du service du chemin de fer belge.

ART. 8. Tout le personnel de l'administration belge, résidant et travaillant sur le territoire prussien, se conformera aux lois du pays et se soumettra aux instructions et ordres de service existant ou à émaner de la direction du chemin de fer rhénan.

ART. 9. Par contre, la direction du chemin de fer rhénan pourvoira à tout le reste du service des convois de voyageurs, pour ce qui regarde les voitures et le personnel qui doit y être attaché.

ART. 10. A cet effet, la direction du chemin de fer rhénan placera, à ses frais, un chef et les gardes-convoi, ainsi que le nombre de gardes-frein nécessaire par chaque convoi, dont le chef le dirigera sur toute l'étendue de la ligne entre Aix-la-Chapelle et Verviers, ayant sous ses ordres les machinistes et les chauffeurs belges.

ART. 11. Dès que le personnel du chemin de fer rhénan aura passé la frontière belge et se trouvera fonctionner en Belgique il sera soumis aux mesures d'ordre et de police arrêtées par le Gouvernement belge.

ART. 12. En cas de contravention et d'insubordination de la part des employés dont il est fait mention aux art. 8 et 11, il en sera référé à leurs chefs respectifs, pour qu'ils soient punis, sans préjudice des poursuites judiciaires auxquelles ils pourront être exposés, si par leur conduite ou actions ils ont occasionné quelque accident.

ART. 13. Les voitures pour personnes, actuellement en usage sur le chemin de fer rhénan, pourront servir également sur la section du chemin de fer belge, entre la frontière et Verviers; celles affectées pour le service de frontière devront cependant être numérotées, et leurs numéros être indiqués spécialement.

ART. 14. L'administration du chemin de fer belge se charge de faire mettre les voitures pour voyageurs sous toit, lorsqu'elles devront passer la nuit à Verviers. Les grandes réparations de ces voitures se feront à Aix-la-Chapelle. les petites réparations urgentes auront lieu à Verviers, par l'administration du chemin de fer belge, pour compte du chemin de fer rhénan.

ART. 15. Toutes les dépenses qui seront faites de part ou d'autre pour compte de l'autre partie contractante, soit pour réparation, soit pour fourniture quelconque, seront justifiées par pièces comptables dûment certifiées par les chefs de service compétents et soldées par trimestre réciproquement.

ART. 16. Les voitures de bagages du chemin de fer rhénan, affectées au service de la frontière, n'iront que jusqu'à Verviers, où le déchargement des bagages se fera complètement, pour être rechargés sur des voitures belges.

Les voitures de bagages belges, allant d'ordinaire jusqu'à Aix, pourront poursuivre leur route en destination jusqu'à Cologne. Dans ce dernier cas elles serviront de préférence pour charger les bagages des voyageurs vers la Belgique qui dépasseront la frontière.

ART. 17. Les convois de marchandises en destination pour la Belgique et venant de la Belgique en destination pour la Prusse, seront remorqués par les locomotives belges en station à Verviers et au haut du plan incliné d'Aix-la-

Chapelle. Le service du personnel se fera comme pour les convois de personnes, c'est-à-dire que le chef, les gardes du convoi et un garde-frein seront mis à la disposition du service par la société du chemin de fer rhénan et pour son compte, et que le machiniste, le chauffeur et un garde-frein le sera de la part de l'administration du chemin de fer belge.

ART. 18. Pour ce qui est des waggons pour le transport des marchandises, des équipages, des chevaux et bestiaux, le système des waggons fermés à portes-coulisses étant admis de part et d'autre, sur le même pied de confectionnement, et ceux ouverts, à couvrir par des bâches ou non, des équipages et bestiaux étant également du même calibre, ces waggons circuleront avec les marchandises, équipages et bestiaux dont ils seront chargés jusqu'à leur destination, c'est-à-dire d'un côté jusqu'à celles d'Aix-la-Chapelle, d'Eschweiler, de Duren et de Cologne, et de l'autre de Verviers, Liège, Tirlémont, Louvain, Malines, Anvers, Bruxelles, Gand, Ostende, Courtray, Tournay et Mons, où, jusqu'à plus ample expérience, les déchargements devront avoir lieu en tout cas. Sont exceptés, cependant, les waggons transportant des équipages qui pourront aller à toute destination requise.

ART. 19. Il sera tenu compte de part et d'autre de la circulation des waggons de marchandises, d'équipages et de bestiaux dans tous les cas où ces waggons dépasseraient d'un côté Verviers pour aller à l'une des destinations plus éloignées en Belgique désignées à l'art. 18, et de l'autre côté dépasseraient Aix-la-Chapelle, pour aller à une destination plus éloignée en Prusse.

Ce compte aura pour élément la distance parcourue, par lieue de 3,000 mètr. ou par mille de 7,500 mètr.; et par waggon chargé quelconque. Après l'expiration de chaque trimestre, les deux administrations contractantes produiront réciproquement leurs comptes d'après le relevé des registres respectifs, pour trouver le nombre de lieues parcourues par les waggons chargés, ayant dépassé Verviers et Aix-la-Chapelle. Elles établiront sur ce relevé un décompte d'après le reliquat duquel on compensera d'une part ou de l'autre, le surplus par un dédommagement de 25 centimes par lieue parcourue, pour chaque waggon chargé.

Les retours à vide des waggons rentrant aux lieux de départ d'Aix-la-Chapelle et de Verviers, ne compteront point ni d'un côté ni de l'autre, soit pour le trajet, soit pour leur stationnement à l'étranger, pour les deux premiers jours après avoir dépassé lesdits points de départ; un plus long séjour des waggons à vide, restant à l'étranger sans être utilisés pour rentrer aux lieux de départ, sera dédommagé par une somme de fr. 2 par journée de 24 heures.

ART. 20. Pour ce qui regarde, par contre, le service des waggons de marchandises, de bestiaux et d'équipages entre Aix-la-Chapelle et Verviers, l'emploi des waggons chargés ou vides se fera réciproquement sans compensation aucune de part et d'autre, comme si ce service n'en formait qu'un seul et même, les administrations contractantes s'engageant réciproquement à pourvoir aux besoins de ce service et à avoir soin des intérêts réciproques comme si c'était les leurs propres.

Il en sera de même quant au service de traction des convois à effectuer de la part de l'administration belge aux termes de l'art. 2 et celui des voitures et du

personnel à effectuer aux termes des art. 9, 10 et 17, par la société du chemin de fer rhénan entre Aix-la-Chapelle et Verviers, les dépenses, y compris celles provenant des locaux à mettre à la disposition de l'administration du chemin de fer belge, d'après l'art. 3, revenant, *vice versâ*, à peu près au même total.

ART. 21. Les administrations contractantes prendront des mesures pour qu'aucune voiture de transport quelconque ne reste pas plus de deux mois sans être rentrée aux ateliers de réparations à Malines et à Aix-la-Chapelle, afin d'être revues à fond en détachant le train de dessous, ce qui sera reconnu par des marques distinctives au dehors des voitures. Les locomotives belges circulant sur le territoire prussien devront également être vérifiées à fond tous les six mois au moins, et devront être soumises avant leur mise en activité, quant aux moyens de sécurité, au contrôle du Gouvernement, suivant les lois du pays.

ART. 22. Si, outre les convois de marchandises ordinaires, des convois de marchandises et de houille spéciaux devaient s'établir entre Aix-la-Chapelle et Eupen, les locomotives belges et le personnel qui y est attaché en opéreront la traction sur le chemin de fer jusqu'à Herbesthal, sauf une indemnité à fixer ultérieurement d'après les résultats de la dépense effective qu'occasionne la traction de convois analogues en Belgique, suivant le service de l'année précédente, indemnité qui sera régularisée également par suite des décomptes réciproques du trimestre.

ART. 23. Toute demande d'indemnité adressée du chef de retard, d'entrave, de perte ou d'avarie, sera à la charge de l'administration sur le territoire de laquelle le fait aura eu lieu, les cas de force majeure exceptés.

ART. 24. En cas d'accident aux convois mixtes entre Verviers et le sommet du plan incliné d'Aix-la-Chapelle, les conséquences en seront supportées, savoir :

a. S'ils résultent de l'état de la voie de son entretien et du personnel de la route et des stations, par l'administration respective du chemin sur lequel l'accident a eu lieu ;

b. S'ils résultent du fait des locomotives, tenders ou du personnel qui y est attaché, par l'administration belge ;

c. S'ils résultent du fait des voitures et du personnel qui y est attaché, par l'administration rhénane ;

d. Enfin, s'il s'agit de waggons à marchandises, équipages, etc., ce sera par l'administration à laquelle ils appartiennent.

Quant aux waggons dépassant Verviers et Aix-la-Chapelle, les dispositions des lettres a et d leur sont applicables.

ART. 25. Le nombre des convois de voyageurs et de marchandises pour le service commun entre Verviers et Aix-la-Chapelle et les heures de départ, seront déterminées par des décisions spéciales concertées entre les deux administrations pour les différentes périodes.

ART. 26. Le Gouvernement belge et la direction du chemin de fer rhénan pourront conserver ou changer à leur gré, leurs tarifs respectifs.

Chacune des deux administrations fera opérer les recettes sur son territoire, suivant le mode qui lui conviendra le mieux.

Les deux administrations tâcheront cependant de mettre, autant que possible, d'accord les formes de perception et d'expédition en général, pour donner autant de facilité que possible au public.

ART. 27. A cet effet, on procédera aux villes de départ, désignées à l'art. 18, ainsi qu'au bureau de frontière d'Herbesthal, dès l'ouverture des deux chemins de fer aboutissant à la frontière, à la perception des droits de transport dus pour personnes, bagages, équipages, marchandises et bestiaux jusqu'aux villes de destination désignées à l'art. 18, en ajoutant aux tarifs belges les tarifs de la société du chemin de fer rhénan, et *vice versa*, à ceux de cette dernière, les tarifs belges au taux de fr. 3-75 le thaler de Prusse et en établissant des comptes ouverts spéciaux pour chacune des dites stations belges ou rhénanes dans les registres de perception et de récapitulation.

Outre cela une perception et tenue de livres pareille, aura lieu pour les voyageurs, et tous les objets qui circuleront intermédiairement entre les stations d'Aix-la-Chapelle et de Verviers, à destination pour les stations de Dolhain, Herbesthal (Eupen), Astenette et Hergenraed.

ART. 28. Il sera établi à Herbesthal sur la frontière des deux pays un bureau commun de recette et d'expédition, pour le chemin de fer, dont les employés qui y seront attachés feront le service commun pour le compte des deux parties contractantes, en tenant cependant des registres séparés pour chaque administration.

La communauté de fonctions des employés de ce bureau ne pourra cependant avoir lieu qu'autant que le régime des douanes n'y porte obstacle.

ART. 29. Le contrôle des recettes s'établira réciproquement au moyen des registres de recettes vérifiés et arrêtés, et, en outre, pour les marchandises et bagages, au moyen des reçus donnés par les destinataires.

Les deux administrations dresseront et se communiqueront réciproquement les décomptes mensuels dont la vérification pourra être faite dans les bureaux respectifs par les contrôleurs des deux services.

Ces décomptes auront pour objet les sommes perçues pour le compte de l'administration alliée, d'après son tarif, en sus des sommes perçues d'après ses propres tarifs, et il en sera dressé un tableau général par station et par catégorie de recette.

ART. 30. La remise du reliquat des sommes dues s'opérera de suite, après l'échange des décomptes arrêtés, vérifiés et trouvés en règle de part et d'autre.

Cette remise aura lieu dans les trois jours, dans les caisses des receveurs de Verviers ou d'Aix-la-Chapelle, ou bien dans celles de Bruxelles et Cologne, au gré des deux administrations respectives.

ART. 31. Les directeurs respectifs chargés de l'exploitation des deux chemins de fer sont autorisés à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente convention et à prendre, à cet effet, telle décision qu'ils jugeront convenir, mais de commun accord.

ART. 32. La présente convention recevra son exécution, à dater du jour de l'établissement du service sur la partie du chemin de fer belge et rhénan aboutissant à la frontière. Elle sera révocable moyennant résiliation, au moins un an d'avance, pour ce qui concerne le service des locomotives et des voitures

entre Aix-la-Chapelle et Verviers, et moyennant trois mois d'avance, pour les autres parties du service.

ART. 33. Les contractants se réservent l'approbation, d'une part, de M. le Ministre des Travaux Publics, à Bruxelles, et, de l'autre, de la direction du chemin de fer rhénan, à Cologne.

Fait en double expédition, à Bruxelles, le 6 mars 1843.

MASUI. HAUGHECORNE.

Genehmigt Coln, den 17 may 1843.

Die Direction der rheinischen Eisenbahn Gesellschaft,

AMMON. SCHNITZLER.
HANSEMANN. HIRTE.

Bruxelles, le 10 mai 1843.

Vu et approuvé :
Le Ministre des Travaux Publics,
A. DECHAMPS.

N° XXIX.

Documents relatifs à l'établissement d'un service provisoire de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres, pour le transport des dépêches et des voyageurs.

Convention entre le Département des Travaux Publics de Belgique et l'administration du chemin de fer de Londres à Douvres, pour l'établissement d'un service supplémentaire de la poste aux lettres, au moyen d'un bateau à vapeur, à établir entre Ostende et Douvres.

1° Moyennant le paiement de 1,000 liv. sterl. par an, plus la restitution des frais de port et de pilotage à Ostende, la société du chemin de fer de Londres à Douvres s'engage à établir un service supplémentaire de la malle entre les ports de Douvres et Ostende, au moyen d'un bateau à vapeur partant d'Ostende pour Douvres les mardi et vendredi et de Douvres pour Ostende les jeudi et dimanche de chaque semaine. Les dépêches seront transportées par ce bateau sans autres frais pour le Gouvernement belge.

2° Annulé de commun accord.

OBSERVATION. *Cet article concernait le transport des marchandises.*

3° La société du chemin de fer du Sud-Est pourra transporter les voyageurs, les bagages et les articles de diligence, sans s'exposer au paiement des droits de tonnage, pilotage ou autres.

4° Tout paiement fait par le Gouvernement anglais au Gouvernement belge, du chef de ce nouveau service, appartiendra exclusivement au Gouvernement belge.

5° Le produit du transport des voyageurs, ainsi que des paquets, marchandises, etc., appartiendra exclusivement à la société du chemin de fer du Sud-Est.

6° Le prix à payer par les voyageurs, entre les ports de Douvres et Ostende, n'excèdera dans aucun cas celui exigé par les bateaux du Gouvernement anglais.

7° La société du chemin de fer du Sud-Est s'efforcera de faire arriver le bateau de Douvres à Ostende avant 3 heures de l'après-midi; il quittera Ostende à 8 $\frac{1}{2}$ heures du matin.

M. Bareel s'engage à interposer ses bons offices pour engager le Gouvernement anglais à reconnaître le bateau comme malle, dans le but de le faire exempter des frais de port à Douvres.

Le premier voyage aura lieu le dimanche 23 juillet courant, moyennant que la ratification de cette convention soit remise au secrétaire de la société du chemin de fer du Sud-Est, le 24 de ce mois. Dans le cas que cette ratification n'aurait pas lieu au dit jour, cette convention sera considérée comme nulle et

non avenue. La présente convention durera douze mois, et, si le Gouvernement belge le désire, la société du chemin de fer du Sud-Est la continuera pour un terme de six mois, pourvu qu'il en soit donné avis au secrétaire du dit chemin de fer par ledit Gouvernement, trois mois avant l'expiration du terme convenu, d'une année.

La question de la délivrance de coupons de voyageurs pour le parcours entier ayant été discutée, l'utilité en a été reconnue, et les détails concernant sa mise à exécution feront la matière d'un arrangement ultérieur.

Ostende, le 17 juillet 1844.

DE BAVAY.

RICHARDS.

Ratification de la convention du 17 juillet, par M. le Ministre des Travaux Publics.

A Monsieur JOHN WHITEHEAD, secrétaire de la compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres.

Bruxelles, le 19 juillet 1844.

MONSIEUR ,

J'ai l'honneur de vous informer que je donne mon entière approbation à la convention qui a été signée à Ostende, le 17 de ce mois, par M. Richards, vice-président de la Société du chemin de fer de Londres à Douvres, représentant cette compagnie, et par M. De Bavay, secrétaire-général de mon département, agissant au nom du Gouvernement belge.

Le nouveau service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres devra en conséquence être mis à exécution le 28 du présent mois, conformément au n° 7 de la convention prémentionnée.

Recevez, je vous prie, Monsieur, l'expression de mes sentiments de haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

Convention additionnelle réglant le mode de comptabilité pour le service des transports entre l'Angleterre, la Belgique et la Prusse.

En conformité du dernier paragraphe de la convention du 17 juillet 1844, il est convenu entre les soussignés délégués de l'administration des chemins de

fer de Belgique et de la société du chemin de fer de Douvres à Londres, que le mode de comptabilité pour le service des transports entre l'Angleterre, la Belgique et la Prusse, sera établi d'après les dispositions suivantes, savoir :

A. — Voyageurs.

1^o Des coupons de 1^{re} et de 2^e classes seront délivrés aux stations du chemin de fer du Sud-Est à Londres, pour le parcours entier (*viâ* Douvres) jusqu'à Bruxelles, Anvers, Aix-la-Chapelle et Cologne, stations dans lesquelles on délivrera également des coupons pour Londres.

2^o Pour le trajet de Londres à Ostende, et *vice versa*, il sera délivré un coupon détaché de sa souche qui devra être échangé au bureau de la station d'Ostende, contre les coupons ordinaires de chaque administration.

3^o Les voyageurs qui prendront place pour le trajet entier de Londres à Cologne, et *vice versa*, pourront séjourner dans les villes d'Ostende, Bruges, Gand, Bruxelles ou Anvers, Louvain, Liège, Verviers et Aix-la-Chapelle; ils recevront, à cet effet, des coupons munis d'une souche pour chacune des localités précitées. Ces coupons seront valables pendant un mois à dater de leur distribution.

Si le voyageur désirait s'arrêter dans des localités non désignées sur son coupon, il devrait se pourvoir d'un coupon supplémentaire valable pour le trajet qu'il aurait à parcourir.

4^o Les voyageurs qui ne prendront place que pour le parcours de Londres à Bruxelles ou Anvers, et *vice versa*, devront faire le trajet directement.

5^o Les enfants paieront place entière lorsqu'ils occuperont la place d'un voyageur.

6^o En général les coupons n'auront de valeur que pour autant qu'ils auront été revêtus du timbre de l'administration intéressée.

B. — Bagages.

7^o Provisoirement les bagages seront transportés d'après les règlements des parties contractantes sur leurs parcours respectifs. Il sera examiné ultérieurement s'il y a lieu de modifier cette disposition en adoptant l'inscription définitive des bagages au premier point de départ pour le parcours entier.

8^o Lorsque le voyageur séjournera dans les villes renseignées sur son coupon de voyageur, il devra, à son départ de ces villes, faire réinscrire ses bagages. Cette réinscription aura lieu gratuitement sur l'exhibition du coupon à séjours pour autant toutefois que le poids ne présente pas un excédant de plus de 20 kilog. sur le poids primitif.

C. — Equipages, chevaux, chiens.

9^o Pour le trajet de Londres à Ostende, et *vice versa*, il sera délivré aux voyageurs, propriétaires ou conducteurs d'équipages, de chevaux ou de chiens,

un billet détaché de sa souche qui devra être échangé au bureau de la station d'Ostende, contre les bulletins ordinaires de chaque administration.

10° Les voyageurs qui prendront place dans leur voiture seront astreints au paiement d'une place de 1^{re} classe.

Lorsqu'ils se placeront dans les voitures du convoi, ils paieront conformément au tarif. Lorsque les voyageurs, propriétaires d'équipages ou de chevaux, séjourneront dans les villes renseignées sur les coupons, ils devront, à leur départ de ces villes, faire réinscrire lesdits équipages ou chevaux.

Cette réinscription aura lieu gratuitement sur l'exhibition du coupon à séjours.

11° Tous les chiens indistinctement, seront assujettis à la taxe du tarif.

D. — Dispositions générales,

12° Les prix de transport seront perçus d'après les tarifs ci-annexés.

13° Les décomptes seront liquidés mensuellement. L'administration belge dressera à cet effet un état en double des sommes dues à chaque administration. A cet état seront annexés, comme pièces justificatives, les coupons et bulletins échangés au bureau de la station d'Ostende. L'acceptation et la rectification du décompte par la société du chemin de fer de Londres à Douvres, devra avoir lieu endéans les 15 jours qui suivront l'expiration du mois. Le paiement des sommes formant le reliquat des décomptes, s'effectuera 8 jours après l'acceptation.

14° Lorsque des changements devront être apportés dans les tarifs, il en sera donné avis de part et d'autre, 15 jours avant l'introduction de la mesure.

Londres . le 24 juillet 1844.

WHITEHAED.

CHANTRELL.

FASSIAUX.

Vu l'impossibilité d'obtenir pour la date du 28 juillet la mise à exécution de la présente convention, en ce qui concerne l'administration rhénane, il est entendu que les voyageurs partant de Londres pour Cologne, ne pourront s'arrêter à Aix-la-Chapelle, que lorsque les formalités nécessaires auront été remplies vis-à-vis de la dite administration.

WHITEHAED.

CHANTRELL.

FASSIAUX.

Les tarifs annexés à la présente convention ne concordant pas avec

l'art. 1^{er}, il est jugé nécessaire d'ajouter une seconde note, afin d'en déduire les motifs.

Il avait paru aux directeurs du chemin de fer du Sud-Est que l'intérêt des parties contractantes exigeait la distribution des coupons de 3^e classe. Une proposition à cet effet ayant été formulée, fut fortement combattue par les délégués de l'administration belge, comme étant contraire à leurs instructions. Il fut ensuite proposé et convenu qu'au lieu des coupons de 2^e classe ceux de la 3^e classe seraient délivrés à Ostende, pour le trajet de Douvres à Londres, comme moyen de diminuer le prix du parcours entier, avec la réserve toutefois que les porteurs de ces coupons de 3^e classe auraient la faculté de les échanger à Douvres contre des coupons de 2^e classe, en payant la différence, ainsi que cela serait stipulé au verso des coupons du chemin de fer du Sud-Est.

WHITEHAED.

CHANTRELL.

FASSIAUX.

N^o XXX.

Dispositions relatives à l'exécution des conventions avec la compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres.

ORDRE DE SERVICE.

(1^{er} août 1844.)

A dater du 4 août courant un service régulier sera établi entre Ostende et Londres (par Douvres) pour le transport des voyageurs, bagages, équipages, chevaux et chiens.

Les départs des bateaux à vapeur auront lieu aux jours et heures ci-après :

D'Ostende à Douvres.

Les mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi et dimanche. de 8 à 9 heures du matin.

De Douvres à Ostende.

Les mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi et dimanche, entre 4 et 9 heures du matin.

Provisoirement les dits transports ne seront admis qu'aux bureaux de Londres, Bruxelles, Anvers, Aix-la-Chapelle et Cologne.

Les taxes seront établies d'après les tarifs ci-annexés.

Le mode de comptabilité est réglé comme suit :

A. — Voyageurs.

ART. 1^{er}. Pour les parcours au-delà d'Ostende en partant, soit de l'Angleterre, soit de la Belgique ou de l'Allemagne, il sera délivré un billet, détaché de sa souche, que le voyageur échangera au bureau de la station d'Ostende contre les coupons spéciaux de chaque administration.

ART. 2. Les voyageurs qui auront pris place pour le trajet entre Londres et Cologne ou Aix-la-Chapelle, pourront séjourner dans les villes d'Ostende, Bruges, Gand, Bruxelles ou Anvers, Louvain, Liège, Verviers et Aix-la-Chapelle. Toutefois, le coupon qui leur sera délivré à cet effet ne sera valable que pour un mois.

Ces voyageurs recevront :

En partant de Londres :

- 1^o Un coupon pour le trajet de Londres à Douvres ;
- 2^o Id. id. Douvres à Ostende ;
- 3^o Un billet à échanger à Ostende contre des coupons d'Ostende à Herbesthal et d'Herbesthal à Aix ou Cologne, munis d'autant de souches qu'il y a de séjours accordés.

En partant de Cologne ou d'Aix-la-Chapelle :

- 1^o Un coupon à souches pour le trajet de Cologne ou d'Aix à Herbesthal ;
- 2^o Id. id. d'Herbesthal à Ostende, avec faculté de séjourner dans les villes ci-dessus désignées ;
- 3^o Un billet à échanger à Ostende contre des coupons d'Ostende à Douvres et de Douvres à Londres.

Ceux de ces voyageurs qui s'arrêteront dans d'autres localités que celles désignées sur leur coupon, devront se pourvoir d'un coupon supplémentaire pour le trajet qu'ils auront à parcourir.

ART. 3. Les gardes-convois auront soin de détacher les souches des coupons permettant les séjours, à mesure que les divers trajets y indiqués auront été parcourus.

ART. 4. Les voyageurs qui ne feront que le trajet entre Londres et Bruxelles ou Anvers, ne pourront séjourner qu'à Ostende, pourvu toutefois que ce séjour ne dépasse pas 24 heures.

Ces voyageurs recevront :

En partant de Londres :

- 1^o Un coupon pour le parcours de Londres à Douvres ;
- 2^o Id. id. Douvres à Ostende ;
- 3^o Un billet à échanger à Ostende contre un coupon ordinaire d'Ostende à Bruxelles ou Anvers.

En partant de Bruxelles ou d'Anvers ;

- 1^o Un coupon ordinaire de Bruxelles ou d'Anvers à Ostende ;
- 2^o Un billet à échanger à Ostende contre des coupons pour les parcours d'Ostende à Douvres et de Douvres à Londres.

ART. 5. Les chefs de station feront la demande de ces coupons, en suivant la marche tracée pour le service intérieur.

ART. 6. Toutes les dispositions en vigueur sont maintenues pour la tenue des comptes et l'emploi des coupons concernant les parcours belge et rhénan.

ART. 7. Un état spécial indiquant le nombre exact des billets délivrés chaque jour, devra être adressé à la direction avec les états journaliers concernant le service intérieur et rhénan.

Cet état indiquera en outre le nombre de coupons recueillis par les gardes et remis à destination, coupons qui devront s'y trouver annexés.

ART. 8. Il sera tenu au bureau d'Ostende un compte détaillé des billets qui y seront échangés pour les parcours au-delà.

Ce compte sera établi dans un registre conforme au modèle en usage, et indiquera au débet le nombre de coupons distribués et au crédit le nombre de billets reçus en échange de ces coupons.

ART. 9. Les enfants paieront place entière lorsqu'ils occuperont la place d'un voyageur.

B. — Bagages.

ART. 10. Provisoirement les bagages seront transportés d'après les règlements adoptés par chaque administration.

La taxe ne pourra donc être établie que pour le parcours *depuis* ou *jusqu'à* Ostende, où la réinscription sera obligatoire pour les bagages arrivant d'Angleterre.

ART. 11. Lorsque les voyageurs séjourneront dans les villes renseignées sur leur coupon, ils devront, à leur départ de ces villes, faire réinscrire leurs bagages.

Cette réinscription aura lieu *gratuitement* sur l'exhibition du coupon à séjours, pour autant toutefois que le poids ne présente pas un excédant de plus de 20 kilog. sur le poids primitif.

En cas d'excédant de plus de 20 kilog., le voyageur payera cet excédant d'après le tarif et il lui sera délivré un bulletin supplémentaire en procédant comme si le transport avait lieu à l'intérieur.

ART. 12. La réinscription gratuite se fera provisoirement sur des feuilles à souches du modèle actuel, dont les chefs de station formeront un registre spécialement réservé à cet effet.

Les souches des feuilles employées seront renvoyées à la direction à la fin de chaque mois, accompagnées d'un inventaire du modèle prescrit pour le service intérieur, ainsi que des bulletins et feuilles de route recueillis à l'arrivée.

ART. 13. A chaque réinscription des bagages, l'on aura soin de renseigner sur le bulletin le numéro du coupon du voyageur.

ART. 14. Les chefs de station que la chose concerne adresseront chaque jour à la direction un relevé séparé conforme au modèle en usage pour le service intérieur, des feuilles de route employées pour le transport des bagages en question.

ART. 15. Toutes les autres dispositions relatives au transport des bagages actuellement en vigueur pour le service intérieur et belge-rhénan, seront observées pour les bagages à transporter *de* ou *vers* l'Angleterre.

C. — Equipages, chevaux et chiens.

ART. 16. De même que pour les voyageurs il sera délivré aux propriétaires ou conducteurs d'équipages, chevaux ou chiens, à transporter *de* ou *vers* l'Angleterre, un billet détaché de sa souche qui devra être échangé au bureau d'Ostende, contre les bulletins ordinaires de chaque administration pour les parcours au-delà.

ART. 17. La réinscription à Ostende et dans les bureaux des villes où s'arrêteront les équipages ou chevaux, s'effectuera sur des imprimés conformes au modèle en usage pour le service belge-rhénan.

ART. 18. Lorsque les voyageurs propriétaires ou conducteurs d'équipages ou de chevaux séjourneront dans les villes renseignées sur leurs coupons, ils devront, à leur départ de ces villes, faire réinscrire ces transports.

Cette réinscription aura lieu *gratuitement* sur l'exhibition du coupon à séjours.

ART. 19. Les bulletins délivrés pour équipages et chevaux porteront le numéro du coupon du voyageur.

ART. 20. Les chefs de station que la chose concerne adresseront chaque jour à la direction les souches des feuilles employées pour lesdits transports : elles seront classées dans une chemise conforme au modèle belge-rhénan.

ART. 21. Les voyageurs qui prendront place dans leur voiture seront astreints au paiement d'une place de 1^{re} classe.

Lorsqu'ils se placeront dans les voitures du convoi, ils payeront conformément au tarif.

ART. 22. Tous les chiens indistinctement seront assujettis à la taxe du tarif.

Les dispositions relatives à la comptabilité des voyageurs sont applicables aux transports de chiens, lesquels seront provisoirement renseignés dans une colonne que l'on y ajoutera à la colonne d'observations du registre-journal des voyageurs.

Dispositions générales.

ART. 23. En général, les billets, coupons et bulletins concernant le service anglais-belge-rhénan, n'auront de valeur que pour autant qu'ils auront été revêtus du timbre de l'administration intéressée.

Ils porteront un numéro d'ordre et recevront, au moment du départ, un timbre indiquant la date de leur distribution.

ART. 24. Les souches des billets délivrés pour être échangés à Ostende, seront renvoyés à la direction, à l'expiration de chaque mois, classées dans une chemise conforme au modèle qui sera transmis en temps utile aux chefs de station que la chose concerne.

ART. 25. Les bureaux de Bruxelles et d'Anvers enverront chaque jour au bureau d'Ostende le montant des recettes qu'ils auront encaissées du chef des transports d'Ostende à Londres.

Ces recettes et ces versements seront renseignés *pour mémoire* dans un livre de caisse spécial, mais conforme au modèle actuellement en usage.

La partie de la recette internationale belge-anglaise qui appartient à l'administration belge, sera renseignée dans le registre des coupons et le livre de caisse du service intérieur.

ART. 26. Le bureau d'Ostende tiendra les écritures ci-après désignées :

1^o Un registre-journal présentant son débet et son crédit avec le bureau de Londres d'une part, et ceux de Bruxelles, Anvers, Aix-la-Chapelle et Cologne d'autre part, en ce qui concerne le parcours d'Ostende à Londres ;

2° Un registre grand-livre résumant les opérations du journal précité ;

3° Un registre présentant le compte des coupons et imprimés fournis par la compagnie anglaise, pour le parcours d'Ostende à Douvres et à Londres.

Quant aux recettes dues pour le parcours d'Ostende vers les destinations de Belgique ou d'Allemagne, elles seront renseignées dans les registres de coupons et les livres de caisse des services intérieur et belge-rhénan.

Il en sera de même en ce qui touche les états récapitulatifs formant la reddition mensuelle des comptes.

ART. 27. Le chef de la station d'Ostende transmettra chaque jour à la direction un extrait du grand-livre résumant les opérations du registre-journal international : les billets reçus en échange des coupons et bulletins, délivrés à son bureau pour les parcours au-delà, y seront annexés comme pièces justificatives.

Il adressera également, à la fin de chaque mois, un état récapitulatif présentant pour le mois entier l'extrait dudit grand-livre.

ART. 28. Le bureau de vérification règlera le décompte général du service international dont il s'agit.

ART. 29. Jusqu'à disposition ultérieure le bureau d'Ostende ne délivrera point de coupons *à séjours* pour le parcours d'Herbesthal à Cologne.

Ces coupons seront provisoirement remplacés par les coupons ordinaires en destination de Cologne et Aix-la-Chapelle.

MM. l'inspecteur-chef du service des transports et les contrôleurs-chefs de service sont chargés de veiller à l'exécution du présent ordre de service.

Bruxelles, le 1^{er} août 1844.

Le Directeur,

MASUI.

Service international. — Angleterre - Belgique - Allemagne.

Tarif des voyageurs, bagages, équipages, chevaux et chiens.

DÉSIGNATION DES PARCOURS.		VOYAGEURS.			BAGAGES PAR VOY. ALLOG.	ÉQUIPAGES		CHEVAUX.			CHIENS.
		1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE		à 2 ROULS	à 4 ROULS.	1 CHEVAL.	2 CHEVAUX	3 CHEVAUX	
PRIX À PERCEVOIR EN ANGLETERRE	Londres à Douvres. . .	L. Sh. D									
	» Douvres à Ostende. . .	» 18 06	(2)	» 06 09	(1)	2 05 00	3 02 00	2 05 00	3 05 00	4 08 00	» 02 06
	Ostende à Bruxelles. . .	» 01 00	» 10 03	»		1 11 06	3 03 00	2 02 00	4 04 00	6 06 00	» 05 00
	» Id. à Anvers. . .	» 07 04	» 05 07	»	» 06 00	1 19 08	2 19 06	1 19 08	2 04 08	2 04 08	» 02 00
	» Id. à Herbesthal. . .	» 07 04	» 05 07	»	» 06 00	1 19 08	2 19 06	1 19 08	2 04 08	2 04 08	» 02 00
	» Herbesthal à Aix-la-Chapelle. . .	» 16 08	» 13 01	»	» 12 01	4 02 07	6 03 10	6 03 10	6 03 10	6 03 10	» 04 02
	» Herbesthal à Cologne. . .	» 01 08	» 01 03	»	» 00 10	» 04 09	» 07 02	» 05 07	» 05 07	» 05 07	» 00 02
PRIX À PERCEVOIR EN BELGIQUE	Bruxelles à Ostende. . .	Fr. c.									
	Anvers à Ostende. . .	9 25	7 00	»	7 50	50 00	75 00	50 00	56 25	56 25	2 50
	Ostende à Douvres. . .	9 25	7 00	»	7 50	50 00	75 00	50 00	56 25	56 25	2 50
	Douvres à Londres. . .	27 04	13 52	»	(1)	40 55	81 10	54 08	108 16	162 24	6 44
PRIX À PERCEVOIR EN ALLEMAGNE.	Cologne à Herbesthal. . .	Th. Sg.									
	Herbesthal à Ostende. . .	2 16	1 26	»	1 10	9 02	13 18	10 04	10 04	10 04	» 12
	Ostende à Douvres. . .	4 20	3 20	»	3 10	27 22	41 18	31 06	31 06	31 06	1 12
	Douvres à Londres. . .	7 10	3 20	»	(1)	10 29	21 27	14 19	29 07	43 26	1 22
	Aix-la-Chapelle à Herbesthal. . .	6 14	(2)	2 11		15 20	21 17	15 20	22 19	30 19	» 26
		» 16	» 12	»	» 08	1 18	2 12	1 26	1 26	1 26	» 02

(1) Provisoirement les bagages seront transportés entre Ostende et Londres, d'après les règlements en vigueur pour les bateaux à vapeur et le chemin de fer de Douvres à Londres.

(2) Si le voyageur désire prendre une place de 2^e classe de Douvres à Londres, il aura à suppléer, dans cette première station, la différence existant entre la 3^e et la 2^e classe.

N^o XXXI.*Rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation sur le mouvement des voyageurs à Ostende, pendant l'année 1844.*

Bruxelles, le 29 janvier 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un état, annexe A, présentant, pour l'année 1844, le mouvement du port d'Ostende comparé, dans ses résultats, à celui de l'année 1843.

Il en résulte, Monsieur le Ministre, que le mouvement général s'est élevé, en 1844, à. 22,439 voyageurs, tandis qu'en 1843 il n'a atteint que le chiffre de 13,528 id.

ce qui constitue, en faveur de 1844, une différence de 8,911 voyageurs.

C'est donc une augmentation de plus de $\frac{2}{3}$ sur le mouvement général de 1843, et cet accroissement peut à juste titre être, en grande partie, attribué à l'établissement d'un service régulier entre Ostende et Douvres, en correspondance directe avec le chemin de fer de la compagnie du Sud-Est.

Vous remarquerez, Monsieur le Ministre, qu'en calculant le nombre de passagers qui ont pris place sur la *Princess Mary*, depuis l'établissement international belge-anglais-rhénan jusqu'au 31 décembre dernier, et en faisant la même opération pour les passagers transportés sur les navires à vapeur de la société générale de Londres et des malles royales anglaises, pendant le même laps de temps, on établit la moyenne suivante pour chacun des cinq mois de l'existence des trois services à la fois, savoir :

	Embarquements.	Débarquements.	Total.
<i>Princess Mary</i>	515	286	801
Malles anglaises	479	479	958
Société générale de Londres.	573	331	904

Il en résulte donc qu'en tenant compte de cette circonstance que la *Princess Mary* n'effectue que deux voyages par semaine, alors que les bateaux concurrents en effectuent quatre, l'importance des transports effectués par la *Princess Mary* dépasse de beaucoup l'importance de ceux qu'ont effectués les navires des administrations rivales.

Vous trouverez également ci-joint, Monsieur le Ministre, un état, annexe B, indiquant le nombre de voyageurs transportés directement par le chemin de fer, aux conditions de la convention conclue avec la société du chemin de fer de Londres à Douvres.

Le directeur,

MASUI.

PORT D'OSTENDE. — *État comparatif des transports effectués par les bateaux à
de Londres, pendant les*

PÉRIODES.	ANNÉE 1844.					
	SOCIÉTÉ DE DOUVRES.		GOUVERN ^r BRITANNIQUE.		SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE LONDRES	
	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.
	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.
Janvier	»	»	93	59	144	246
Février	»	»	89	89	147	283
Mars	»	»	132	180	182	248
Avril	»	»	286	241	243	264
Mai	»	»	421	353	364	313
Juin.	»	»	704	408	529	332
Juillet.	17	17	849	460	751	680
Août	549	354	1,033	586	700	829
Septembre	482	931	580	820	437	900
Octobre	222	815	352	489	278	766
Novembre.	92	318	207	244	104	170
Décembre	84	155	225	256	138	199
Totaux	1,446	2,590	4,971	4,185	4,017	5,230
Moyenne par mois.	241	431	415	349	335	435

vapeur de la société de Douvres, du Gouvernement britannique et de la société générale
années 1843 et 1844.

ANNÉE 1843.						Observations.
SOCIÉTÉ DE DOUVRES.		GOUVERN' BRITANNIQUE.		SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE LONDRES		
DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	
Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	
»	»	46	50	122	175	
»	»	49	62	136	212	
»	»	51	71	156	369	
»	»	48	17	264	364	
»	»	128	87	342	442	
»	»	191	110	505	473	
»	»	266	168	756	746	
»	»	477	219	855	848	
»	»	333	311	501	945	
»	»	191	211	261	595	
»	»	140	137	142	263	
»	»	92	104	212	225	
»	»	2,012	1,607	4,252	5,657	
»	»	167	134	355	471	

RÉCAPITULATION.

	ANNÉE 1844.		ANNÉE 1843.	
	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.
Société de Douvres.	1,446	2,590	»	»
Gouvernement britannique.	4,971	4,185	2,012	1,607
Société générale de Londres	4,017	5,230	4,252	5,657
Totaux généraux . .	10,434	12,005	6,264	7,264

SERVICE INTERNATIONAL

Statistique des transports effectués, du 1^{er} août au 31 décembre 1844, d'après les conditions

PÉRIODES.	POINTS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	MOUVEMENT.										
			VOYAGEURS.			CHIENS.	ÉQUIPAGES			CHEVAUX.			
			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.		à 2 roues.	à 4 roues.	TOTAL.	1 CHEVAL.	2 CHEVAUX.	3 CHEVAUX.	TOTAL.
Août.....	Londres.....	Bruxelles.....	5	23	28	•	•	•	•	•	•	•	•
		Anvers.....	2	6	8	•	•	•	•	•	•	•	•
		Aix-la-Chapelle.	2	1	3	•	•	•	•	•	•	•	•
		Cologne.....	19	22	41	•	•	•	•	•	•	•	•
		TOTAUX.....	28	52	80	•	•	•	•	•	•	•	•
	Bruxelles..... Cologne.....	Londres.....	2	•	2	•	•	•	•	•	•	•	•
			•	4	4	•	•	•	•	•	•	•	•
		TOTAUX.....	2	4	6	•	•	•	•	•	•	•	•
	Londres.....	Bruxelles.....	2	12	14	•	•	•	•	•	•	•	•
		Anvers.....	1	1	2	•	•	•	•	•	•	•	•
		Aix-la-Chapelle.	1	•	1	•	•	•	•	•	•	•	•
		Cologne.....	8	13	21	•	•	•	•	•	•	•	•
		TOTAUX.....	12	26	38	•	•	•	•	•	•	•	•
Septembre	Bruxelles..... Aix-la-Chapelle Cologne.....	Londres.....	•	5	5	•	•	•	•	•	•	•	•
			11	12	23	•	•	1	1	•	•	•	•
			16	20	36	1	•	•	•	•	•	•	•
		TOTAUX.....	27	37	64	1	•	1	1	•	•	•	•
	Londres.....	Cologne.....	3	3	6	•	•	•	•	•	•	•	•
Octobre ..	Aix-la-Chapelle Cologne.....	Londres.....	•	2	2	•	•	•	•	•	•	•	•
			12	15	27	•	•	•	•	•	•	•	•
		TOTAUX.....	12	17	29	•	•	•	•	•	•	•	•
	Aix-la-Chapelle Cologne.....	Londres.....	•	1	1	•	•	•	•	•	•	•	•
			9	11	20	•	•	1	1	•	•	•	•
Novembre.	TOTAUX.....		9	12	21	•	•	1	1	•	•	•	•
Décembre.	Aix-la-Chapelle Cologne.....	Londres.....	3	1	4	•	•	•	•	•	•	•	•
			21	25	46	•	•	•	•	•	•	•	•
			24	26	50	•	•	•	•	•	•	•	•
	TOTAUX GÉNÉRAUX.		117	177	294	1	•	2	2	•	•	•	•

de la convention conclue avec la Société du chemin de fer de Londres à Douvres.

RECETTE EN LIVRES STERLING.											Observat.ons	
VOYAGEURS.			CHIENS.	EQUIPAGES			CHEVAUX.					TOTAL
1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE	TOTAL		d 2 ROUES	d 4 ROUES	TOTAL	1 CHEVAL	2 CHEVAUX	3 CHEVAUX	TOTAL		GENERAL.
11 14 02	30 19 08	42 13 10	.	.	.	.	.	.	.	42 13 10		
4 13 08	8 08 06	13 02 02	.	.	.	.	.	.	.	13 02 02		
5 15 08	1 16 10	7 12 06	.	.	.	.	.	.	.	7 12 06		
60 11 03	43 17 07	104 08 10	.	.	.	.	.	.	.	104 08 10		
82 14 09	85 02 07	167 17 04	.	.	.	.	.	.	.	167 17 04		
4 13 08	.	4 13 08	.	.	.	.	.	.	.	4 13 08		
.	6 14 08	6 14 08	.	.	.	.	.	.	.	6 14 08		
4 13 08	6 14 03	11 08 04	.	.	.	.	.	.	.	11 08 04		
4 13 08	16 17 00	21 10 08	.	.	.	.	.	.	.	21 10 08		
2 06 10	1 08 01	3 14 11	.	.	.	.	.	.	.	3 14 11		
2 17 10	.	2 17 10	.	.	.	.	.	.	.	2 17 10		
25 10 00	26 08 10	51 18 10	.	.	.	.	.	.	.	51 18 10		
35 08 04	44 13 11	80 02 03	.	.	.	.	.	.	.	80 02 03		
.	7 00 05	7 00 05	.	.	.	.	.	.	.	7 00 05		
31 16 02	22 02 00	53 18 02	.	.	12 16	12 16	.	.	.	66 14 02		
51 00 00	41 01 08	92 01 08	12 10	.	.	.	.	.	.	92 14 06		
82 16 02	70 04 01	153 00 03	12 10	.	12 16	12 16	.	.	.	166 09 01		
9 11 03	6 03 03	15 14 06	.	.	.	.	.	.	.	15 14 06		
.	3 13 08	3 13 08	.	.	.	.	.	.	.	3 13 08		
38 05 00	30 16 03	69 01 03	.	.	.	.	.	.	.	69 01 03		
38 05 00	34 09 11	72 14 11	.	.	.	.	.	.	.	72 14 11		
.	1 11 07	1 11 07	.	.	.	.	.	.	.	1 11 07		
28 13 09	19 14 02	48 07 11	.	.	14 09 04	14 09 04	.	.	.	62 17 03		
28 13 09	21 05 09	49 19 06	.	.	14 09 04	14 09 04	.	.	.	64 08 10		
8 13 16	1 11 07	10 05 01	.	.	.	.	.	.	.	10 05 01		
66 18 09	44 15 10	111 14 07	.	.	.	.	.	.	.	111 14 07		
75 12 03	46 07 05	121 19 08	.	.	.	.	.	.	.	121 19 08		
357 15 02	315 01 07	672 16 09	12 10	.	27 05 04	27 05 04	.	.	.	700 14 11		

N^o XXXII.

Arrêtés divers relatifs aux formalités de douanes, applicables aux transports sur les chemins de fer.

Arrêté royal du 20 août 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n^o 400), qui autorise le Gouvernement à apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct et en transit d'entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie nationale ;

Revu la loi du 18 juin 1836 sur le transit (*Bulletin officiel*, n^o 32) ;

Voulant, en attendant l'achèvement des chemins de fer belges jusqu'aux frontières, faire jouir le commerce des facilités que la garantie des intérêts du trésor permet d'accorder dès à présent ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}, § 1^{er}. Sauf le cas de suspicion de fraude, sont dispensés de toute visite les colis entrant en transit par les bureaux d'Henri-Chapelle, Quiévrain et Menin, et destinés à être transportés par le chemin de fer pour être embarqués à Anvers, Gand, Bruges ou Ostende, ou déposés dans l'entrepôt public de l'un ou l'autre de ces ports.

§ 2. La même dispense de visite sera appliquée aux colis entrant en transit par les ports d'Anvers, d'Ostende ou de Gand par Zelzaete, pour être expédiés par le chemin de fer et l'un des bureaux de Henri-Chapelle, Quiévrain, ou Menin, ainsi qu'aux colis expédiés en transit, par la même voie et par les mêmes bureaux, à la sortie des entrepôts publics établis dans ces localités ou des entrepôts libres, pour autant qu'ils n'aient subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage dans ces derniers établissements.

§ 3. Le transport de ces colis du bureau d'entrée à la première station du chemin de fer et de la dernière station du chemin de fer au dernier bureau de sortie par terre, devra se faire directement et sans que les voitures puissent passer la nuit en route.

§ 4. Sauf les exemptions de plombage accordées par la loi du 18 juin 1836 pour certaines marchandises, les colis seront plombés, convoyés et demeure-

ront sous la surveillance continue de la douane, depuis le moment de leur entrée dans le royaume jusqu'à celui de leur exportation.

§ 5. Le convoi prescrit au paragraphe précédent s'effectuera sans frais pour le commerce. Il sera alloué aux employés convoyeurs une indemnité dont le taux sera fixé par notre Ministre des Finances.

§ 6. Les convoyeurs de la douane seront transportés gratuitement sur les chemins de fer de l'État.

§ 7. Les dispositions qui précèdent ne seront appliquées que pour autant qu'il y ait à transporter un certain nombre de colis à la fois. Notre Ministre des Finances fixera le *minimum* de ce nombre.

ART. 2. Les marchandises arrivant d'Allemagne par les eaux intérieures de la Hollande en destination d'Anvers par l'Escaut, et de Gand par le canal de Terneuzen, ainsi que celles expédiées vers ce pays par les mêmes voies, sont admises à jouir du bénéfice de l'entrepôt de libre réexportation, établi dans chacune de ces villes.

ART. 3. Par dérogation à l'art. 6 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) les intéressés sont dispensés de mentionner, dans la déclaration à l'entrée, le poids *net* des tissus et étoffes de toute espèce, importés par les bureaux et de la manière indiquée aux §§ 1 et 2 de l'art. 1^{er} ci-dessus.

ART. 4. § 1^{er}. Les frais de plombage, perçus conformément aux art. 14 et 38 de la dite loi du 18 juin 1836, seront réduits indistinctement à fr. 0-10 par plomb. Ils continueront toutefois à être perçus d'après le taux existant pour le plombage des bâches et des écoutilles.

§ 2. En cas de sortie, par les bureaux de Lillo, Zelzaete ou Ostende, de marchandises en transit ou exportées sous décharge de l'accise, le plombage des colis ne sera pas requis lorsque des convoyeurs auront été placés à bord et que les écoutilles du navire auront été plombées.

ART. 5. Les frais de vérification des marchandises qui seront expédiées sur un entrepôt ouvert au transit, ne seront plus perçus, sauf dans les cas prévus par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

Nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 août 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Travaux Publics,

DESMASIÈRES.

Création d'un bureau de douanes à Courtray et attributions du bureau de Mouscron, pour les importations, exportations et le transit par les chemins de fer de Courtray à Lille et de Courtray à Tournay.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) et la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32).

Considérant que les sections du chemin de fer de Courtray à la frontière de France et de Mouscron à Tournay seront incessamment livrées à la circulation.

Voulant désigner les bureaux où devront s'accomplir les formalités pour les importations et les exportations par ces voies.

Sur la proposition de notre Ministre des Finances ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le bureau de consommation établi à Mouscron, conformément aux art. 38 et 64 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), est désigné en outre comme bureau :

1^o De déclarations à l'entrée et de dernière visite à la sortie, en rapport avec les bureaux de Courtray et de Tournay ;

2^o De transit à l'importation et à l'exportation.

ART. 2. Il est créé à Courtray un bureau de déchargement, de vérification et de paiement pour les transports déclarés à Mouscron.

Les marchandises déposées à l'entrepôt public de Courtray pourront être déclarées à l'exportation en transit par le chemin de fer de cette ville à Lille.

ART. 3. Les attributions conférées aux bureaux de Mouscron et de Courtray, par le présent arrêté, concernent à la fois les marchandises de douanes et celles assujetties aux droits d'accises.

ART. 4. Sont désignés :

A. Le chemin de fer de Courtray à Lille ;

B. Le chemin de fer de Tournay à Mouscron, pour l'importation, et l'exportation et le transit des marchandises par les bureaux de Tournay, de Courtray et de Mouscron.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel* et publié conformément à l'art. 313 de la loi générale des douanes.

Donné à Laeken, le 8 octobre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Arrêté royal du 29 octobre 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38); ensemble les lois des 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) et 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43);

Revu notre arrêté du 8 de ce mois, n° 2, réglant les nouvelles attributions des bureaux de douanes de Mouscron et de Courtray ;

Voulant déterminer provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les marchandises, les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Courtray à Lille, et sur la section belge de Courtray à Tournay ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

SECTION FRANCO-BELGE.

Mode d'importation et d'exportation.

ART. 1^{er}. Les convois, sans distinction, allant en France ou qui en viennent, feront halte à Mouscron; ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'il aura été satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

Aucun voyageur ne sera admis, à la station de Mouscron, dans les convois entrant dans le royaume. Il est également interdit d'y charger, dans ces convois, des bagages ou marchandises quelconques.

ART. 2. A chaque convoi, des voitures distinctes seront affectées au transport des marchandises et des bagages, à destination, à l'entrée, de chacune des stations de Mouscron et de Courtray, ou au-delà; à la sortie, de celles situées sur le territoire français, entre Mouscron et Lille, ou au-delà.

ART. 3. Les waggon servant au transport des marchandises et des bagages seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière qu'un cadenas puisse y être apposé.

Chaque cadenas aura deux clefs : l'une restera entre les mains des employés des douanes, l'autre sera remise au conducteur en chef du convoi

ART. 4. La direction du chemin de fer pourra cependant employer un même waggon pour les marchandises et les bagages ayant plusieurs destinations; mais, dans ce cas, il devra être partagé en autant de compartiments qu'il y aura de destinations, et séparément pour les marchandises et les bagages, pour que les uns et les autres restent toujours divisés par station établie dans les limites de l'exploitation de Courtray à Lille. La clôture de chacun de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas.

Les waggon à compartiments suivront les convois jusqu'à leur dernière destination.

ART. 5. Les marchandises d'encombrement, et celles qui, par leur nature, ne seront pas susceptibles d'être placées dans des voitures fermées, comme il est stipulé à l'art 3, devront être mises sous bâche dûment plombée.

ART. 6. Pendant le parcours du rayon de la douane, les voyageurs allant en France ou qui en viennent, ne pourront conserver entre leurs mains aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque; quelle que soit leur nature, ils devront, sans distinction, être inscrits au bureau des bagages et soumis à la taxe fixée par les tarifs en vigueur.

ART. 7. Il sera formé, en double expédition, séparément pour chaque station, des feuilles de chargement.

a. Pour les marchandises;

b. Pour les bagages des voyageurs.

En ce qui concerne les marchandises, on indiquera leur espèce sur ces feuilles, ainsi que le nombre et les marques des tonneaux, ballots, paquets, caisses ou autres colis.

Elles seront signées par le conducteur en chef du convoi.

ART. 8. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur les feuilles de chargement, et toutes marchandises qui, ne figurant pas sur ces mêmes feuilles, seront trouvées parmi les bagages ou sur la personne des voyageurs, sans que la déclaration en ait été faite au lieu du déchargement, sont réputés introduits en fraude et seront saisis conformément à la loi.

ART. 9. Les convois allant en France ou qui en viennent, seront toujours escortés par deux employés des douanes. A cet effet, des places leur seront réservées de chaque côté du dernier waggon, dans la partie supérieure, afin qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. Ces employés monteront sur les convois aux stations de Mouscron et de Courtray.

Les douaniers français pourront escorter les convois venant de France, jusqu'à la station de Mouscron, la même faculté étant accordée aux douaniers belges, à l'exportation, jusqu'à la station de Tourcoing.

ART. 10. Les employés chargés de l'escorte d'un convoi, devront toujours s'assurer, au départ et à l'arrivée, que les waggon de marchandises et de bagages sont dûment fermés. Ils ne pourront, sous aucun prétexte, quitter le convoi, et devront en outre accompagner les marchandises importées jusque dans le magasin de la douane où sera effectuée la visite ou la vérification en détail.

Des exemptions.

ART. 11. Les convois belges et français pourront apporter réciproquement sur le territoire de l'un et de l'autre pays, la quantité de *coak* formant l'approvisionnement ordinaire des *tenders*.

Ils pourront renouveler ces approvisionnements dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le *coak* sera délivré par le chef de la station sur un bon signé par le machiniste, aux frais de qui il appartiendra.

ART. 12. L'exemption des droits sera de même accordée pour tous les objets indistinctement destinés aux réparations du matériel belge resté en France, et, réciproquement, du matériel français resté en Belgique.

Ces objets seront admis sur la production d'un certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés, et à la charge d'indiquer leur emploi qui sera surveillé par les préposés des douanes.

ART. 13. Les locomotives, waggons et voitures de toute sorte, affectés au service du chemin de fer franco-belge porteront, peints à l'huile, les lettres F. B. et, en dessous, un numéro d'ordre non interrompu. Elles pourront franchir librement la frontière, mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets, destiné à assurer éventuellement, à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt, par la direction du chemin de fer, d'un état détaillé et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

De l'importation des marchandises.

ART. 14. Lors de l'arrivée à la station de Mouscron, d'un convoi venant de France, le conducteur en chef devra être porteur des feuilles de chargement mentionnées à l'art. 7, pour être représentées au chef du service de la douane.

Une expédition des feuilles, comprenant les marchandises et les bagages à destination de Mouscron et de Tournay, restera au premier bureau d'entrée, après qu'elle aura été vérifiée par les préposés à la visite.

ART. 15. Les feuilles de chargement relatives aux marchandises et bagages à destination de Courtray ou au-delà, seront visées par le receveur des douanes, à Mouscron; une expédition de chacune d'elles sera remise au conducteur en chef et servira à couvrir et à justifier le transport dans le rayon jusqu'à Courtray. L'autre expédition sera confiée aux employés de l'escorte pour être remise au chef du service de la douane de cette station, avec les clefs des cadenas apposés sur les waggons.

Après vérification, le double de chaque feuille de chargement restera déposé au bureau de la douane, à Courtray.

ART. 16. Sauf le cas prévu par l'art. 4, les waggons renfermant les marchandises pour Mouscron et Tournay, seront retenus à la station de Mouscron. Après le déchargement de ces waggons, qui aura lieu immédiatement, les marchandises seront déposées dans les magasins à ce destinés, jusqu'à ce que les formalités et conditions en douane aient été remplies.

ART. 17. Les marchandises à destination de Mouscron, ne seront enlevées des magasins de la douane de Mouscron qu'après déclaration en détail, visite ou vérification et acquittement des droits.

Quant à celles importées pour Tournay, elles seront dirigées sur cette ville lorsque la déclaration et la visite en auront été faites, sous plombs et par passavant-à-caution

A leur arrivée dans la station de Tournay, les marchandises seront placées

dans les magasins de la douane, d'où elles seront ensuite retirées pour être conduites à l'entrepôt public ou mises à la disposition des intéressés, alors que les droits de consommation dont elles seront passibles, auront été acquittés.

ART. 18. Le bureau de douane, à la station de Courtray, étant admis comme premier bureau de paiement, sauf l'exception établie par l'art. 16, toutes les marchandises importées de France, et destinées, tant pour cette ville que pour les autres localités du royaume, y seront soumises à la visite et à la vérification sur le pied déterminé par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) et par celle du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32).

De l'importation des bagages des voyageurs.

ART. 19. Sont désignés comme bureaux de visite des voyageurs et de leurs bagages :

1° Le bureau de Mouscron pour les voyageurs à destination de Mouscron et Tournay ;

2° Le bureau de Courtray pour les voyageurs à destination de cette ville et au-delà.

ART. 20. A l'arrivée des waggon à Mouscron et à Courtray, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Ces bagages n'en sortiront, s'ils renferment des objets imposés, qu'après déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, vérification et paiement des droits.

ART. 21. Il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station.

De l'importation d'objets soumis à un régime particulier.

ART. 22. Les voitures et chevaux des voyageurs venant de l'étranger, devront être compris sur les feuilles de chargement dont parle l'art. 7 ; les formalités, pour leur admission en franchise des droits, dans le cas prévu par le § 3 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), seront remplies à Mouscron, lorsque les voitures et chevaux seront destinés pour cette localité et pour celle de Tournay, et à Courtray quand ils devront être expédiés dans cette direction.

ART. 23. Des affiches apposées dans les bureaux des stations de Mouscron et de Courtray, indiqueront les formalités à remplir par les voyageurs, pour l'introduction de certains objets, et notamment de ceux repris dans la loi du 8 août 1835 (*Bulletin officiel*, n° 44), relative aux exemptions en matières de douane et de garantie.

De l'exportation des marchandises.

ART. 24. Dans les lieux de station situés hors du rayon où il existe un bureau de douane, les marchandises sujettes à des droits de sortie pourront être char-

gées sur les waggons en présence des employés et sur la production de l'acquit de paiement, mais elles seront toujours vérifiées au bureau des douanes à Courtray avant qu'elles puissent être chargées sur les waggons destinés à l'exploitation internationale.

Les marchandises arrivant à Courtray sans être accompagnées d'acquits de paiement à la sortie, y seront déclarées, vérifiées et soumises aux droits dont elles seront passibles.

ART. 25. Relativement aux marchandises d'accises exportées avec décharge de l'impôt, les documents continueront d'être levés au bureau où elles auront été prises en charge au compte du déclarant.

La vérification aura lieu à Courtray pour les marchandises de l'espèce, venant de l'intérieur, et à Mouscron pour celles arrivant de Tournay.

Les convois qui renfermeront des marchandises d'accises seront toujours escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

ART. 26. Les receveurs placés dans l'intérieur du royaume indiqueront sur les acquits de paiement à la sortie et sur les permis d'exportation des marchandises avec décharge des droits, le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées.

Les employés des douanes attachés à cette station constateront ensuite sur les documents l'heure du départ par le chemin de fer. Cette formalité sera remplie par les commis des accises dans les stations où il ne serait pas reconnu utile d'établir un poste d'employés des douanes.

Au bureau de Mouscron les employés apposeront sur les documents dont il s'agit le certificat de décharge voulu.

De l'exportation des bagages.

ART. 27. En cas de suspicion de fraude à la sortie du royaume, les employés de Courtray visiteront les bagages des voyageurs arrivant de l'intérieur et se rendant en France. De même les employés de Mouscron visiteront les bagages des voyageurs de cette station et de ceux venant de Tournay, avant que les uns et les autres prennent place dans les convois destinés à l'exploitation internationale.

Du transit.

ART. 28. Toutes les dispositions de notre arrêté du 20 août 1842 (*Bulletin officiel*, n° 75), sont rendues applicables aux marchandises entrant ou sortant en transit par le bureau de Mouscron.

ART. 29. Le transit des marchandises sortant des entrepôts libres est exempt de droit quand la réexportation aura lieu par le chemin de fer et par les bureaux de Courtray et de Mouscron.

ART. 30. Les marchandises déclarées en transit par entrepôt ordinaire ou par entrepôt libre, qui devront être exportées par les bureaux de Mouscron et de

Courtray, seront vérifiées à Courtray quand elles arriveront par ce bureau, et à Mouscron lorsqu'elles auront été enlevées de l'entrepôt public de Tournay.

Sont exceptées de cette vérification les marchandises déclarées en transit et sortant des entrepôts publics et libres, situés dans les lieux mentionnés en notre arrêté précité du 20 août 1842, quand elles n'auront subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage; toutefois, il sera procédé à une visite pour reconnaître l'identité des marchandises enlevées de ces établissements et de celles déclarées en transit direct, lorsque les unes et les autres seront dirigées vers la France.

ART. 31. Dans les documents servant au transit par le chemin de fer, les receveurs n'indiqueront le délai de validité que jusqu'à la première station où les marchandises devront être chargées ou déposées dans les entrepôts publics, sauf aux employés de ces stations à constater ensuite sur les documents le moment du départ par le chemin de fer.

En outre, aucun visa au passage ne sera imposé dans les lieux traversés par le chemin de fer pour l'un ou l'autre des modes de transit établis par l'art. 1^{er} de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), quand le transit ou la réexportation aura lieu par cette voie.

Les employés du bureau de Mouscron apposeront sur les acquits de transit le certificat de décharge voulu pour constater le passage à l'étranger.

ART. 32. Les convois renfermant des marchandises en transit seront escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

ART. 33. A l'époque où le présent arrêté sera mis en vigueur, celui du 20 août 1842, cité à l'art. 28, cessera de recevoir son exécution au bureau de Menin. Dès lors les marchandises entrant en transit par ce bureau, resteront soumises au régime ordinaire.

SECTION BELGE DE COURTRAY A TOURNAY.

De la circulation dans le rayon de la douane.

ART. 34. Le service des convois entre Courtray et Tournay sera entièrement distinct du service des convois sur la section franco-belge de Courtray à Lille.

Tous les convois feront halte à Mouscron. Aucun voyageur ne sera admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers Tournay ou vers Courtray, qu'après qu'il aura satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 35. Les marchandises et les bagages transportés d'une station à une autre dans le rayon de la douane ne seront chargés sur les waggon qu'après vérification et qu'en présence des employés. Un bulletin qu'ils y apposeront indiquera que cette formalité a été remplie. En outre, les marchandises devront, sous les peines de droit, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport.

ART. 36. Les receveurs mentionneront dans les documents le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées. Les préposés des douanes, après vérification, viseront ces documents.

Les marchandises et les documents devront ensuite être représentés aux préposés attachés à la station du lieu de la destination, afin que ceux-ci fixent le délai pour le transport ultérieur, s'il doit avoir lieu dans le rayon réservé.

ART. 37. Les convois de Courtray à Tournay, et réciproquement, seront toujours escortés par deux préposés des douanes. Ils seront placés dans les waggons de la manière indiquée à l'art. 9.

De la surveillance dans le rayon de la douane.

ART. 38. Les chefs et préposés des douanes dans l'exercice de leurs fonctions et munis de leur commission, pourront traverser librement le *railway*, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente ou l'arrivée d'un convoi.

Ils seront également admis à exercer leur surveillance, tant de nuit que de jour, sur le *railway* et dans les stations situées dans le rayon de la douane.

ART. 39. Les employés des douanes revêtus de leur uniforme, auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer. Toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, les recherches ne pourront y être effectuées que sur le pied établi par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

Dispositions générales.

ART. 40. L'escorte des marchandises et des bagages aura lieu sans frais pour le commerce et les voyageurs. Ils seront supportés par le trésor public, dans les cas à déterminer par notre Ministre des Finances.

ART. 41. Si les préposés commis à l'escorte des convois sur toute l'étendue du chemin de fer placé dans le rayon de la douane s'aperçoivent en route de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter le convoi sur-le-champ, au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis, conformément à la loi, comme coupables d'opposition aux fonctions des employés des douanes.

Le mode de communication entre ces employés et les conducteurs des convois, sera déterminé par les soins de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

ART. 42. En cas de fraude constatée pendant le trajet et résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, il sera verbalisé au préjudice de la direction du chemin de fer qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

Pour assurer l'effet de ce recours, la direction du chemin de fer pourra faire fournir un cautionnement par les conducteurs en chef, et faire consigner une certaine somme par les machinistes, d'après les bases à fixer par notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 43. Aucune station intermédiaire, autre que celle de Mouscron, ne sera établie dans le rayon de la douane que d'un commun accord entre les Départements des Travaux Publics et des Finances.

ART. 44. Les stations principales et les stations intermédiaires, dans le rayon de la douane, seront parfaitement closes. Elles devront être pourvues des bâtiments, locaux et magasins nécessaires au service de la douane pour assurer les intérêts du trésor.

L'admission, dans ces stations, des personnes étrangères à la direction du chemin de fer et au service de la douane, sera interdite au moment de l'arrivée et du départ des convois. Elles ne pourront également circuler sur toute l'étendue de la section franco-belge sans une autorisation spéciale.

ART. 45. A chaque station, toujours dans le territoire réservé, les convois resteront sous la police et la surveillance du service de la douane. Les voyageurs, les bagages et les marchandises ne pourront sortir qu'après que les visites et vérifications auront eu lieu.

ART. 46. Aucune cache, aucun double fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures employées sur le chemin de fer.

Les gens de l'art, chargés de l'examen des locomotives, waggons ou autres voitures quelconques destinés à l'exploitation internationale, seront assistés en France d'un employé des douanes belges, et en Belgique d'un employé des douanes françaises, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

ART. 47. Lorsque la direction du chemin de fer se chargera des déclarations en douane, elle sera civilement responsable des contraventions résultant des déclarations frustratoires ou inexactes remises par ses agents, ainsi que des frais de fraude ou d'opposition dont ils se rendraient personnellement coupables. Ces fraudes et contraventions seront constatées et poursuivies conformément à la législation en vigueur.

ART. 48. Dans le cas prévu par l'art. 47, la direction du chemin de fer sera considérée comme agent admis près de l'administration des douanes. Elle jouira, en cette qualité, du privilège sur les biens meubles de ses débiteurs, accordé par l'art. 119 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

ART. 49. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière en hiver après huit heures, et en été après neuf heures et demie du soir, à moins que le retard ne soit le résultat d'un événement de force majeure.

ART. 50. La vérification des marchandises ne s'effectuera que pendant les heures légales fixées pour l'ouverture des bureaux de douanes par l'art. 316 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

ART. 51. Les chefs, de même que les préposés des douanes revêtus de leur uniforme, seront admis gratuitement dans les convois sur la production des cartes ou des ordres d'escorte qui leur auront été respectivement délivrés.

ART. 52. Toutes les dispositions actuellement existantes concernant l'importation, l'exportation, le transit direct ou par entrepôt, et la circulation, auxquelles il n'est point dérogé par le présent arrêté, continueront d'être observées.

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en

ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à St-Cloud, le 29 octobre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

Arrêté royal du 11 novembre 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) ; ensemble les lois du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) et 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43) ;

Voulant déterminer provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Mons à Valenciennes, ainsi que les marchandises circulant par cette voie, dans le rayon de la douane ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Mode d'importation et d'exportation.

ART. 1^{er}. Les convois, sans distinction, allant en France, ou qui en viennent, feront halte à Quiévrain ; ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'il aura été satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 2. A chaque convoi, des voitures distinctes seront affectées au transport des bagages à destination, à l'entrée, de la station de Quiévrain ou au-delà ; à la sortie, de chacune des stations situées sur le territoire français entre Quiévrain et Valenciennes ou au-delà.

ART. 3. Les waggon servant au transport des bagages, seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière qu'un cadenas puisse y être apposé.

ART. 4. A la sortie du royaume, la direction du chemin de fer pourra cependant employer un même waggon pour renfermer les bagages ayant

plusieurs destinations; mais, dans ce cas, il devra être partagé en autant de compartiments qu'il y aura de destinations, afin que les bagages restent toujours divisés par station. La clôture de chacun de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas.

Les waggons à compartiments suivront les convois jusqu'à leur dernière destination.

ART. 3. Les voyageurs allant en France, ou qui en viennent, ne pourront conserver entre leurs mains aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque; quelle que soit leur nature, ils devront, sans distinction, être inscrits au bureau des bagages et soumis à la taxe fixée par les tarifs en vigueur.

ART. 6. Il sera formé en double expédition, séparément pour chaque station, une feuille de chargement comprenant tous les bagages des voyageurs.

Les feuilles seront signées par le conducteur en chef du convoi.

ART. 7. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur les feuilles de chargement, et toutes marchandises qui, ne figurant pas sur ces mêmes feuilles, seront trouvées parmi les bagages ou sur la personne des voyageurs, sans que la déclaration en ait été faite au lieu du déchargement, sont réputés introduits en fraude et seront saisis conformément à la loi.

ART. 8. Provisoirement, les convois entrant dans le royaume seront escortés jusqu'à la station de Boussu par deux préposés des douanes. A cet effet, des places leur seront réservées de chaque côté du dernier waggon, dans la partie supérieure, afin qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. Ces employés monteront sur les convois à la station de Quiévrain.

Les douaniers français pourront escorter les convois venant de France, jusqu'à la station de Quiévrain; la même faculté étant accordée aux douaniers belges, à l'exportation, jusqu'à la station de Blanc-Misseron.

Des exemptions.

ART. 9. Les convois belges et français pourront apporter réciproquement sur le territoire de l'un et de l'autre pays, la quantité de coak formant l'approvisionnement ordinaire des tenders.

Ils pourront renouveler ces approvisionnements dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le coak sera délivré par le chef de la station, sur un bon signé par le machiniste, aux frais de qui il appartiendra.

ART. 10. L'exemption des droits sera de même accordée pour tous les objets indistinctement destinés aux réparations du matériel belge resté en France, et réciproquement du matériel français resté en Belgique.

Ces objets seront admis sur la production d'un certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés, et à la charge d'indiquer leur emploi, qui sera surveillé par les préposés des douanes.

ART. 11. Les locomotives, waggons et voitures de toute sorte, affectés au service du chemin de fer franco-belge, porteront, peints à l'huile, les lettres *F. B.*, et en-dessous, un numéro d'ordre non interrompu. Elles pourront franchir libre-

ment la frontière, mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets, destinés à assurer éventuellement, à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt, par la direction du chemin de fer, d'un état détaillé et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

De l'importation des bagages des voyageurs.

ART. 12. Lors de l'arrivée à la station de Quiévrain, d'un convoi venant de France, le conducteur en chef devra être porteur des feuilles de chargement mentionnées à l'art. 6, pour être représentées au chef du service de la douane.

Une expédition de chaque feuille restera au bureau de la douane à Quiévrain, après qu'elle aura été vérifiée par les préposés à la visite.

ART. 13. Le bureau de Quiévrain est désigné comme bureau de visite pour tous les voyageurs et leurs bagages, à destination, tant de cette commune que dans les autres localités du royaume.

ART. 14. A l'arrivée des waggons à Quiévrain, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Ces bagages n'en sortiront, s'ils renferment des objets imposés, qu'après déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, visite des employés et paiement des droits.

ART. 15. Il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station.

De l'importation des objets soumis à un régime particulier.

ART. 16. Les voitures et chevaux des voyageurs venant de l'étranger, devront être compris sur les feuilles de chargement dont parle l'art. 6. Les formalités pour leur admission en franchise des droits, dans le cas prévu par le § 3 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), seront remplies à Quiévrain.

De l'exportation des bagages.

ART. 17. En cas de suspicion de fraude à la sortie du royaume, les employés de Quiévrain visiteront les bagages des voyageurs arrivant de l'intérieur et se rendant en France.

De la circulation dans le rayon de la douane.

ART. 18. Dans les stations situées dans le rayon de la douane, aucun voyageur ne sera admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers l'intérieur ou

vers Quiévrain, qu'après avoir satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 19. Les marchandises et les bagages transportés d'une station à une autre dans le rayon de la douane, ne seront chargés sur les waggon qu'après vérification et qu'en présence des employés. Un bulletin qu'ils y apposeront, indiquera que cette formalité a été remplie. En outre les marchandises devront, sous les peines de droit, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport.

ART. 20. Les receveurs mentionneront dans les documents le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées. Les préposés des douanes, après vérification, viseront les documents. Les marchandises et les documents devront ensuite être représentés aux préposés attachés à la station du lieu de la destination, afin que ceux-ci y apposent le certificat de décharge voulu, ou fixent le délai pour le transport ultérieur, s'il doit avoir lieu dans le rayon de la douane.

De la surveillance dans le rayon de la douane.

ART. 21. Les chefs et préposés des douanes, dans l'exercice de leurs fonctions et munis de leurs commissions, pourront traverser librement le railway, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente ou l'arrivée d'un convoi.

Ils seront également admis à exercer leur surveillance, tant de nuit que de jour, sur le railway et dans les stations situées dans le rayon de la douane.

ART. 22. Les employés des douanes, revêtus de leur uniforme, auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer. Toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, les recherches ne pourront y être effectuées que sur le pied déterminé par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

Dispositions générales.

ART. 23. Si les préposés commis à l'escorte des convois sur toute l'étendue du chemin de fer placé dans le rayon de la douane, s'aperçoivent en route de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter le convoi sur-le-champ, au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis conformément à la loi, comme coupables d'opposition à l'exercice des fonctions des employés des douanes.

Le mode de communication entre ces employés et les conducteurs des convois, sera déterminé par les soins de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

ART. 24. En cas de fraude constatée pendant le trajet et résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, il sera verbalisé au

préjudice de la direction du chemin de fer, qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

Pour assurer l'effet de ce recours, la direction du chemin de fer pourra faire fournir un cautionnement par les conducteurs en chef, et faire consigner une certaine somme par les machinistes sur le pied à déterminer par notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 25. Aucune station intermédiaire autre que celles de Quiévrain et de Thulin, ne sera établie dans le rayon de la douane que d'un commun accord entre les Départements des Travaux Publics et des Finances.

ART. 26. Les stations dans le rayon de la douane seront parfaitement closes. Elles devront être pourvues des bâtiments, locaux et magasins nécessaires au service de la douane, pour assurer les intérêts du trésor.

L'admission, dans ces stations, des personnes étrangères à la direction du chemin de fer et au service de la douane, sera interdite au moment de l'arrivée et du départ des convois. Elles ne pourront également circuler sur toute l'étendue de la section franco-belge, sans une autorisation spéciale.

ART. 27. A chaque station, toujours dans le territoire réservé, les convois resteront sous la police et la surveillance du service de la douane. Les voyageurs et leurs bagages ne pourront sortir qu'après que les visites et vérifications auront eu lieu.

ART. 28. Aucune cache, aucun double fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures employées sur le chemin de fer.

Les gens de l'art chargés de l'examen des locomotives, waggons ou autres voitures quelconques, destinées à l'exploitation internationale, seront assistés en France d'un employé des douanes belges, et en Belgique, d'un employé des douanes françaises, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

ART. 29. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière, en hiver, après huit heures, et en été, après neuf heures et demie du soir, à moins que le retard ne soit le résultat d'un événement de force majeure.

ART. 30. Les chefs, de même que les préposés des douanes, revêtus de leur uniforme, seront admis gratuitement dans les convois sur la production des cartes et des ordres d'escorte qui leur auront été respectivement délivrés.

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 11 novembre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

Arrêté royal du 9 mai 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 9), qui autorise le Gouvernement à modifier le régime de transit en vigueur ;

Considérant qu'en attendant la jonction des chemins de fer belge et prussien, il a été convenu entre l'administration des chemins de fer belges en exploitation et la direction du chemin de fer rhénan, qu'elles admettront réciproquement, comme correspondants, les voituriers qui effectueront le transport des marchandises de la station de Liège à celle d'Aix-la-Chapelle, en se conformant aux conditions qui leur seront imposées ;

Voulant assurer aux marchandises expédiées par cette voie la jouissance des avantages concédés en faveur de celles dont le transport se fait sans interruption par le railway,

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Est exempt de droits le transit des marchandises qui, sortant des entrepôts libres, sont réexportées par le chemin de fer jusqu'à Liège, et de là par la route ordinaire et le bureau d'Henri-Chapelle, à destination du chemin de fer rhénan à Aix-la-Chapelle.

Notre Ministre des Finances déterminera, de concert avec le Ministre des Travaux Publics, les conditions auxquelles les voituriers devront se soumettre pour que cette exemption de droit soit appliquée.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Arrêté royal du 1^{er} juin 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), ainsi que la loi du 18 juin 1835 (*Bulletin officiel*, n° 32), et celle du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 9) :

Revu nos arrêtés :

1^o Du 11 novembre 1842 (*Bulletin officiel*, n^o 101) qui détermine le régime de douanes applicable aux transports par le chemin de fer de Mons à Valenciennes en ce qui concerne les bagages, les voyageurs et la circulation des marchandises ,

2^o Du 3 avril 1843 (*Bulletin officiel*, n^o 25), qui ouvre cette voie à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises, et crée à cet effet un bureau de déclaration, de déchargement, de vérification et de paiement dans la station de Quiévrain ;

Attendu que, par suite de ces mesures, il est devenu nécessaire de compléter le régime des douanes établi par notre arrêté précité, du 11 novembre 1842 ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le régime de douanes établi par notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n^o 94), en ce qui concerne le transport des marchandises sur la section franco-belge du chemin de fer de Courtray à Lille, est provisoirement rendu applicable au transport des marchandises sur la section franco-belge du railway de Quiévrain à Valenciennes.

Conformément à notre arrêté du 13 avril dernier, la visite des bagages, la déclaration, le déchargement et la vérification des marchandises importées par ce chemin de fer s'opèreront au bureau de douane établi dans la station de Quiévrain.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

Arrêté royal du 13 juillet 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'art. 37 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n^o 32) qui autorise le Gouvernement, dans l'intervalle des sessions législatives, à diminuer les droits de transit et à accorder franchise entière de ces droits en faveur du commerce et de l'industrie nationale ;

Sur la proposition de nos Ministres de l'Intérieur et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Est exempt de tout droit le transit direct ou par entrepôt des *laines en masse*.

Conformément à l'art. 37 prémentionné de la loi du 18 juin 1836, cette disposition cessera de plein droit son effet immédiatement après la clôture de la prochaine session législative, si elle n'a été convertie en loi avant cette époque.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Arrêté royal du 23 septembre 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 9), qui autorise le Gouvernement à modifier le régime de transit :

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Par extension des dispositions en vigueur, sont supprimés, pour les marchandises dont le transport s'effectue par les chemins de fer de l'État, les droits de transit établis par l'art. 35 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), de même que les droits spéciaux désignés dans l'état litt. D, annexé à ladite loi, à l'exception toutefois de ceux concernant les *ardoises* et le *charbon de terre*.

ART. 2. Est exclu du bénéfice de l'exemption de droits mentionné à l'article précédent, le transit des marchandises sortant des entrepôts particuliers ou fictifs.

ART. 3.

Toutes les autres prohibitions de transit existantes sont maintenues.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Arrêté royal du 14 octobre 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges.

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38, de même que la loi du 18 juin 1836 *Bulletin officiel*, n° 32), celles du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43) et du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19);

Voulant déterminer les formalités à observer en douane pour le transport des marchandises, des bagages et des voyageurs sur le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le régime de douanes établi par notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94), en ce qui concerne le transport des marchandises, des bagages et des voyageurs, sur la section franco-belge du chemin de fer de Courtray à Lille, est rendu provisoirement applicable au même transport sur le railway de Verviers à la frontière de Prusse.

Toutefois, par dérogation au 2^e alinéa de l'art. 1^{er} dudit arrêté, il sera permis d'admettre des marchandises, des voyageurs et des bagages, à la station de Dolhain, sur les convois entrant en Belgique; mais dans ce cas les marchandises et les bagages devront être placés dans des voitures distinctes ou dans des voitures à compartiments. Les marchandises seront accompagnées des documents requis pour la circulation.

ART. 2. A partir de la mise à exécution du présent arrêté, les dispositions de l'art. 1^{er} de notre arrêté du 20 août 1842, concernant l'exemption de visite des colis expédiés en transit, cesseront d'être applicables au bureau d'Henri-Chapelle, pour sortir leur effet aux bureaux de Dolhain et de Verviers.

ART. 3. Est rapporté notre arrêté du 9 mai 1843, relatif au libre transit des marchandises réexportées par le chemin de fer et le bureau d'Henri-Chapelle, à la sortie des entrepôts libres.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

Arrêté royal du 14 octobre 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges.

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38 , et les lois du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43) et du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19) ;

Considérant que la section du chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse, sera incessamment livrée à la circulation ;

Voulant désigner les bureaux où devront s'accomplir les formalités pour les importations, les exportations et le transit par cette voie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le bureau de déchargement, de vérification et de paiement établi à Verviers, en relation avec les bureaux de Mouland, Henri-Chapelle et Overoet, est supprimé.

ART. 2. A. Il est créé à Dolhain un bureau :

1^o De déclaration à l'entrée et de dernière visite à la sortie, en rapport avec le bureau de Verviers ;

2^o De consommation, conformément aux art. 38 et 64 de la loi générale.

B. A la station de Verviers, un bureau :

1^o De chargement, de déchargement, de vérification et de paiement, tant pour les marchandises de douanes que pour celles assujetties aux droits d'accise ;

2^o De transit à l'importation et à l'exportation.

ART. 3. Le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse est désigné pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises par les bureaux de Dolhain et de Verviers.

La partie de la station de Verviers, affectée au service de la douane, et, à partir de ce point, le chemin de fer vers le territoire prussien, sont compris dans le rayon des douanes établi par la loi du 7 juin 1832 (*Bulletin officiel*, n° 45).

ART. 4. Il est créé à Verviers un entrepôt public de 3^e classe. Les marchandises de douanes et d'accises, sortant de cet entrepôt, pourront être déclarées en transit par chemin de fer.

Notre Ministre des Finances fixera l'époque de l'ouverture de cet établissement.

Notre Ministre susdit est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*, et publié conformément à l'art. 313 de la loi générale.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Arrêté royal du 25 mars 1844.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant que la hauteur des cautionnements à fournir en exécution de l'art. 8 de la loi du 8 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 321), pour l'obtention d'acquits de transit, est parfois de nature à gêner le commerce par suite de l'extension progressive du transit des marchandises par les chemins de fer ;

Considérant que les marchandises déclarées en transit direct par cette voie, restent constamment sous la surveillance des agents des administrations des chemins de fer et des douanes ;

Revu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43), prorogée par celle du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19), donnant au Gouvernement le pouvoir d'apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct ou en transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. En cas de transit direct de marchandises de douanes par les chemins de fer de l'État, conformément à nos arrêtés des 20 août 1842 et 14 octobre 1843 (*Bulletin officiel*, nos 73 et 83), les receveurs des douanes pourront réduire les cautionnements prescrits par l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits et leur décuple pour amende excéderont ensemble une somme de deux cent mille francs.

ART. 2. Les expéditeurs ne seront dispensés de fournir caution pour le montant de l'amende, qu'après qu'ils auront déclaré par écrit qu'ils renoncent à la faculté dont parle l'art. 32 de la loi précitée du 18 juin 1836.

Cette renonciation sera mentionnée sur les acquits de transit.

ART. 3. Les dispositions qui précèdent ne dérogent en rien au droit que possède l'administration des douanes de poursuivre le recouvrement des amendes qui pourraient avoir été encourues.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Arrêté royal du 3 février 1845.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 51), successivement prorogée par celles du 28 mars 1843, du 31 décembre 1844 (*Bullet. officiel*, nos 19 et 63), donnant au Gouvernement le droit d'apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct ou en transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Revu notre arrêté du 25 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 15, 1^{re} partie), dont l'art. 1^{er} est ainsi conçu :

« En cas de transit direct de marchandises de douane par les chemins de fer de l'État, conformément à nos arrêtés des 20 août 1842 et 14 octobre 1843 (*Bulletin officiel*, nos 73 et 83), les receveurs de douane pourront réduire les cautionnements prescrits par l'art. 3 de la loi du 18 juin 1836, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits et leur décuple pour amende excéderont ensemble une somme de deux cent mille francs ; »

Considérant que les expéditeurs se trouvent souvent dans l'impossibilité de fournir un cautionnement aussi considérable, et que, dès lors, il en résulte de la gêne pour le commerce ;

Attendu que les mesures de précaution auxquelles est soumis le transit direct des marchandises par les chemins de fer, offrent des garanties suffisantes pour les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le *maximum* du cautionnement fixé à deux cent mille francs par la finale de l'art. 1^{er} de notre arrêté cité plus haut du 25 mars 1844, est réduit à cinquante mille francs.

ART. 2. Il n'est rien changé aux autres dispositions du dit arrêté.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Laeken, le 3 février 1845.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

149

N^o XXXIII.

*Etat recapitulatif, PAR MOIS, du mouvement des voyageurs, bagages et
marchandises, pendant l'année 1844.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.
	VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
	1 ^{re} (CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
1844. JANVIER.....	19,242	58,944	126,537	204,723	.	.	204,723	494,434
FEVRIER.....	19,166	57,805	127,529	204,500	.	1,341	205,841	515,241
MARS.....	21,318	62,926	158,493	242,737	.	65	242,802	687,609
AVRIL.....	28,326	68,931	203,013	300,270	.	234	300,504	810,168
MAI.....	32,107	76,017	200,564	308,688	.	600	309,288	859,438
JUIN.....	33,358	76,481	191,645	301,484	920	1,609	304,013	960,051
JUILLET.....	40,545	92,379	199,713	332,637	.	930	333,567	1,159,335
AOUT.....	46,557	103,910	189,883	340,350	431	643	341,424	1,404,736
SEPTEMBRE..	44,961	115,563	236,310	396,834	3,789	2,249	402,872	1,324,335
OCTOBRE...	32,910	88,934	176,916	298,760	833	.	299,593	1,067,364
NOVEMBRE..	21,841	63,815	145,847	231,503	32	2,106	233,641	660,325
DÉCEMBRE..	21,903	62,901	113,572	198,376	209	4,676	203,261	553,032
TOTAUX...	362,234	928,606	2,070,022	3,360,862	6,214	14,453	3,381,529	10,496,068

MARCHANDISES.									TRANSPORT PAR WAGGONS.	
Finances.	Marchandises de diligence.		Voitures	Chevaux et bestiaux				Marchandises de roulage. TRANSP ^t DESTATION A STATION — KILOGR.	NOMRE de WAGGONS.	POIDS chargé EN KILOGR.
	1 ^{re} DIVISION Transport au minimum de 60 centimes NOMBRE.	2 ^e DIVISION. Transport au poids. — KILOGR.		Chevaux — TÊTES	Gros bétail — TÊTES	Petit bétail. — TÊTES	Chiens — TÊTES			
2,434	15,857	2,566,140	102	85	746	1,944	4	29,761,600	638	2,685,254
2,098	14,400	2,649,480	65	149	927	2,823	7	27,395,580	755	3,293,326
2,393	18,211	3,238,640	93	193	1,128	1,877	19	32,582,520	923	3,919,604
2,504	19,422	3,457,850	210	313	1,450	3,294	13	33,763,480	881	3,783,125
2,576	20,648	3,383,790	381	234	1,583	4,540	15	38,294,460	905	3,877,289
2,401	20,061	3,214,270	445	272	971	3,025	36	41,930,100	836	3,531,450
2,478	19,487	3,163,270	469	94	836	2,127	15	46,293,040	779	3,325,645
2,334	20,310	3,295,500	522	141	930	3,005	27	50,319,070	883	3,793,569
2,345	19,336	3,437,770	486	168	936	2,882	50	43,204,310	896	3,885,977
2,612	20,923	3,978,650	400	206	1,053	5,025	51	41,339,990	1,104	4,745,807
2,584	18,962	3,619,950	186	170	1,292	5,755	26	42,707,050	979	4,237,210
2,689	19,863	3,795,620	132	129	839	2,759	10	47,033,640	1,104	4,719,571
29,448	227,480	39,800,910	3,491	2,154	12,691	39,056	273	474,624,840	10,683	45,797,827

152

N^o XXXIV.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement des marchandises, pendant
l'année 1844.*

DESIGNATION DES MOIS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.		
	SOMMES DE					OR ET PAPIERS.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 60 CENTIMES 1 ^{re} CLASSE	TRANSPORT AU POIDS			TOTAL DU POIDS.	VOITURES		
	1 à 100 francs	101 à 500 francs	501 à 1,000 francs	1,001 à 5,000 francs	Au-dessus de 5,000 francs				2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE	4 ^e CLASSE		à 4 roues	à 2 roues	TOTAL.
JANVIER 1844	1,126	752	235	276	43	2	2,434	15 857	325,970	1,422,320	818,550	2,566,140	97	5	102
FÉVRIER	924	681	220	225	41	7	2,098	11 400	318,110	1,481,990	849,320	2,649,480	60	5	65
MARS	1,045	770	257	270	44	7	2,393	18,211	408,990	1,733,790	1,095,870	3,238,040	86	7	93
AVRIL	1,129	802	249	257	47	20	2,504	19 422	418,720	1,809,590	1,229,610	3,457,830	202	8	210
MAI	1,160	866	244	248	39	10	2,576	19,648	418,140	1,890,500	1,074,850	3,383,790	372	9	381
JUIN	1,074	768	237	261	50	13	2,401	20 061	402,040	1,808,770	1,003,480	3,214,270	443	2	445
JUILLET	1,069	827	244	271	57	10	2,478	19,487	403,100	1,778,350	981,820	3,163,270	465	4	469
AOUT	1,039	715	255	271	47	7	2,334	20,310	435,390	1,805,070	1,055,040	3,295,500	513	9	522
SEPTEMBRE	1,004	747	262	282	46	4	2,345	19,336	446,800	1,839,740	1,151,230	3,437,770	482	4	486
OCTOBRE	1,129	834	283	314	43	9	2,612	20,923	496,870	2,016,820	1,434,960	3,978,650	190	10	400
NOVEMBRE	1,226	767	250	291	46	4	2,584	18,962	440,960	1,872,980	1,306,010	3,619,950	181	5	186
DÉCEMBRE.	1,154	847	281	339	50	9	2,680	19,863	447,260	1,973,780	1,369,580	3 795,620	129	3	132
Totaux généraux	13,088	9,374	3,017	3,305	602	102	20,468	227,480	4,962,000	21,468,590	13,370,320	39,800,910	3,420	71	3,491

CHEVAUX ET BESTIAUX.												MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGGONS.	
CHEVAUX.			GROS BÉTAIL.				PETIT BÉTAIL.				CHIENS	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS CHARGE, EN MILLES.
Par 2 ou 3	Par 1.	TOTAL.	Par 5 ou 6	Par 3 ou 4.	Par 1 ou 2.	TOTAL.	Un wagon à petit bétail	6 à 10 porcs, 11 à 20 moutons	1 à 5 porcs, 1 à 10 moutons.	TOTAL.	Par tête							
77	8	85	653	60	33	746	1,618	224	102	1,944	4	24,234,400	5,172,450	334,750	"	20,761,600	638	2,685,254
143	6	149	807	94	27	927	2,727	54	42	2,823	7	22,248,800	4,739,250	407,530	"	27,395,580	755	3,293,326
183	10	193	1,040	51	37	1,128	1,836	28	13	1,877	19	27,053,600	5,018,240	510,080	"	32,582,520	923	3,919,604
302	11	313	1,289	132	29	1,450	3,260	24	10	3,294	13	28,061,300	5,265,650	436,620	"	33,763,480	881	3,783,125
217	17	234	1,431	100	52	1,583	4,495	20	25	4,540	15	33,708,300	4,211,530	374,630	"	38,294,460	905	3,877,789
256	16	272	851	96	24	971	2,970	37	18	3,025	36	36,151,000	5,472,190	306,910	"	41,930,100	836	3,531,450
77	17	94	764	46	26	836	2,044	60	23	2,127	15	40,403,000	5,554,990	335,050	"	46,293,040	779	3,325,345
126	15	141	802	51	17	930	2,950	36	19	3,005	27	44,921,500	4,940,580	456,990	"	50,319,070	883	3,703,569
150	18	168	892	38	6	936	2,730	134	18	2,882	50	36,607,500	6,288,340	308,470	"	43,204,310	896	3,885,977
194	12	206	1,020	23	10	1,053	4,839	104	82	5,025	51	34,392,900	6,541,130	405,950	"	41,339,990	1,104	4,745,807
159	11	170	1,243	42	7	1,292	5,634	104	17	5,755	26	36,628,400	5,644,820	433,830	"	42,707,050	979	4,237,210
124	5	129	760	53	26	839	2,623	121	15	2,759	10	40,488,700	5,974,070	570,870	"	47,033,640	1,104	4,719,571
2,008	146	2,154	11,612	785	294	12,691	37,726	946	384	39,056	273	404,919,300	64,823,250	4,882,290	"	474,624,840	10,683	45,797,827

156

N° XXXV.

État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
NORD.	Bruxelles.....	71,238	138,583	226,558	436,389	777	4,120	441,286	1,711,827
	Vilvorde.....	3,019	19,061	51,842	73,922	.	88	74,010	32,449
	Malines.....	18,309	52,999	111,686	182,994	.	339	183,333	412,583
	Duffel.....	771	4,634	15,896	21,211	.	.	21,211	23,614
	Contich.....	170	944	5,757	6,871	.	.	6,871	419
	Vieux-Dieu.....	272	1,899	7,092	9,263	.	.	9,263	1,445
	Anvers.....	34,632	66,807	91,548	192,987	884	842	194,713	922,550
	TOTAL.....	128,411	284,927	510,299	923,637	1,661	5,389	930,687	3,104,887
OUEST.	Cappelle.....	473	3,167	15,099	18,739	.	41	18,780	617
	Londerzeel.....	145	700	3,563	4,408	.	.	4,408	99
	Malderen.....	175	1,296	6,517	7,988	.	.	7,988	2,241
	Termonde.....	3,808	15,008	40,482	59,298	.	185	59,483	93,222
	Audeghem.....	1,057	5,150	9,822	16,029	.	.	16,029	37,672
	Wichelen.....	62	865	4,275	5,202	.	.	5,202	284
	Wetteren.....	1,051	3,502	24,044	28,597	.	.	28,597	25,318
	Melle.....	149	1,129	6,011	7,289	.	.	7,289	.
	Gand.....	30,453	70,601	145,677	246,731	415	1,550	248,696	855,062
	Laudeghem.....	252	1,448	8,152	9,852	.	.	9,852	.
	Hansbeke.....	16	228	2,701	2,945	.	.	2,945	.
	Aeltre.....	510	3,966	15,217	19,693	.	.	19,693	7,913
	Bloemendaël.....	381	1,388	14,097	15,866	.	.	15,866	.
	Bruges.....	13,075	29,561	77,637	120,273	166	1,164	121,603	301,454
	Jubbeke.....	132	1,044	12,964	14,140	.	.	14,140	30
	Plasschendaële.....	74	1,137	9,927	11,138	.	.	11,138	.
	Ostende.....	14,978	24,435	37,514	76,927	150	2	77,079	459,261
	Nazareth.....	60	507	6,324	6,891	.	.	6,891	.
	Deynze.....	1,112	6,513	27,129	34,754	.	.	34,754	51,189
	Machelen.....	30	112	524	666	.	.	666	.
	Olsene.....	4	217	1,365	1,586	.	.	1,586	.
	Waereghem.....	407	3,199	21,300	24,906	.	.	24,906	19,453
	Haerlebeke.....	156	2,070	12,326	14,552	.	.	14,552	5,365
	Courtray.....	5,922	21,600	54,284	81,806	60	473	82,339	305,648
	Mousseron.....	7,186	17,289	41,716	66,191	.	.	66,191	398,920
	Templeuve.....	174	853	6,189	7,216	.	.	7,216	.
	Tournay.....	4,222	10,956	20,676	41,854	.	307	42,161	135,689
	TOTAL.....	86,064	227,941	631,532	945,537	791	3,722	950,050	2,699,437

MARCHANDISES.									TRANSPORT PAR WAGGONS	
FINANCES — GROUPE.	MARCHANDISES DE DIVERGENCE		VOITURES — NOMBRE.	CHEVAUX ET DISTANCE				MARCHANDISES DE ROULAGE — TRANSPORT de station à station — KILOGRAMMES.	NOMBRE de WAGGONS	POIDS charge EN KILOGR.
	1 ^{re} DIVISION.	2 ^e DIVISION.		Chevaux	Gros bétail	Petit bétail	Charrues			
	TRANSPORT au minimum de 60 centimes — NOMBRE	TRANSPORT au poids — KILOGRAMMES								
5,291	50,856	5,611,730	691	185	76	128	15	10,811,450	900	3,808,583
120	1,814	148,340	•	•	•	•	•	165,990	9	25,600
1,018	8,623	777,060	73	8	3,888	1,133	•	5,176,000	62	203,108
43	740	32,370	•	•	•	•	•	125,360	•	•
•	129	14,190	•	•	•	•	•	22,790	•	•
2	212	34,650	•	•	•	•	•	18,400	2	8,000
1,823	29,537	4,956,400	240	1,137	897	281	5	47,128,140	3,120	13,898,182
8,297	91,411	11,574,940	1,004	1,350	4,861	1,542	20	60,158,150	4,093	17,943,473
3	593	110,510	•	•	•	•	•	230,220	2	9,000
•	81	7,540	•	•	•	•	•	40	•	•
23	233	45,590	•	•	•	•	•	633,670	•	•
720	4,280	690,380	2	•	890	426	•	2,301,770	119	660,405
52	955	403,150	1	•	•	•	•	119,190	47	209,316
•	164	6,630	•	•	•	•	•	•	•	•
147	1,060	118,330	•	•	121	2,570	•	222,500	2	8,500
•	472	10,930	•	•	•	•	•	90	•	•
2,793	19,491	3,248,070	200	109	411	954	•	5,707,640	1,270	5,386,364
2	80	22,900	•	•	•	1	•	78,490	1	4,050
•	6	860	•	•	•	•	•	•	•	•
45	417	31,970	1	•	•	769	•	563,340	2	8,000
•	199	9,780	•	•	•	•	•	142,210	•	•
1,403	8,083	656,210	66	13	352	9,484	•	1,293,580	29	97,196
•	42	5,310	•	•	•	•	•	4,000	•	•
•	79	7,790	•	•	•	•	•	2,000	•	•
567	3,651	903,400	253	46	2	6	2	4,870,300	81	356,056
•	12	4,750	•	•	•	•	•	•	•	•
190	1,001	117,550	2	1	30	276	•	150,160	6	19,953
•	3	660	•	•	•	•	•	•	•	•
•	11	270	•	•	•	•	•	•	•	•
83	322	34,710	•	•	•	35	•	47,530	21	83,100
84	381	35,860	•	•	1	•	•	10,590	6	25,361
913	6,662	1,367,980	22	4	497	1,591	•	3,462,730	523	2,136,185
135	1,052	290,590	129	12	2	57	•	469,570	169	607,490
•	88	9,400	•	•	•	9	•	72,700	•	•
832	2,993	785,290	9	3	14	202	•	21,341,490	73	296,241
7,992	54,222	8,926,440	685	188	2,320	16,360	2	41,720,690	2,390	9,907,217

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
EST.	Haecht.....	459	2,372	11,046	13,877	.	.	13,877	5,296
	Wespelaer.....	210	207	726	1,143	.	.	1,143	271
	Louvain.....	11,783	33,977	66,174	111,934	3,371	449	115,754	272,690
	Vertryck.....	238	1,403	8,153	9,794	.	.	9,794	1,032
	Tirlemont.....	3,437	14,270	37,046	54,753	.	76	54,829	153,173
	Esmael (Laer).....	.	.	.	.	.	.	.	.
	Landen.....	319	2,683	13,286	16,288	.	.	16,288	15,928
	Velm.....	67	382	1,593	2,042	.	.	2,042	730
	St-Trond.....	2,144	7,878	19,192	29,214	.	.	29,214	105,950
	Gingelom.....	43	222	517	782	.	.	782	889
	Rosoux.....	.	.	.	.	.	.	.	73
	Wareme.....	526	4,349	18,753	23,628	.	3	23,631	23,364
	Fexhe.....	140	1,179	10,522	11,841	.	.	11,841	3,430
	Ans.....	102	1,051	16,011	17,164	.	.	17,164	18,071
	Haut-Pré.....	606	2,921	11,877	15,404	.	.	15,404	29,600
	Liège.....	21,805	32,821	78,037	132,663	282	479	133,424	828,963
	Chénée.....	698	1,719	19,915	22,332	.	.	22,332	14,644
	Chaudfontaine.....	1,358	3,109	9,586	14,053	.	.	14,053	18,295
	Le Trooz.....	100	604	2,812	3,516	.	.	3,516	675
	Nessonvaux.....	160	1,107	5,292	6,559	.	.	6,559	1,285
	Pepinster.....	3,588	5,287	32,237	41,112	.	.	41,112	107,053
	Ensival.....	111	176	1,333	1,620	.	.	1,620	1,220
	Verviers.....	6,703	13,973	64,887	85,563	.	90	85,653	390,304
	Dolhain.....	373	1,855	9,966	12,194	.	.	12,194	7,380
	Herbesthal.....	13,829	17,925	23,686	55,440	.	174	55,614	818,067
	TOTAL.....		68,799	151,470	462,647	682,916	3,653	1,271	687,840	2,818,383

MARCHANDISES.									TRANSPORT PAR WAGGONS.	
FINANCES — GROUPS.	MAR. HANDISES DE DILI. —		VOITURES — NOMBRE.	CHEVAUX ET BESTIAUX				MARCHANDISES DE ROUTAGE. — TRANSPORT de station à station — KILOGRAMMES.	NOMBRE de WAGGONS	POIDS charge EN KILOGR.
	1 ^{re} DIVISION. — TRANSPORT au minimum de 60 centimes. — NOMBRE.	2 ^e DIVISION. — TRANSPORT au poids — KILOGRAMMES		Chevaux — TÊTES.	Gros bétail — TÊTES.	Petit bétail — TÊTES.	Chiens — TÊTES.			
.	402	17,320	.	.	5	.	.	22,520	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,363	7,148	1,311,490	62	32	349	49	.	23,091,790	455	1,979,946
2	256	14,690	.	.	.	.	.	19,900	.	.
695	4,709	969,880	11	11	555	11,566	.	6,201,380	53	223,549
.	.	.	.	.	.	.	.	210	.	.
224	668	59,870	.	.	59	367	.	5,471,700	47	203,172
.	62	3,380	.	.	.	40	.	11,370	.	.
651	1,981	408,030	11	2	139	4,965	.	1,180,290	148	653,905
.	81	10,110	.	.	.	.	.	348,480	.	.
.	28	7,970	.	.	.	.	.	548,120	.	.
473	1,068	114,260	.	.	20	168	.	8,293,490	8	24,980
1	62	9,950	.	.	.	.	.	41,440	.	.
57	462	47,060	.	.	1	40	.	48,799,930	23	108,731
7	57	7,210	.	.	.	.	.	502,370	.	.
2,212	13,664	3,321,290	392	59	325	12	33	83,003,710	1,462	6,438,402
43	449	135,500	1	.	.	.	.	13,762,470	272	1,207,982
16	82	18,290	.	.	.	.	.	36,000	4	7,700
.	37	4,720	.	.	.	.	.	165,670	.	.
.	85	13,080	.	.	.	.	.	274,060	1	4,500
155	757	90,910	32	54	.	.	.	1,253,640	21	81,708
1	183	32,760	.	.	.	.	.	45,800	.	.
426	2,139	2,176,830	51	37	26	.	41	1,860,820	279	1,056,936
22	80	6,540	.	.	.	.	5	18,000	.	.
43	935	2,567,380	553	158	3,134	.	172	9,442,900	3	13,500
6,391	35,395	11,348,520	1,113	353	4,613	17,207	251	204,396,060	2,778	12,007,011

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
MIDI.	Bruxelles (Midi)	29,681	70,064	81,599	181,344	109	1,575	183,028	675,416
	Ruybroek.....	337	2,095	12,331	14,763	.	.	14,763	1,284
	Loth.....	473	616	1,861	2,950	.	.	2,950	268
	Hal.....	3,875	24,784	25,919	54,578	.	.	54,578	67,710
	Lembeek.....	288	321	472	1,081	.	.	1,081	397
	Tubise.....	958	5,750	10,016	16,724	.	.	16,724	9,099
	Hennuyères.....	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braino-le-Comte.....	1,080	10,200	16,733	28,013	.	.	28,013	33,933
	Sognies.....	1,484	10,917	13,799	26,200	.	33	26,233	50,017
	Jurbise.....	2,015	6,825	15,309	24,149	.	750	24,899	47,082
	Mons.....	9,945	36,631	55,497	103,073	.	823	103,896	259,703
	Jemmapes.....	625	4,498	15,447	20,570	.	.	20,570	10,713
	St-Ghislain.....	940	11,044	21,862	33,846	.	.	33,846	29,714
	Boussu.....	377	2,742	5,700	8,819	.	.	8,819	6,047
	Thulin.....	148	1,767	7,992	9,907	.	.	9,907	3,344
	Quiévrain.....	10,330	19,920	24,789	55,039	.	63	55,102	205,450
	Écaussines.....	328	1,755	4,171	6,254	.	.	6,254	504
	Manage.....	1,753	5,936	13,019	20,708	.	64	20,772	38,945
	Luttre.....	261	1,573	3,956	5,790	.	.	5,790	561
	Gosselies.....	958	3,604	12,653	17,215	.	.	17,215	27,183
	Roux.....	324	1,267	4,194	5,785	.	.	5,785	1,722
	Marchiennes.....	1,130	3,615	10,093	14,838	.	.	14,838	20,658
	Charleroy.....	3,884	13,483	28,984	46,351	.	185	46,536	124,130
	Châtelineau.....	1,197	6,067	21,495	28,759	.	.	28,759	46,283
	Tamines.....	648	2,864	10,275	13,787	.	.	13,787	9,406
	Moustier.....	290	1,708	7,136	9,134	.	.	9,134	3,070
	Floreffe.....	301	1,794	7,574	9,669	.	.	9,669	7,043
	Namur.....	5,330	12,428	31,668	49,426	.	578	50,004	193,679
RÉCAPITULATION.	Ligne du Midi.....	78,960	264,268	465,544	808,772	109	4,071	812,952	1,873,361
	• de l'Est.....	68,799	151,470	462,647	682,916	3,653	1,271	687,840	2,818,383
	• de l'Ouest.....	86,064	227,941	631,532	945,537	791	3,722	950,050	2,699,437
	• du Nord.....	128,411	284,927	510,299	923,637	1,661	5,389	930,687	3,104,887
	TOTAUX GÉNÉRAUX...	362,234	928,606	2,070,022	3,360,862	6,214	14,453	3,381,529	10,496,068

MARCHANDISES.									TRANSPORT PAR WAGGONS.	
FINANCES. GROUPS.	MARCHANDISES DE DILIGENCE.		VOITURES. NOMBRE.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				MARCHANDISES DE ROULAGE. TRANSPORT de station à station KILOGRAMME.	NOMBRE de WAGGONS.	POIDS chargé EN KILOGR.
	1 ^{re} DIVISION. TRANSPORT au maximum de 60 centimes NOMBRE.	2 ^e DIVISION. TRANSPORT au poids. KILOGRAMME		Chevaux. TÊTES.	Gros bétail. TÊTES.	Petit bétail. TÊTES.	Chiens. TÊTES.			
1,007	16,504	3,658,110	332	204	643	428	.	8,660,590	659	2,785,680
,	49	9,250	.	.	.	.	.	13,370	.	.
,	24	1,000	.	.	.	.	.	480	.	.
319	1,904	201,090	4	.	9	723	.	1,303,480	76	318,484
,	74	23,490	.	.	.	.	.	614,420	.	.
178	1,401	94,680	3	2	7	132	.	2,079,250	.	.
,	.	.	.	.	.	.	.	10,480,000	.	.
161	1,147	124,090	3	.	50	.	.	880,190	2	6,000
264	1,364	174,240	19	11	.	.	.	11,330,390	8	30,291
88	787	123,010	7	12	14	.	.	1,936,740	3	9,294
1,022	6,144	601,470	33	6	31	.	.	2,353,550	179	703,948
124	423	69,320	.	.	.	.	.	4,302,670	41	180,868
183	5 6	137,300	.	.	16	.	.	6,541,160	24	98,144
60	238	24,500	.	.	.	.	.	96,900	11	41,967
63	286	31,290	.	.	.	.	.	355,670	22	98,542
167	858	1,152,510	253	42	.	.	.	2,314,390	101	425,373
65	575	28,380	.	.	.	.	.	15,137,630	.	.
380	1,202	113,900	4	.	33	5	.	33,025,260	8	30,020
1	195	7,790	.	.	.	.	.	45,350	.	.
313	1,104	129,470	.	1	35	566	.	12,312,660	4	17,700
6	324	23,990	.	.	.	.	.	1,000	.	.
225	1,296	184,250	.	.	.	.	.	5,884,850	18	48,844
867	3,381	239,920	7	.	24	.	.	20,978,410	15	56,836
404	1,851	159,580	2	.	2	.	.	10,415,640	40	159,987
122	734	35,010	1	.	.	1,892	.	3,097,420	82	365,829
1	120	24,190	.	.	.	.	.	24,980	.	.
25	168	19,400	.	.	.	.	.	184,900	.	.
723	3,713	559,780	21	5	33	201	.	10,668,600	129	562,319
6,768	46,452	7,951,010	689	283	897	3,947	.	165,039,960	1,422	5,940,126
6,391	35,395	11,348,520	1,113	353	4,613	17,207	251	204,396,060	2,778	12,007,011
7,992	54,222	8,926,440	685	188	2,320	16,360	2	41,720,690	2,390	9,907,217
8,297	91,411	11,574,940	1,004	1,330	4,861	1,542	20	63,468,130	4,093	17,943,473
29,448	227,480	29,800,910	3,491	2,154	12,691	39,056	273	474,624,840	10,683	45,797,827

164

165

N^o XXXVI.

*État recapitulatif, PAR STATION, du mouvement des marchandises, pendant
l'année 1844.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.				VOITURES.			
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 63 centimes. 1 ^{re} classe collis.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL DU POIDS.	VOITURES		
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1.000 fr.	1.001 à 5.000 fr.	Au-dessus de 5.000 fr.				2 ^e classe. — KILOG.	3 ^e classe. — KILOG.	4 ^e classe. — KILOG.		à 4 roues.	à 2 roues.	TOTAL.
NORD.	Bruxelles	2,032	1,860	603	638	113	45	5,291	50,356	924,170	3,181,030	1,506,530	5,611,730	668	23	691
	Vilvorde	52	44	8	16	»	»	120	1,814	30,540	93,400	24,410	148,340	»	»	»
	Malines	529	345	77	65	2	»	1,018	8,623	100,640	640,930	35,400	777,060	71	2	73
	Duffel	29	13	1	»	»	»	43	740	11,820	10,210	4,540	32,570	»	»	»
	Contich	»	»	»	»	»	»	»	129	5,650	8,540	»	14,190	»	»	»
	Vieu-Dien	2	»	»	»	»	»	2	212	8,510	24,540	1,600	34,650	»	»	»
	Amvers	937	495	171	173	39	8	1,823	29,537	700,620	3,076,270	1,179,510	4,956,400	235	5	240
	TOTAL	3,581	2,737	860	892	154	53	8,297	91,411	1,781,940	7,040,920	2,752,080	11,574,940	974	30	1,004
OUEST.	Cappelle	1	2	»	»	»	»	3	393	10,960	86,760	12,790	110,510	»	»	»
	Londerzeel	»	»	»	»	»	»	»	81	2,950	4,590	»	7,540	»	»	»
	Malderen	9	10	3	1	»	»	23	238	8,440	37,150	»	45,590	»	»	»
	Termonde	455	189	37	37	2	»	720	4,280	125,980	421,170	143,230	690,380	1	1	2
	Audeghem	35	11	2	4	»	»	52	965	35,280	136,110	231,780	403,150	1	»	1
	Wichelen	»	»	»	»	»	»	»	104	3,320	3,410	»	6,630	»	»	»
	Wetteren	70	47	15	15	»	»	147	1,060	29,740	64,990	23,600	118,330	»	»	»
	Melle	»	»	»	»	»	»	»	472	8,940	1,990	»	10,930	»	»	»
	Gand	1,343	930	273	214	30	3	2,793	19,494	541,620	1,704,370	1,002,180	3,248,070	196	4	200
	Landeghem	»	1	»	1	»	»	2	80	3,040	15,080	4,780	22,900	»	»	»
	Hansbeke	»	»	»	»	»	»	»	6	430	430	»	880	»	»	»
	Aeltre	18	16	8	3	»	»	45	417	6,590	22,020	3,360	31,970	1	»	1
	Eloemendaale	»	»	»	»	»	»	»	199	3,100	5,130	1,550	9,780	»	»	»
	Bruges	624	517	104	121	26	11	1,403	8,083	111,130	340,830	204,250	656,210	64	2	66
	Jabbeka	»	»	»	»	»	»	»	42	1,940	2,200	1,170	5,310	»	»	»
	Plasschendaale	»	»	»	»	»	»	»	79	2,310	5,480	»	7,790	»	»	»
	Ostende	280	165	64	55	1	2	567	5,634	184,020	398,720	319,790	903,430	251	2	253
	Nazareth	»	»	»	»	»	»	»	12	220	3,920	610	4,750	»	»	»
	Deynze	68	90	6	22	3	1	190	1,001	14,050	88,010	15,490	117,550	2	»	2
	Machelen	»	»	»	»	»	»	»	3	340	320	»	660	»	»	»
	Olone	»	»	»	»	»	»	»	11	40	230	»	270	»	»	»
	Waerughem	28	36	9	8	2	»	83	322	7,380	23,790	3,540	34,710	»	»	»
	Harlebeka	19	24	10	27	4	»	84	381	16,200	18,510	1,150	35,860	»	»	»
	Courtray	426	287	130	60	10	»	913	6,662	177,650	797,330	393,000	1,367,980	20	2	22
	Mouscron	72	30	22	11	»	»	135	1,052	35,160	179,190	76,240	290,590	129	»	129
	Templuve	»	»	»	»	»	»	»	88	2,100	6,680	620	9,400	»	»	»
	Tournay	419	218	126	67	2	»	832	2,993	84,180	424,390	276,720	785,290	9	»	9
	TOTAL	3,867	2,573	809	646	80	17	7,992	54,222	1,417,790	4,792,800	2,715,850	8,926,440	674	11	685

CHEVAUX ET BESTIAUX.											MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station)					TRANSPORT		
CHEVAUX.			GROS BÉTAIL.				PETIT BÉTAIL.				CHIENS.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS D'ANCIENNETÉ OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	PAR WAGGONS.	
Par 2 ou 3	Par 1.	TOTAL.	Par 5 ou 6.	Par 3 ou 4	Par 1 ou 2	TOTAL.	Un wagon à petit bétail	6 à 10 porcs, 11 à 20 moutons	1 à 3 porcs, 1 à 10 moutons	TOTAL.	Par tête						NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS CHARGE en KILOGR.
154	31	185	46	22	8	76	128	"	"	128	15	3,808,400	6,199,130	833,920	"	10,831,450	900	3,808,483
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	126,100	34,340	5,550	"	165,990	9	25,600
5	3	8	3,382	338	118	3,838	1,109	6	18	1,133	"	4,175,800	818,960	181,240	"	5,176,000	62	293,105
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	116,600	"	8,760	"	125,360	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20,000	"	2,790	"	22,790	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17,900	50	450	"	18,400	2	8,000
1,117	20	1,137	838	34	25	897	263	6	12	281	5	18,731,100	27,627,580	769,460	"	47,128,140	3,120	13,898,182
1,276	54	1,330	4,266	144	151	4,861	1,500	12	30	1,542	20	26,993,900	34,680,060	1,792,170	"	63,468,130	4,093	17,943,475
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	217,000	13,100	120	"	230,220	2	9,000
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40	"	40	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	627,100	3,200	3,370	"	633,670	"	"
"	"	"	854	31	5	890	385	15	6	406	"	1,076,800	1,188,880	36,090	"	2,301,770	149	660,405
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54,600	64,890	"	"	119,490	47	209,116
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	115	4	2	121	2,464	81	25	2,570	"	111,600	105,280	5,620	"	222,500	2	8,500
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	90	"	90	"	"
96	13	109	363	40	8	411	806	143	5	954	"	3,561,000	2,033,270	110,370	"	5,707,640	1,276	5,386,364
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	51,600	26,600	50	"	78,200	1	4,050
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	498	221	50	769	"	529,800	28,400	5,140	"	563,340	2	8,000
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	140,100	2,000	110	"	142,210	"	"
11	2	13	327	24	1	352	9,365	26	93	9,484	"	1,181,100	98,040	14,240	"	1,293,380	29	97,196
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	4,000	"	"	"	4,000	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22,000	"	"	"	22,000	"	"
44	2	46	"	"	2	2	"	6	"	6	2	4,312,600	262,190	284,590	"	4,859,380	84	356,056
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	1	1	14	14	2	30	173	71	32	276	"	87,700	14,710	28,030	"	130,460	6	19,953
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	35	"	35	"	24,000	15,180	6,330	"	45,530	21	83,100
"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	14,200	4,700	1,490	"	20,390	6	25,361
2	2	4	445	31	21	497	1,238	271	82	1,591	"	2,302,000	1,151,140	109,590	"	3,462,730	523	2,136,185
8	4	12	"	"	2	2	57	"	"	57	"	238,700	169,080	61,590	"	409,370	169	607,490
"	"	"	"	"	"	"	"	9	"	9	"	70,100	"	2,000	"	72,700	"	"
2	1	3	12	"	2	14	126	41	35	202	"	20,909,700	388,720	43,070	"	21,341,490	73	296,241
163	25	188	2,130	144	46	2,320	15,112	919	329	16,360	2	35,438,700	5,569,380	712,610	"	41,720,690	2,390	9,907,217

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 60 centimes. 1 ^{re} classe — COLIS.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL DU POIDS.	VOITURES		
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.				2 ^e classe. — KILOG.	3 ^e classe. — KILOG.	4 ^e classe. — KILOG.		à 4 roues.	à 2 roues.	
																TOTAL.
EST.	Maaht	"	"	"	"	"	"	"	402	3,450	11,530	2,340	17,320	"	"	"
	Wesphaer.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Louvain	677	435	110	112	26	3	1,363	7,148	168,470	1,013,400	129,620	1,311,490	61	1	62
	Vertryck	1	1	"	"	"	"	2	250	3,470	10,040	1,180	14,690	"	"	"
	Tirolemont.	330	223	62	74	6	"	695	4,709	128,470	640,870	200,540	969,880	10	1	11
	Esmerael (Lac)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Landen.	102	84	21	16	1	"	224	668	6,990	46,040	6,840	59,870	"	"	"
	Velm	"	"	"	"	"	"	"	62	740	2,640	"	3,380	"	"	"
	St-Trond	349	226	43	33	"	"	651	1,981	44,460	219,260	144,310	408,030	11	"	11
	Gingelom	"	"	"	"	"	"	"	81	1,620	6,290	2,200	10,110	"	"	"
	Rosoux.	"	"	"	"	"	"	"	28	820	5,710	1,440	7,970	"	"	"
	Waremmes.	191	184	52	46	"	"	473	1,068	16,820	64,380	33,060	114,260	"	"	"
	Ferlic	"	"	"	1	"	"	1	62	2,000	5,900	2,050	9,950	"	"	"
	Ans	21	19	11	6	"	"	57	462	24,000	19,430	3,630	47,060	"	"	"
	Haut-Pré	"	3	1	3	"	"	7	57	2,920	4,290	"	7,210	"	"	"
	Liège	930	632	277	303	64	6	2,212	13,664	319,900	1,529,840	1,471,550	3,321,290	388	4	392
	Chénée.	27	13	1	2	"	"	43	449	9,490	58,160	67,850	135,500	1	"	1
	Chaudfontaine	13	3	"	"	"	"	16	82	2,080	9,280	6,930	18,290	"	"	"
	Le Trooz	"	"	"	"	"	"	"	37	1,340	3,380	"	4,720	"	"	"
	Nessonvaux	"	"	"	"	"	"	"	85	1,300	10,500	1,280	13,080	"	"	"
	Pepinster	55	50	18	32	"	"	155	757	20,750	58,890	11,270	90,910	32	"	32
	Ensival.	"	"	"	1	"	"	1	183	16,490	14,550	1,720	32,760	"	"	"
	Verviers	220	102	49	54	1	"	426	2,139	92,620	708,040	1,376,170	2,176,830	50	1	51
	Dolhain	6	8	5	3	"	"	22	80	1,870	3,070	1,600	6,540	"	"	"
	Herbesthal	7	1	1	"	34	"	43	935	68,560	499,510	1,999,310	2,567,380	553	"	553
	Total		2,929	1,984	651	686	132	9	6,391	35,395	938,630	4,945,000	5,464,890	11,348,520	1,106	7	1,113

CHEVAUX ET BESTIAUX.											MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT		
CHEVAUX.			GROS BÉTAIL.				PETIT BÉTAIL.				CHIENS	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	PAR WAGGONS.	
Par 2 ou 3	Par 1.	TOTAL.	Par 5 ou 6.	Par 3 ou 4	Par 1 ou 2	TOTAL.	Un wagon à petit bétail	6 à 10 porcs, 11 à 20 moutons	1 à 5 porcs, 1 à 10 moutons	TOTAL.	Par tête						NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS CHARGE en KILOGR.
"	"	"	5	"	"	5	"	"	"	"	"	18,500	"	4,020	"	22,520	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30	2	32	336	4	9	349	41	"	8	49	"	19,010,200	1,937,230	144,360	"	23,091,790	455	1,979,946
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16,300	3,600	"	"	19,900	"	"
9	2	11	515	30	10	555	11,561	"	5	11,566	"	4,801,200	1,215,490	184,690	"	6,201,380	53	223,549
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	210	"	210	"	"
"	"	"	57	"	2	59	364	"	3	367	"	5,206,700	157,170	107,830	"	5,471,700	47	203,172
"	"	"	"	"	"	"	40	"	"	40	"	11,200	170	"	"	11,370	"	"
2	"	2	93	27	19	139	4,963	"	2	4,965	"	484,200	610,300	82,790	"	1,180,290	148	653,905
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	340,300	1,200	6,980	"	348,480	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	522,300	2,320	23,500	"	548,120	"	"
"	"	"	19	"	1	20	166	"	2	168	"	7,986,200	194,520	112,770	"	8,293,490	8	24,980
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40,000	140	1,300	"	41,440	"	"
"	"	"	"	"	1	1	40	"	"	40	"	48,726,700	52,200	21,030	"	48,799,930	25	108,731
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	499,500	2,440	430	"	502,370	"	"
46	13	59	322	3	"	325	12	"	"	12	33	78,715,700	4,007,570	280,440	"	83,003,710	1,462	6,438,402
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13,344,400	411,210	6,860	"	13,762,470	272	1,207,982
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	36,000	"	"	"	36,000	4	7,700
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	163,000	2,670	"	"	165,670	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	254,400	19,660	"	"	274,060	1	4,500
47	7	54	"	"	"	"	"	"	"	"	"	974,700	278,000	940	"	1,233,640	21	81,708
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23,000	20,350	2,450	"	45,800	"	"
32	5	37	26	"	"	26	"	"	"	"	41	866,200	927,050	67,570	"	1,860,820	279	1,056,936
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5	13,500	4,500	"	"	18,000	"	"
158	"	158	3,134	"	"	3,134	"	"	"	"	172	7,373,900	1,794,500	274,500	"	9,442,900	3	13,500
324	29	353	4,307	54	42	4,613	17,187	"	20	17,207	251	189,428,100	13,642,290	1,325,670	"	204,396,060	2,778	12,007,011

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au maximum de 50 centimes. 1re classe — COLIS.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL DU POIDS.	VOITURES		TOTAL.
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.				2e classe. — KILOG.	3e classe. — KILOG.	4e classe. — KILOG.		à 4 roues.	à 2 roues.	
MIDI.	Bruxelles (Midi) . . .	250	347	106	206	80	9	1,007	16,504	338,110	2,084,200	1,235,800	3,658,110	321	11	332
	Forest	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ruyssbroeck	"	"	"	"	"	"	"	49	400	7,350	1,500	9,250	"	"	"
	Loth	"	"	"	"	"	"	"	24	180	820	"	1,000	"	"	"
	Hal	149	114	26	19	10	1	319	1,994	32,870	138,730	29,490	201,090	4	"	4
	Leinbeck	"	"	"	"	"	"	"	74	700	19,960	2,830	23,490	"	"	"
	Tulise	87	79	8	3	1	"	178	1,401	8,670	79,360	6,650	94,680	3	"	3
	Heinuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte . .	58	41	27	14	21	"	161	1,147	17,430	87,300	19,360	124,090	3	"	3
	Soignies	118	63	48	31	4	"	264	1,364	23,390	131,240	17,610	174,240	19	"	19
	Jurbise	38	23	15	12	"	"	88	787	15,460	58,160	49,390	123,010	7	"	7
	Mons	549	314	58	94	5	2	1,022	6,144	91,060	373,850	136,560	601,470	30	3	33
	Jemmapes	66	48	7	3	"	"	124	423	8,520	46,020	14,380	69,320	"	"	"
	St-Ghislain	76	58	23	24	1	1	183	586	17,120	73,580	46,600	137,300	"	"	"
	Boussu	31	22	5	2	"	"	60	238	3,820	15,280	5,400	24,500	"	"	"
	Thulin	29	22	10	2	"	"	63	286	4,050	21,280	5,960	31,290	"	"	"
	Quiévrain	64	59	24	17	3	"	167	858	25,400	485,340	641,770	1,162,510	251	2	253
	Écaussinnes	37	21	4	3	"	"	63	575	5,280	17,520	5,580	28,380	"	"	"
	Manège	120	90	53	113	3	1	380	1,202	19,590	75,050	19,260	113,900	2	2	4
	Luttre	1	"	"	"	"	"	1	195	2,400	5,390	"	7,790	"	"	"
	Gosselies	78	69	43	118	5	"	313	1,104	24,920	87,220	17,330	129,470	"	"	"
	Roux	4	1	"	1	"	"	6	324	5,940	17,050	1,000	23,990	"	"	"
RÉCAPITULATION.	Marchiennes	98	69	19	36	2	1	225	1,296	20,330	115,320	48,600	184,230	"	"	"
	Charleroy	305	257	93	182	28	2	867	3,381	39,760	179,410	20,750	239,920	7	"	7
	Châtelineau	133	105	55	88	15	3	404	1,851	20,710	120,430	18,440	159,580	1	1	2
	Tarnines	58	46	9	9	"	"	122	734	4,790	26,140	4,080	35,010	"	1	1
	Moustier	1	"	"	"	"	"	1	120	2,550	12,410	9,230	24,190	"	"	"
	Floreffe	16	8	1	"	"	"	25	168	2,160	14,290	2,950	19,400	"	"	"
	Namur	340	204	63	104	9	3	723	3,713	85,630	397,170	76,980	559,780	18	3	21
	LIGNE DU MIDI . .	2,711	2,060	697	1,081	196	23	6,768	46,432	823,640	4,689,870	2,437,500	7,991,010	666	23	689
	Id. DE L'EST . . .	2,929	1,984	651	686	132	9	6,391	35,395	938,630	4,945,000	5,464,890	11,348,520	1,106	7	1,113
	Id. DE L'OUEST . .	3,867	2,573	809	646	80	17	7,992	54,222	1,417,790	4,792,800	2,715,850	8,026,440	674	11	685
	Id. DU NORD . . .	3,581	2,757	800	892	154	53	8,297	91,411	1,781,940	7,040,920	2,752,080	11,574,940	974	30	1,004
TOTAUX GÉNÉRAUX.		13,068	9,374	3,017	3,305	562	102	29,448	227,480	4,962,000	21,468,590	13,370,320	39,800,910	3,420	71	3,491

CHEVAUX ET BESTIAUX.											MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT		
CHEVAUX.			GROS DÉTAIL.			PETIT DÉTAIL.			CHIENS	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	PAR WAGGONS.			
Par 2 ou 3.	Par 1	TOTAL.	Par 5 ou 6	Par 3 ou 4.	Par 1 ou 2.	TOTAL.	Un wagon à petit détail.	6 à 10 porcs, 11 à 20 moutons, 1 à 5 porcs, 1 à 10 moutons.	TOTAL.						Par tête.	NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS CHARGE en KILOGR.	
179	25	204	495	107	41	643	428	»	»	428	»	4,835,300	3,552,780	272,500	»	8,660,580	639	2,785,680
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,800	2,480	»	13,370	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	480	»	480	»	»
»	»	»	6	»	3	9	721	»	»	721	»	983,800	204,720	114,960	»	1,303,480	76	318,484
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	395,600	209,680	9,140	»	614,420	»	»
2	»	2	»	7	»	7	132	»	»	132	»	1,616,300	443,600	19,330	»	2,079,230	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,480,000	»	»	»	10,480,000	»	»
»	»	»	50	»	»	50	»	»	»	»	»	602,100	256,480	21,610	»	880,190	2	6,000
9	2	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,803,700	495,060	29,630	»	11,330,390	8	30,291
10	2	12	10	»	4	14	»	»	»	»	»	1,733,900	169,040	13,800	»	1,936,740	3	9,294
6	»	6	29	»	2	31	»	»	»	»	»	1,464,600	694,710	194,240	»	3,353,550	179	703,948
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,202,400	22,940	17,340	»	4,302,670	41	180,868
»	»	»	15	»	1	16	»	»	»	»	»	6,466,600	55,480	19,080	»	6,541,160	24	98,144
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74,800	13,380	8,720	»	96,900	11	41,967
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	323,000	28,000	4,670	»	355,670	22	98,542
37	5	42	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,392,200	849,810	72,380	»	2,314,390	101	425,373
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15,118,600	9,600	9,430	»	15,137,630	»	»
»	»	»	26	7	»	33	»	»	3	5	»	31,760,200	1,228,790	36,270	»	33,025,260	8	30,020
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	45,300	»	60	»	45,360	»	»
»	1	1	35	»	»	35	566	»	»	566	»	12,185,700	115,010	11,950	»	12,312,660	4	17,700
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	1,000	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,716,200	154,430	14,220	»	5,884,850	18	48,844
»	»	»	18	4	2	24	»	»	»	»	»	20,386,200	517,000	75,210	»	20,978,410	15	56,836
»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	10,017,400	356,080	42,160	»	10,415,640	40	159,987
»	»	»	»	»	»	»	1,877	15	»	1,892	»	2,986,400	91,070	19,950	»	3,097,420	82	365,829
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,600	15,200	4,180	»	24,980	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	177,700	7,200	»	»	184,900	»	»
2	3	5	25	8	»	33	201	»	»	201	»	9,201,000	1,429,570	38,030	»	10,668,600	129	562,319
245	38	283	709	133	55	897	3,927	15	5	3,947	»	153,056,600	10,931,520	1,051,840	»	163,039,960	1,422	5,940,126
324	29	353	4,507	64	42	4,613	17,187	»	20	17,207	251	189,428,100	13,642,290	1,325,670	»	204,396,060	2,778	12,007,011
163	25	188	2,130	144	46	2,320	15,112	919	329	16,360	2	35,438,700	5,560,380	712,610	»	41,720,690	2,300	9,907,217
1,276	54	1,330	4,266	444	151	4,861	1,500	12	30	1,542	20	26,995,900	34,680,060	1,792,170	»	63,468,130	4,093	17,943,473
2,008	146	2,154	11,612	785	294	12,691	37,726	946	384	39,056	273	404,919,300	64,823,250	4,882,290	»	474,624,840	10,683	45,797,827

[illegible]

BRUXELLES (MIDI).				HAL.				BRAINE.				SOIGNIES.				MONS.				QUIÉVRAIN.				CHARLEROY.				NAMUR.				STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DU MIDI.				COUPONS POUR PARCOURS								Observations.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.					CLASSE.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.					TOTAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.		1.	2.	5.			1.	2.	5.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

N° XXXVII².

Statistique du mouvement des bagages, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GENERAL.	BRUXELLES (Nord)	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est	T. F. M. O. B. P.	G. O. B.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAI.	VOULSOU.	T. F. M. O. B. P.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest	LEUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord) .	1,712	"	113	416	29	27	181	41	153	29	37	20	22	79
	Malines	415	180	"	37	16	10	27	4	19	2	6	2	12	33
	Anvers	922	447	63	"	12	9	83	12	59	6	20	6	10	52
	Stations intermédiaires.	58	27	7	7	1	1	5	0	1	1	1	1	2	4
OUEST.	Termonde	95	24	9	7	1	"	21	2	1	2	1	1	14	5
	Gand	853	185	21	83	3	21	"	90	98	102	95	28	61	12
	Bruges	592	46	4	12	1	3	84	"	100	6	11	4	15	4
	Ostende	459	124	11	29	0	1	80	98	"	4	13	5	5	9
	Courtrai	505	55	2	9	1	2	64	5	5	"	115	49	15	3
	Mouscron	599	71	4	24	1	1	71	11	18	130	"	18	5	5
	Tournay	150	24	2	4	0	0	22	4	5	42	24	"	5	2
	Stations intermédiaires.	150	16	4	8	1	20	45	5	5	15	15	2	14	4
EST.	Louvain	272	68	24	30	3	4	12	2	4	5	2	1	3	"
	Tirlemont	135	55	6	8	1	1	5	0	0	0	0	0	"	24
	Landen	16	2	0	1	0	0	0	"	0	"	"	"	"	1
	St-Trond	166	29	5	9	2	1	5	1	0	0	0	0	0	10
	Waremmes	25	5	0	0	"	"	0	"	"	0	"	0	"	1
	Ans	18	2	0	2	"	"	1	0	"	0	"	"	"	0
	Liège	829	209	15	55	3	2	28	6	51	2	8	2	1	31
	Verviers	590	54	2	6	0	0	5	1	2	0	1	0	0	2
	Herbesthal	818	253	25	66	"	"	54	2	72	1	6	"	"	9
	Stations intermédiaires.	192	44	5	9	0	0	2	1	5	1	0	0	0	5
MIDI.	Bruxelles (Midi) . . .	675	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal	67	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte . . .	34	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons	260	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quiévrain	205	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Charleroi	124	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Namur	194	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stations intermédiaires.		262	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX		10,496	1,836	322	840	73	100	769	283	532	564	571	157	180	273

HELLINGH.	LANDEN.	ST-TROND.	WAREMME.	ANS.	LIJGE.	VERVIERS.	BRUXELLES.	STATIONS intermédiaires de la lign. d'Etat.	BRUXELLES (Midi.)	HAL.	BRINE.	SOIGNIES.	MOIS.	QUEVRAY.	CHATELAIN.	NAHUR.	STATIONS intermédiaires de la lign. du N. E.	Observations.
39	2	54	3	2	222	25	201	58	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Le tonnage (1,000 k) a été pris pour unité dans l'indication des quantités transportées. A cet effet, on a négligé le nombre de 500 kilog., et l'on a compté comme un le nombre au-dessus, de la résultent les différences que l'on rencontre dans les additions.
7	0	3	0	0	14	1	15	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
10	1	11	0	1	73	3	75	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	0	1	"	0	1	1	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	"	1	"	"	2	0	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
5	0	3	0	0	27	2	20	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	"	1	"	0	6	0	2	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
4	"	0	0	"	50	5	40	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	0	1	"	0	3	0	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	0	0	0	1	11	7	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
0	0	0	0	0	2	1	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Le 0 indique une quantité au-dessous de 500 kil
0	"	0	0	"	2	0	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
40	1	15	1	0	55	3	45	7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	21	24	3	1	18	2	5	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	"	4	1	3	2	0	0	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
18	10	"	3	0	12	2	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	2	1	"	5	5	0	0	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	2	0	8	"	0	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
18	5	14	11	0	"	83	256	71	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	0	3	1	0	71	"	244	18	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	"	0	"	"	206	146	"	14	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
5	1	3	9	0	45	16	22	19	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	82	19	23	135	99	54	119	144	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	49	"	4	3	3	2	1	0	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	10	2	"	3	3	1	2	4	8	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	20	2	3	"	8	2	3	1	11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	115	2	4	13	"	63	13	17	53	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	75	1	3	2	83	"	6	6	29	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	45	1	1	2	10	10	"	36	19	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	84	0	2	1	14	9	35	"	48	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	92	3	5	7	18	54	19	53	49	
137	43	117	40	13	787	297	874	190	490	93	41	56	272	220	133	218	346	

176

177

N^o XXXVII^s.

Statistique du mouvement des fonds et valeurs, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSERON.	TOURNAI.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)....	5,291	.	257	1,853	57	169	753	257	215	519	33	67	151	104
	Malines	1,018	560	.	152	2	46	96	17	57	33	5	25	8	80
	Anvers	1,823	838	60	.	26	12	154	56	71	120	39	21	13	81
	Stations intermédiaires.	163	56	5	52	.	10	24	4	6	2	1	2	6	3
OUEST.	Termonde	720	139	51	63	28	.	124	20	150	18	5	10	15	24
	Gand	2,795	703	60	493	17	43	.	153	110	585	90	122	94	118
	Bruges	1,403	434	21	97	1	23	293	.	167	135	1	22	28	44
	Ostende	567	143	16	57	1	10	112	54	.	53	1	25	7	10
	Courtray	915	196	11	107	1	15	510	55	88	.	15	55	51	11
	Mousseron	155	16	14	28	.	.	23	1	2	28	.	10	.	.
	Tournay	852	105	25	107	.	7	266	16	129	84	20	.	12	6
	Stations intermédiaires.	629	175	15	78	5	24	75	50	47	62	9	19	8	21
EST.	Louvain	1,565	525	59	464	6	40	77	58	69	58	.	6	6	.
	Tirlemont	695	300	24	100	5	10	51	7	5	6	1	14	5	53
	Landen	224	49	1	25	1	.	2	.	.	1	.	1	1	51
	St-Trond	651	139	19	186	5	7	8	2	55	2	.	4	.	108
	Waremmes	475	94	7	51	1	9	18	.	1	1	.	1	.	35
	Ans	57	5	1	15	.	.	.	1	.	.	.	.	.	9
	Liège	2,212	786	115	594	8	54	175	47	55	67	5	23	21	74
	Chênée	43	6	1	11	.	.	1	.	.	.	.	.	.	3
	Verviers	426	87	1	65	2	.	15	1	5	16	.	5	.	21
	Herbesthal	43	15	1	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stations intermédiaires.	204	46	.	12	.	1	5	2	.	1	.	.	.	14
MIDI.	Bruxelles (Midi)....	1,007	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hal	519	91	3	22	1	2	11	1	.	2	.	.	1	15
	Braine-le-Comte ...	161	73	1	5	.	.	6	1	.	.	.	1	.	20
	Soignies	264	155	5	26	.	.	11	5	1	2	.	.	1	9
	Mons	1,022	512	42	95	7	4	50	14	12	12	1	.	4	53
	Quiévrain	167	45	1	19	2	.	.	2	7	1	.	.	.	.
	Charleroi	867	559	7	49	5	3	45	4	2	8	.	6	.	7
	Namur	725	269	65	167	5	1	50	5	9	18	2	1	5	6
	Stations intermédiaires.	2,258	1,059	20	270	6	15	67	10	10	11	.	7	9	56
TOTAUX		29,448	7,720	884	5,016	166	487	2,778	741	1,227	1,625	226	425	404	1,084

TIRLEMONT.	LANDEN.	ST-TROID.	WAREMIL.	ANS.	LIÈGE.	CHÉNÉE.	VERVIERS.	HERRESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est.	HAI.	BRASSE-LE-GR.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne au Sud.	Observations.
154	59	99	13	2	528	5	133	42	29	.	.	.	.	.	.	.	.	Les quanti- tés sont ex- primées en groupes d'es- pèces.
27	5	8	1	2	52	.	22	.	.	2	1	4	18	.	2	13	2	
12	21	45	2	.	158	1	55	6	2	10	1	5	41	26	7	13	19	
13	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	5	2	
2	.	5	1	.	43	.	18	5	.	1	4	.	6	1	3	5	1	
4	.	10	1	.	96	9	17	2	2	5	4	1	14	5	5	18	10	
8	1	4	.	.	71	.	7	2	5	1	2	4	17	3	1	8	5	
47	.	2	.	.	50	.	5	.	1	.	.	.	6	.	1	2	.	
.	.	1	.	.	50	.	4	2	.	2	.	.	5	4	15	5	.	
.	.	.	.	.	7	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	
10	1	5	.	.	52	1	5	.	.	.	2	.	.	.	2	1	.	
9	.	8	.	.	27	.	1	.	1	1	.	.	5	.	5	7	1	
21	9	17	9	56	90	1	9	4	.	7	.	.	15	2	8	2	5	
.	2	15	4	11	102	1	11	.	2	.	5	1	2	1	2	.	5	
14	.	6	4	11	56	.	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	
55	7	10	10	5	41	.	9	1	1	.	1	.	.	.	1	2	5	
57	4	18	.	18	122	.	6	.	2	.	.	.	7	2	.	.	1	
7	8	5	5	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	
49	29	21	15	.	.	5	144	23	62	.	2	.	27	29	4	1	25	
1	.	.	.	.	7	.	11	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	
5	8	2	10	.	121	5	.	54	9	.	.	.	1	2	.	.	5	
.	.	.	.	.	13	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	.	4	5	.	100	5	7	2	.	.	.	.	2	.	.	.	2	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64	27	29	207	91	60	72	457	
.	.	1	.	.	17	.	2	.	.	.	7	14	54	14	29	23	7	
2	.	.	.	.	2	.	1	.	.	1	.	2	16	10	5	5	8	
.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	8	1	.	15	9	5	7	14	
8	.	5	4	2	21	.	15	.	6	21	6	19	.	51	25	17	56	
5	.	.	.	.	4	.	3	.	.	1	.	9	28	.	15	2	25	
2	.	.	.	.	12	.	1	1	.	10	8	4	25	24	.	68	41	
1	.	.	1	.	1	.	2	.	1	.	4	6	7	11	50	.	82	
8	.	1	1	.	46	.	6	1	2	15	17	25	81	117	68	180	170	
485	142	242	84	85	1,835	27	479	123	123	147	90	122	600	385	291	461	946	

180

181

N^o XXXVII⁴.

Statistique du mouvement des voitures, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (nord)...	691	.	9	130	.	1	50	19	85	8	47	5	.	4
	Malines	75	10	.	5	.	.	1	5	15	1	9	"	.	8
	Anvers.	240	118	5	.	.	.	16	5	8	.	12	2	1	4
	Stats intermédiaires.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
OUEST.	Termonde	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.
	Gand	200	44	5	15	.	.	.	16	55	5	54	1	2	.
	Bruges	66	10	.	2	.	.	24	.	20	.	.	1	1	5
	Ostende	255	69	12	9	.	.	42	51	.	.	5	.	.	5
	Courtray	22	2	1	.	.	.	5	.	.	.	7	.	.	.
	Mouscron	129	42	2	14	.	.	25	5	8	2	.	1	1	5
	Tournay	9	4	.	2	.	.	1	.	.	1	.	.	1	.
	Stats intermédiaires.	4	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.
EST.	Louvain	62	8	2	5	.	1	.	.	2	.	.	.	.	.
	Tirlemont	11	4	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Landen	.	"	.	.	.	"	.	.	.	.	.	.	.	1
	St.-Trond	11	7	.	"	.	"	1	.	.	.	.	.	.	.
	Waremmes	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ans	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Liège	592	99	11	46	.	1	13	5	50	.	8	2	.	8
	Chênée	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
	Verviers	51	41	4	.	.	.	5	.	5	.	1	.	.	17
	Herbesthal	555	197	18	25	.	.	55	2	60	1	4	.	.	2
	Stats intermédiaires.	52	16	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
MIDI.	Bruxelles (Midi) ..	552	.	.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hal	4	.	.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braine-le-Comte ...	5	2	.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Soignies	19	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons	55	25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Quiévrain	255	227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Charleroy	7	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Namur	21	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stats intermédiaires.		17	41	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAUX...		5,491	955	67	245	.	5	198	81	264	19	127	12	7	57

TIRLEMONT.	LANDEN.	ST-TROND.	WAREMME.	ANS.	LIÈGE.	CHÊNÉE.	VEUVIERS.	HERBESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est	HAL.	BRAIN.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉRAY.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi	Observations.
5	.	9	.	.	96	1	9	200	17	.	.	.	.	.	.	.	.	Par voiture.
1	.	.	.	.	5	.	.	15	"	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	1	.	.	21	.	1	44	5	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	21	.	2	19	1	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	2	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	.	.	.	.	40	.	4	58	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	4	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	.	.	.	.	14	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	12	.	2	50	"	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	6	"	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	
1	.	4	.	.	.	.	10	179	5	.	.	.	.	.	.	.	.	
1	.	.	.	.	.	.	.	.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	3	1	.	21	2	.	.	.	.	.	.	.	.	
1	.	.	.	.	139	.	54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	5	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	22	18	236	15	21	18	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	1	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	9	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1	1	9	"	.	9	2	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	1	
"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	8	2	.	2	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	1	1	1	
15	.	14	"	.	580	2	74	567	50	6	5	24	28	260	18	55	24	

184

185

N^o XXXVII^s.

Statistique du transport des chevaux, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOLSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)...	185	"	"	35	"	"	21	8	10	5	5	"	"	1
	Malines	8	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	4	1
	Anvers	1,157	122	2	"	"	"	28	5	"	1	102	56	"	"
	Stat ^s intermédiaires.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
OUEST.	Termonde	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Gand	109	54	1	5	"	"	"	5	10	6	26	4	"	"
	Bruges	15	"	"	2	"	"	3	"	"	"	"	"	"	2
	Ostende	46	16	5	"	"	"	4	"	"	"	"	3	"	"
	Courtray	4	1	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"
	Molscron	12	"	"	1	"	"	9	"	"	"	"	"	"	"
	Tournay	3	"	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"
	Stat ^s intermédiaires.	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
EST.	Louvain	52	"	"	"	"	"	4	"	"	7	"	"	"	"
	Tirlemont	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
	Landen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Waremmes	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ans	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège	59	18	3	2	"	"	8	"	"	"	8	"	6	2
	Chénée	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Verviers	57	16	"	"	"	"	8	"	"	"	"	"	"	5
	Herbesthal	158	68	"	12	"	"	55	"	5	"	5	"	"	9
	Stat ^s intermédiaires.	54	57	"	5	"	"	7	"	1	"	"	"	"	"
MIDI.	Bruxelles (Midi)...	204	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte...	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies	11	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons	"	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quiévrain	42	16	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
	Charleroy	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Namur	5	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Stat ^s intermédiaires.	15	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX		2,154	539	10	58	"	"	151	16	26	17	144	45	40	25

TIRLEMONT.	LANDEN.	ST-TROND.	WAREMME.	ANS.	LIÈGE.	CHÉVÉL.	VERVIERS.	HERBESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est	HAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi	Observations.
1	.	.	.	1	10	.	18	53	52	.	.	.	.	.	.	.	.	Par tête.
.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	2	.	2	51	4	.	.	.	.	784	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	1	.	.	.	2	.	.	12	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	2	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	5	.	3	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	9	.	3	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	10	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	6	2	.	.	.	2	.	.	.	.	.
5	.	.	.	.	9	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	7	14	132	.	12	16	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	2	.
.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	2	.	.	1	.
6	3	.	.	1	41	.	47	156	43	.	3	7	23	949	3	52	19	.

188

189

N^o XXXVII^e.

Statistique du mouvement du gros bétail, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord) ..	76	"	6	6	"	"	4	22	"	6	"	"	4	4
	Malines	5,888	1,622	"	95	"	214	65	6	"	207	742	154	393	4
	Anvers	897	228	61	"	"	30	"	29	"	14	512	6	17	"
	Stats intermédiaires.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
OUEST.	Termonde	890	689	"	"	"	"	2	14	"	41	122	"	8	"
	Gand	411	56	"	7	"	53	"	51	51	41	64	108	34	"
	Bruges	552	23	1	"	"	176	58	"	95	"	14	"	"	"
	Ostende	2	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Courtray	497	"	"	"	"	"	"	"	"	"	142	524	51	"
	Mouscron	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"
	Tournay	14	"	"	"	"	"	"	"	"	7	7	"	"	"
	Stats intermédiaires.	132	56	"	"	"	25	1	8	"	59	28	"	15	"
EST.	Louvain	549	9	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tirlemont	555	119	8	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4
	Landen	59	59	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond	159	66	7	17	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5
	Waremmé	20	19	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Aus	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège	523	"	24	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	99
	Chênée	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Verviers	26	"	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Herbesthal	5,154	42	1,902	42	"	"	"	"	"	"	"	"	"	96
MIDI.	Stats intermédiaires.	5	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Bruxelles (Midi) ...	645	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal	9	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte ...	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons	51	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quiévrain	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Charleroy	24	24	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Namur	55	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4
	Stats intermédiaires.	107	66	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX		12,691	5,056	1,955	165	"	500	108	110	126	555	1,631	594	704	214

TILLEMONT.	LANDIN.	ST-TROUD.	WARMHEC.	ANS.	LIÈGE.	CHÉNÉL.	VERVIERS.	HERBESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne d'Est	HAU.	BRASSE.	SOIGNIES.	MONS.	QUEVRAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi	Observations.
17	"	3	"	5	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Par tête.
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	44	"	91	7	4	58	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
14	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	65	"	62	500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	401	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	22	21	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
27	66	34	"	"	"	"	31	13	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
252	"	"	"	"	82	"	13	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	60	48	59	176	58	6	274	
6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29	"	"	"	"	21
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23	"	"	"	6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45	6	"	"	"	"	6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	45	"	"	"	22
570	66	122	1	88	1,518	"	55	24	"	6	60	105	78	507	49	10	390	

192

193

N° XXXVII⁷.

Statistique du mouvement du petit bétail, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Midi.)	MALINES.	AVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)....	128	"	128	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Malines	1,153	24	"	1,109	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Anvers	281	52	"	"	"	"	"	"	"	152	77	"	"	28
	Stats intermédiaires.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
OUEST.	Termonde	406	6	214	3	57	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Gand	934	"	"	"	"	"	"	20	"	5	768	149	13	"
	Bruges	9,484	71	1,517	41	"	5,967	"	"	176	"	72	"	1,724	62
	Ostende	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	"	"	"
	Courtray	1,591	47	88	"	"	"	"	"	"	"	393	1,007	54	"
	Mouscron	57	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57	"	"
	Tournay	202	"	"	28	"	"	"	"	"	25	76	"	"	75
	Stat ^s intermédiaires.	5,660	"	1,782	657	"	4	240	66	"	147	114	580	45	"
EST.	Louvain	49	8	"	24	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tirlemont	11,566	599	5,178	1,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	69
	Landen	567	122	115	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond	4,965	56	1,124	5,204	472	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Waremmé	168	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ans	40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège	12	12	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Chénée	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Verviers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Herbesthal	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Stat ^s intermédiaires.	40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40	"
MIDI.	Bruxelles (Midi)....	428	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal	723	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quiévrain	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Charleroy	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Namur	201	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Stat ^s intermédiaires.	2,595	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX		39,056	957	9,946	6,018	509	5,971	240	86	176	507	1,503	1,795	1,878	254

TIRLEMONT.	LARDEN.	ST-TROND.	WADENNE.	ANS.	LIÈGE.	CHÉNÉE.	VERVIERS.	HEBBESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est.	HAL.	BRAINE-LE-C ^t .	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi.	Observations.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	Par tête.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
9	»	»	»	14	121	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	84	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	45	»	»	»	»	
»	»	»	»	17	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	17	5	»	»	»	586	516	»	»	5996	»	»	»	»	
127	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	2	»	»	»	127	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	2	166	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20	»	67	»	»	»	341	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	450	58	»	»	»	229	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	91	»	110	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	58	464	508	59	250	»	1,296	
136	»	»	3	30	106	12	2	205	586	516	58	900	4788	59	521	»	1,976	

[illegible]

40

[illegible]

HERBESTHAL.				STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DE L'EST.				HAL.				BRAINE.				SOIGNIES.				MONS.				QUIÉVRAIN.				CHARLEROY.				NAMUR.				STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DU MIDI.				Observations.
CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				
1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.					
242	439	491	1,194	17	46	5	66	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Le tonneau (1,000 kilog.) a été pris pour unité dans l'indication des quantités transportées. A cet effet, on a négligé le nombre au-dessous de 800 kilog. et l'on a compté comme 1 le nombre au-dessus; de là résultent les différences que l'on rencontre dans les additions.				
"	23	"	23	3	3	2	8	"	3	1	4	"	2	"	2	19	3	0	22	100	20	"	120	207	1	"	208	10	4	0	14	12	20	"	32	497	14	2	512	
5,549	22,292	372	26,012	172	71	3	247	22	20	0	42	106	100	1	207	30	335	12	418	493	138	2	634	1,423	123	1	1,531	87	73	6	166	418	127	9	534	1,523	430	22	1,996	
"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	8	"	14		
9	217	22	248	2	"	"	2	4	12	"	15	"	3	"	3	"	28	1	28	"	20	"	20	"	1	"	1	"	53	"	53	13	19	"	33	24	108	"	131	
"	8	23	31	4	1	"	3	14	7	0	21	"	28	"	28	114	21	3	140	22	33	"	54	22	2	"	24	18	10	"	28	22	62	1	83	46	32	4	82	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	0	52	2	0	34	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	2	8	1	0	9	
23	50	266	339	"	5	1	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	0	0	2	73	1	0	76	7	6	"	13	0	"	0	15	1	"	16	0	"	"	0	
9	193	77	279	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"	"	"	"	2	5	0	3	"	3	"	3	"	"	"	"	3	2	0	7	8	8	"	15	2	4	0	6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	1	2	3	"	5	1	"	"	1
"	3	"	3	"	8	"	8	13	"	"	13	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8	"	8	"	"	"	"	"	"	0	0	"	1	0	1	240	21	0	261	
"	50	57	87	822	71	1	890	138	31	2	190	108	13	"	123	12	11	1	23	67	127	1	193	13	"	"	13	23	9	"	33	"	2	3	3	238	64	0	302	
"	"	"	"	64	20	1	85	2	111	"	113	"	"	"	"	2	"	0	2	5	6	"	8	3	"	"	3	2	"	1	3	3	1	"	4	46	3	"	51	
"	"	"	"	303	3	1	308	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	0	
"	"	"	"	16	1	2	19	"	67	"	67	"	0	"	0	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	0	2	
"	"	"	"	3343	11	2	3,338	"	4	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	4010	1	0	4,012	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	1	"	1
26,803	1,042	244	28,087	6874	81	1	6,936	4	"	0	4	"	1	"	1	29	3	"	32	43	32	1	80	37	12	"	49	3	0	"	3	"	"	"	"	33	23	"	58	
208	141	"	349	4260	46	1	4,306	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	"	"	3	"	"	"	"	12	4	"	16
126	68	49	243	146	15	"	161	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	0	16	2	"	18	34	7	"	61	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	70	"	"	70	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9	"	"	9	4	14	14	32	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	"	4
49	3	"	54	143	4	"	149	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	"	3	1	8	"	9	"	4	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	1	4	"	3	
"	"	"	"	"	"	"	"	256	157	30	424	33	231	4	512	402	439	23	884	784	849	23	1,639	490	138	1	628	344	306	3	634	174	388	11	572	2,347	1007	169	3,527	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	113	1	"	116	408	13	4	427	63	24	8	96	"	"	2	2	"	1	0	1	"	3	4	6	37	15	8	70	
"	"	"	"	"	"	"	"	29	"	0	29	"	"	"	"	2	1	0	3	33	21	0	36	33	"	"	33	10	"	"	10	33	1	"	34	131	41	1	104	
"	"	"	"	"	3	"	3	329	1	0	330	6	4	"	10	"	"	"	"	327	17	0	334	1,116	1	"	1,117	39	9	0	67	21	13	0	34	1,322	32	1	1,334	
3	"	"	3	"	1	"	1	81	6	13	101	39	10	1	47	8	7	1	16	"	"	"	"	304	106	10	419	10	77	4	91	31	12	3	47	304	47	29	381	
4	67	56	107	"	"	"	"	27	0	"	27	49	1	"	30	23	1	2	26	31	397	4	632	"	"	"	"	37	3	1	41	1	3	"	4	183	7	13	203	
27	"	"	27	21	"	"	21	978	2	0	980	60	1	"	61	121	5	1	126	329	34	2	366	9,898	4	"	9,902	"	"	"	"	778	44	4	827	1,933	71	23	2,047	
"	"	"	"	"	"	"	"	10	8	0	17	34	"	"	34	12	1	1	13	120	63	2	186	802	1	"	803	767	64	1	834	"	"	"	"	1,980	114	13	2,117	
9	4	"	13	38	"	"	38	4787	43	1	4,832	2873	7	2	2,884	4137	27	2	4,184	334	169	2	707	7,496	11	13	7,521	431	166	4	621	3684	213	3	4,102	36,011	442	34	36,308	
30,863	24,624	1,617	57,103	20534	391	18	20,939	6680	492	49	7,219	3447	424	8	3,878	3364	943	33	6,337	3093	2198	46	3,332	21,909	431	43	22,384	1834	778	22	2,633	3419	923	38	6,380	47,004	2319	343	49,863	

XXXVII¹⁰.[illegible]

N^o XXXVIII.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement des marchandises, pendant
l'année 1843.*

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 60 centimes. 1 ^{re} classe COLIS.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL DU POIDS.	VOITURES		
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.				2 ^e classe. — KILOG.	3 ^e classe. — KILOG.	4 ^e classe. — KILOG.		à 4 roues.	à 2 roues.	TOTAL.
NORD.	Bruxelles	1,624	1,730	554	557	69	17	4,551	48,201	786,065	3,014,179	366,051	4,160,295	612	31	643
	Vilvorde	80	33	5	11	"	"	129	1,462	23,436	89,012	9,462	121,910	"	"	"
	Malines	496	222	29	13	1	"	761	7,041	99,856	482,222	10,684	592,782	81	1	82
	Duffel	28	12	"	"	"	"	40	701	8,572	15,798	2,386	26,756	"	"	"
	Gentili	"	"	"	"	"	"	"	111	2,547	5,470	866	8,883	"	"	"
	Vien-Dieu	"	"	"	"	"	"	"	131	4,533	13,792	"	18,325	"	"	"
	Anvers	859	419	179	160	37	3	1,657	29,447	599,788	2,813,798	436,671	3,850,257	305	5	310
	TOTAL	3,087	2,416	767	741	107	20	7,138	87,094	1,524,797	6,434,271	826,120	8,785,188	998	37	1,035
OUEST.	Cappelle	5	4	"	2	"	"	11	409	7,992	50,534	6,755	65,281	"	"	"
	Londerzeel	"	"	"	"	"	"	"	47	1,461	2,556	"	4,017	"	"	"
	Maldereu	17	7	3	1	"	"	28	188	6,916	34,686	1,286	42,888	"	"	"
	Termonde	408	152	26	25	2	1	614	3,327	116,644	438,437	91,938	647,039	4	"	4
	Audeghem	28	9	3	3	"	"	43	886	24,245	78,555	49,897	152,697	"	"	"
	Wichelen	1	"	"	"	"	"	1	175	1,696	2,960	"	4,656	"	"	"
	Wetteren	48	22	10	9	3	"	92	1,017	26,956	69,244	5,835	102,035	1	"	1
	Melle	2	1	"	"	"	"	3	421	6,357	2,867	"	9,224	"	"	"
	Gand	1,183	975	248	222	27	9	2,664	19,675	425,106	1,702,338	531,407	2,658,851	129	1	130
	Landeghem	6	"	"	"	"	"	6	94	3,808	12,887	4,140	20,835	"	"	"
	Hansbeke	"	"	"	"	"	"	"	3	44	125	"	169	"	"	"
	Aelre	17	15	1	4	"	"	37	351	6,344	31,754	8,803	46,901	2	"	2
	Bloemendaale	"	1	1	"	"	"	2	186	3,079	5,695	2,134	10,908	"	"	"
	Reuges	438	385	83	101	22	4	1,033	6,659	90,742	301,173	69,672	461,587	48	1	49
	Jabbeke	"	"	"	"	"	"	"	24	1,021	1,527	"	2,548	"	"	"
	Plasschendaale	"	"	"	"	"	"	"	32	1,732	4,399	"	6,131	"	"	"
	Ostende	242	157	68	26	2	3	498	5,504	153,831	340,934	88,863	583,628	201	"	201
	Nazareth	"	"	"	"	"	"	"	15	29	250	"	279	"	"	"
	Deynze	81	70	11	23	2	"	187	861	10,989	77,200	6,113	94,302	"	"	"
	Machelen	"	"	"	"	"	"	"	2	93	418	"	531	"	"	"
	Olseue	"	"	"	"	"	"	"	8	"	100	"	100	"	"	"
	Waereghem	27	21	10	3	2	"	63	344	8,306	18,383	3,106	29,795	"	"	"
	Harlebeke	22	23	13	30	"	"	88	426	19,542	16,528	"	27,070	"	"	"
	Courtray	551	381	136	188	23	11	1,299	7,890	171,299	913,694	357,657	1,442,660	210	2	212
	Mouscron	34	26	14	6	2	"	82	720	16,775	138,798	23,471	179,044	12	"	12
	Templeuve	"	"	"	1	"	"	1	23	815	2,188	2,659	5,663	"	"	"
	Tournay	318	244	74	62	7	5	710	1,939	56,802	292,859	104,384	454,072	10	1	11
	Tourcoing	"	3	"	1	"	"	4	38	1,460	5,230	"	6,690	"	"	"
	Roubaix	6	3	1	2	"	"	12	73	2,180	14,630	"	16,210	6	"	6
	TOTAL	3,434	2,490	702	709	92	33	7,469	51,337	1,157,264	4,560,419	1,358,108	7,075,791	623	5	628

CHEVAUX ET BESTIAUX.											MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station)					TRANSPORT		
CHEVAUX.			GROS BEAUF.				PETIT BEAUF.				CHIENS	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	PAR WAGGONS	
Par 2 ou 3	Par 1	TOTAL.	Par 5 ou 6	Par 3 ou 4	Par 1 ou 2	TOTAL.	Un wagon à petit beuf	6 à 10 paires 11 à 20 wagons	1 à 5 paires 1 à 10 wagons	TOTAL.	Par tête						Nombre de wagons.	Poids charge en allong.
130	41	191	47	21	22	90	"	"	"	"	3	3,238,388	5,890,654	922,820	"	10,071,862	753	3,283,103
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	166,891	55,370	7,917	"	230,165	"	19,000
4	3	7	2,700	502	149	1,351	304	"	77	351	"	3,482,547	842,310	101,672	"	4,416,529	51	199,236
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20,476	1,822	2,848	"	20,136	11	42,000
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,280	86	1,157	"	11,323	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	147	67	"	214	"	"
801	15	816	779	32	11	822	110	20	5	155	9	17,662,493	8,492,023	307,511	"	26,462,027	3,262	14,576,691
955	59	1,014	3,526	555	182	4,263	444	20	82	536	12	24,601,063	15,272,412	1,343,982	"	41,217,459	4,101	18,114,230
"	"	"	"	"	"	"	"	26	10	36	"	169,335	22,410	336	"	192,281	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	48,614	2,022	1,191	"	52,127	1	4,000
"	1	1	193	28	13	234	159	138	"	297	"	538,301	963,023	11,474	"	1,512,798	154	663,740
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45,110	20,019	1,065	"	66,194	10	42,851
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	51	7	2	60	611	95	122	828	"	142,087	24,040	3,729	"	169,856	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37	67	"	104	"	"
80	10	90	398	56	20	474	357	225	182	764	"	3,490,747	2,906,031	119,149	"	6,545,927	915	3,933,365
"	"	"	"	"	"	"	14	10	"	24	"	4,080	25,363	858	"	30,301	10	39,983
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	910	"	"	"	910	"	"
"	"	"	8	8	"	16	304	248	112	664	"	910,396	32,019	247	"	942,662	3	13,000
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	891,785	7,579	1,609	"	900,973	"	"
10	3	13	323	15	2	340	6,178	93	46	6,317	"	789,619	311,657	20,248	"	1,121,524	40	128,733
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15,328	3,305	10	"	18,643	2	8,700
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,170	"	15	"	5,185	"	"
5	4	9	"	"	2	2	"	"	4	4	"	3,647,128	547,087	77,981	"	4,270,196	36	143,605
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	280	"	"	280	"	"
"	"	"	"	"	5	5	147	102	81	330	"	30,020	42,419	6,109	"	78,658	6	13,052
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35	"	"	35	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	1	1	84	9	68	161	"	13,466	1,859	"	"	15,325	"	"
"	"	"	"	"	"	"	60	"	"	60	"	9,977	3,392	2,196	"	15,567	"	"
60	9	69	813	34	21	868	480	203	125	808	"	7,403,058	1,635,307	78,840	"	9,117,205	244	952,043
68	"	68	50	14	4	68	136	"	4	140	"	4,202,330	1,224,246	10,175	"	4,364,760	15	55,625
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,731	"	1,731	2	7,000
6	"	6	19	"	"	19	"	"	4	4	"	8,554,620	448,932	41,387	"	9,044,939	94	357,825
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,900	9,951	"	"	13,960	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	53,894	2,344	"	56,238	"	"
229	27	256	1,875	162	70	2,087	5,570	1149	758	10,437	"	30,916,299	7,210,927	481,153	"	36,508,379	1,532	6,364,222

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 50 centimes. 1 ^{re} classe COLIS.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL DU POIDS.	VOITURES		
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.				2 ^e classe. — KILOG.	3 ^e classe. — KILOG.	4 ^e classe. — KILOG.		à 4 roues.	à 2 roues.	
																TOTAL.
EST.	Haccht	"	1	"	"	"	"	1	259	2,256	14,027	"	16,283	"	"	"
	Wespelaar.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Louvain	469	377	138	145	29	4	1,162	6,392	179,796	944,006	45,482	1,169,284	36	1	37
	Vertryck	4	"	"	"	"	"	4	203	3,124	9,631	600	13,355	"	"	"
	Tirlemont.	281	230	80	49	6	"	646	4,501	113,002	590,399	155,340	858,750	13	"	13
	Esmael (Laet)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	200	"	200	"	"	"
	Landen.	91	65	13	17	1	"	187	584	6,394	54,378	5,699	66,471	"	"	"
	Gingelom	"	"	"	"	"	"	"	65	836	5,621	1,528	7,985	"	"	"
	Rosoux.	"	"	"	"	"	"	"	8	1,175	4,355	"	5,530	"	"	"
	Waremmé.	140	148	56	43	2	"	389	801	10,691	47,559	28,434	86,684	"	"	"
	Fexhe	2	1	"	1	"	"	4	71	1,170	5,262	"	6,432	"	"	"
	Ans	14	20	17	21	"	"	72	187	13,410	15,365	"	28,775	"	"	"
	Haut-Pré	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège	987	757	224	244	24	1	2,237	11,337	309,424	1,159,193	424,386	1,893,003	453	1	453
	Chénée.	6	4	1	2	"	"	13	135	3,668	36,787	3,976	44,431	"	"	"
	Chaudfontaine	"	2	"	"	"	"	2	22	740	2,291	"	3,031	"	"	"
	Le Trooz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Nessonvaux	"	"	"	"	"	"	"	12	543	624	"	1,167	"	"	"
	Pepinster	6	3	1	2	"	"	12	112	3,706	22,011	1,018	26,735	15	"	15
	Verviers	54	38	11	18	3	2	126	538	31,393	141,626	142,593	315,612	185	1	186
	Dolhain	"	"	"	"	"	"	"	2	216	174	"	390	"	"	"
	Herbesthal	"	"	"	"	6	"	6	85	5,970	47,732	295,350	349,052	63	"	63
	Velm	"	"	"	"	"	"	"	58	840	2,737	1,090	4,667	"	"	"
	St-Trond	348	203	50	34	1	"	642	1,798	42,242	189,812	86,708	318,762	11	"	11
TOTAUX		2,402	1,849	597	576	72	7	5,503	27,170	730,596	3,293,790	1,192,213	5,216,599	775	3	778

CHEVAUX ET BESTIAUX.											MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGGONS.		
CHEVAUX.			GROS DÉTAIL.				PETIT DÉTAIL.				CHIENS	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	PAR WAGGONS.	
Par 2 ou 3.	Par 1.	TOTAL.	Par 5 ou 6.	Par 3 ou 4.	Par 1 ou 2.	TOTAL.	Un wagon à petit bétail.	6 à 10 porcs, 11 à 20 montons.	1 à 5 porcs, 1 à 10 montons.	TOTAL.	Par tête.						NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS CHARGE en KILOGR.
"	"	"	"	4	"	4	"	"	"	"	"	111,084	4,113	1,011	"	116 208	1	4,790
"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30	2	32	223	11	8	242	511	"	5	516	3	21,981,559	5,513,035	132,048	"	27,626,645	541	2,366,303
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	123,706	2 750	95	"	124,751	1	3,600
7	"	7	824	33	13	870	15,171	19	11	15,201	"	4,387,317	997,365	221,688	"	5,606,690	66	274,802
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,055	"	"	"	10,055	"	"
"	1	1	55	3	2	60	78	"	2	80	"	3,609,080	74,491	87,356	"	3,770,937	23	141,923
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	305,139	38,233	4,808	"	348,180	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	555,474	24,008	14,383	"	593,865	"	"
"	1	1	6	"	3	9	"	"	5	5	"	7,258,583	181,361	25,234	"	7,465,178	6	23,880
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	47,669	6,296	675	"	54,640	"	"
5	"	5	"	"	2	2	"	"	"	"	"	38,715,859	239,479	6,442	"	38,961,780	10	40,500
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
104	16	120	540	"	2	547	"	"	"	"	4	37,520,889	3,479,338	205,419	"	41,205,646	1,340	5,894,876
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,734,872	579,055	13,489	"	5,327,416	376	1,625,118
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	550	"	"	"	550	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	1	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	167,472	95,763	5,026	"	268,261	3	12,068
10	3	13	"	"	3	3	"	"	"	"	2	460,158	470,136	43,568	"	973,662	52	222,347
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30	"	30	60	"	"	60	"	"	"	"	54	301,500	157,500	58,500	"	517,500	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,350	28,182	13,088	"	48,620	"	"
6	1	7	265	12	4	281	5,624	"	"	5,624	"	854,756	794,466	98,408	"	1,747,630	158	684,183
200	25	225	1,078	63	37	2,078	21,384	19	23	21,426	63	121,151,682	12,685,194	931,538	"	134,768,414	2,587	11,295,000

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 50 centimes. 1 ^{re} classe — COLIS.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL DU POIDS.	VOITURES		
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.				2 ^e classe. — KILOG.	3 ^e classe. — KILOG.	4 ^e classe. — KILOG.		à 4 roues.	à 2 roues.	TOTAL.
MIDI.	Bruxelles (Midi) . . .	216	280	93	92	21	6	708	11,400	210,096	1,286,457	421,672	1,918,225	302	11	313
	Forest	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ruybroeck	"	"	"	"	"	"	"	16	460	1,820	"	2,280	"	"	"
	Loda	"	"	"	"	"	"	"	38	269	990	"	1,229	"	"	"
	Hal	119	66	25	30	5	1	246	1,560	23,052	79,035	8,391	110,478	1	1	2
	Lembœck	1	"	"	"	"	"	1	112	1,516	31,504	6,170	39,190	"	"	"
	Tubise	65	49	11	5	1	"	131	1,044	10,760	58,624	26,398	95,782	1	"	1
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	4	30	740	"	770	"	"	"
	Braine-le-Comte . . .	75	44	11	15	18	2	165	1,060	18,913	58,014	6,200	83,127	1	"	1
	Soignies	86	65	47	32	1	1	232	1,035	18,483	76,612	15,704	110,799	15	"	15
	Jurbise	36	24	8	6	"	"	74	486	9,821	33,816	10,807	54,444	3	"	3
	Mons	470	336	70	91	3	2	972	5,409	66,622	208,483	32,474	307,579	40	"	40
	Jemmappes	55	24	9	4	"	"	96	284	5,352	17,044	4,515	26,911	"	"	"
	St-Ghislain	41	35	7	9	"	"	92	424	8,205	39,293	16,987	64,485	"	"	"
	Boussu	23	8	"	7	"	"	38	194	3,300	12,400	1,808	17,517	"	"	"
	Thulin	13	17	3	3	"	"	36	217	5,465	14,984	"	20,449	"	"	"
	Quiévrain	62	45	21	22	4	"	154	732	76,875	350,495	356,961	784,331	147	3	150
	Écaussinnes	6	2	1	"	"	"	9	126	1,831	9,569	794	12,194	"	"	"
	Manège	11	18	4	31	2	"	66	200	3,884	18,994	6,575	29,453	2	"	2
	Luttre	"	"	"	"	"	"	"	3	196	350	700	1,246	"	"	"
	Gosselies	15	13	5	13	"	"	48	243	6,753	31,142	14,291	52,186	"	"	"
	Roux	2	1	"	"	"	"	3	29	1,245	3,674	"	4,919	"	"	"
	Marchiennes	19	14	3	8	"	"	44	212	4,802	25,552	11,170	41,524	"	"	"
	Charleroy	44	30	6	15	1	"	96	482	9,501	39,565	5,234	54,330	5	"	5
	Châtelineau	20	25	11	22	3	1	82	344	3,494	26,371	2,805	32,670	"	"	"
	Tamines	21	2	1	"	"	"	24	138	1,182	5,382	3,715	10,279	"	"	"
	Moustier	1	"	"	"	"	"	1	17	206	2,838	613	3,657	"	"	"
	Floreffe	"	"	"	"	"	"	"	34	453	5,625	5,270	11,348	"	"	"
	Namur	56	38	7	15	5	1	122	745	24,086	93,387	22,758	140,231	16	2	18
RÉCAPITULATION.	LIGNE DU MIDI . . .	1,457	1,140	343	423	64	14	3,440	26,597	516,861	2,532,730	982,042	4,031,633	542	17	559
	Id. DE L'EST . . .	2,402	1,849	597	576	72	7	5,503	27,170	730,596	3,293,790	1,192,213	5,216,599	775	3	778
	Id. DE L'OUEST . . .	3,434	2,499	702	709	92	33	7,469	51,337	1,157,264	4,560,419	1,358,108	7,075,791	623	5	628
	Id. DU NORD . . .	3,087	2,416	767	741	107	20	7,138	87,094	1,524,797	6,434,271	826,120	8,785,188	898	37	1,035
TOTAUX GÉNÉRAUX.		10,380	7,904	2,409	2,448	335	74	23,550	192,198	3,929,518	16,821,210	4,358,483	25,109,211	2,933	62	3,000

CHEVAUX ET BESTIAUX.											MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT		
CHEVAUX.			GROS BÉTAIL.				PETIT BÉTAIL.				CHIENS.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX ou DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	PAR WAGGONS	
Par 2 ou 3	Par 1	TOTAL.	Par 5 ou 6	Par 3 ou 4.	Par 1 ou 2	TOTAL.	Un veillon ou petit bétail	6 à 10 porcs, 11 à 20 moutons	1 à 5 porcs, 1 à 10 moutons	TOTAL.							NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS CHARGE en ALLOGR.
148	6	154	58	7	34	164	202	21	27	250	"	6,109,035	3,762,455	190,093	1,938	10,064,111	171	738,561
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	800	3,202	97	"	4,099	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,000	275	758	"	2,033	"	"
"	"	"	"	"	"	"	203	22	"	225	"	690,425	263,699	89,774	"	1,052,898	33	130,692
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	112,973	301,691	1,391	"	445,055	"	"
"	2	2	"	7	2	9	"	"	"	"	"	1,010,871	463,876	22,231	"	1,521,978	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,218,500	"	"	"	1,218,500	"	"
2	"	2	"	"	"	"	62	"	"	62	"	2,453,044	140,370	16,420	"	2,639,834	7	23,925
2	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,063,239	606,539	31,354	"	7,704,192	12	34,817
4	1	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,159,854	54,789	10,168	"	1,215,811	2	9,000
10	2	12	"	"	3	3	"	"	"	"	"	1,314,232	804,981	150,558	"	2,269,771	173	767,948
"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	1,704,978	47,623	15,869	"	1,768,470	12	50,096
"	"	"	"	"	"	"	62	20	1	83	"	1,635,697	17,615	11,755	"	1,685,067	14	54,031
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	27,793	16,138	3,576	"	47,512	13	52,582
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	190,587	6,665	1,260	"	198,512	14	61,659
9	7	16	"	"	1	1	"	"	"	"	"	5,636,512	966,351	66,733	"	6,669,596	56	237,175
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,913,607	1,014,559	"	"	10,928,166	"	"
"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	14,964,121	758,182	15,762	"	15,738,065	11	34,835
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,582	"	"	"	2,582	"	"
"	"	"	"	"	"	"	153	"	"	153	"	2,525,917	35,604	6,053	"	2,567,574	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,220,167	21,214	3,060	"	2,245,441	"	"
"	1	1	"	"	1	1	"	"	"	"	"	4,763,894	193,832	20,127	"	4,980,853	40	170,532
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,240,714	54,705	14,940	"	2,310,359	20	86,557
"	"	"	"	"	"	"	390	"	"	390	"	1,153,166	79,999	1,692	"	1,234,767	27	115,194
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,696	1	"	"	6,697	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7	4	11	"	"	1	1	"	"	"	"	"	720,012	1,069,907	10,382	"	1,820,301	65	275,518
182	23	205	58	79	44	181	1,072	63	28	1,163	"	68,924,071	10,730,182	687,063	1,938	80,343,274	670	2,842,842
200	25	225	1,978	63	37	2,078	21,384	19	23	21,426	63	121,151,082	12,685,194	931,538	"	131,768,414	2,587	11,295,000
229	27	256	1,855	162	70	2,087	8,530	1149	758	10,437	"	30,916,299	7,210,927	381,153	"	38,508,379	1,532	6,364,222
955	59	1,014	3,526	555	182	4,263	434	20	82	536	12	24,601,065	15,272,412	1,343,982	"	41,217,459	4,101	18,114,230
1,566	131	1,700	7,417	859	333	8,609	31,420	1251	891	33,562	75	245,593,117	45,898,715	3,343,736	1,938	294,837,526	8,890	38,616,294

208

N° XXXIX.

État récapitulatif, PAR MOIS, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844.

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.		
	VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.		Finances.	Marchandises de diligence.
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TOTAL.						
1844 JANVIER . . .	77,101 00	133,023 75	133 913 95	344,136 70	"	"	344,136 70	16,373 41	3,069 75	58,830 00
FÉVRIER . . .	78,419 25	134,569 75	141,179 75	354,169 75	"	1,923 52	356,120 27	17,510 71	2,723 25	59 756 72
MARS	88,253 50	143,809 25	172,513 25	404,606 00	"	73 45	404,679 45	22,123 12	3,163 25	73,575 53
AVRIL	116,931 75	158,202 59	233,943 65	509,077 90	"	612 51	509,690 41	28,090 66	3,227 20	77,196 94
MAI	136,191 75	179,772 00	233,582 75	549,546 50	"	1,000 00	550,546 50	32,006 34	3,297 25	77,088 57
JUIN	146,440 25	182,368 00	215,365 10	544,173 35	718 00	2,896 14	547,787 49	36,533 55	3,192 60	73,673 80
JUILLET	184,115 75	230,055 50	225,938 20	641,109 45	"	1,591 00	642,700 45	46,990 11	3,317 75	71,134 69
AOUT	223,874 75	266,547 75	219,574 85	709,997 35	639 06	1,300 00	711,936 41	58,099 80	3,072 85	74,859 05
SEPTEMBRE . .	209,460 25	287,637 75	267,387 35	764,485 35	6,764 17	3,578 15	774,827 67	54,143 71	3,066 20	78,443 19
OCTOBRE . . .	146,939 75	213,702 75	199,275 45	559,917 95	798 34	"	560,716 29	40,318 99	3,460 05	89,088 68
NOVEMBRE . .	92,005 25	147,314 50	157,779 05	397,098 80	30 08	4,596 32	401,725 20	23,130 97	3,329 70	81,241 82
DECEMBRE . .	91,305 59	141,236 75	119,509 95	352,043 20	395 64	8,640 26	361,079 10	19,469 75	3,697 05	85,649 21
TOTAUX . .	1,591,134 75	2,218,546 25	2,321,313 30	6,130,993 30	9,345 29	26,210 35	6,166,548 94	394,711 12	38,616 90	899,538 05

MARCHANDISES.

Voitures	Chevaux, Destaux et chiens	Marchandises de roulage. — TRANSPORT DE STATION A STATION.	TRANSPORT par WAGGONS.	BULLETINS.	CAMIONNAGE.		FRAIS de CHARGEMENT et de DECHARGEMENT	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION sur les emballages en dehors DES STATIONS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.
					PRISE à DOMICILE.	REMISE à DOMICILE.					
5,793 00	5,485 00	177,845 61	32,805 00	258 20	201 15	952 80	385 75	1,491 66	287,117 92	576 48	648,204 51
4,207 00	8 607 75	170,989 71	39,972 00	243 50	212 33	799 92	657 50	1,823 86	288,543 54	2,860 47	665,334 99
5,125 00	9,414 50	201,029 46	45,094 00	274 90	255 68	1,029 95	582 00	2,208 60	341,802 72	977 59	769,582 88
11,183 00	15,307 75	205,958 65	45,869 00	266 80	280 83	851 27	546 00	2,446 93	363,134 42	515 03	901,430 52
23,114 00	12,269 50	219,915 91	46,232 00	282 50	317 02	868 86	679 60	2,964 99	387,050 20	380 23	970,266 27
26,074 00	11,244 50	235,360 56	43,894 00	291 10	243 53	820 40	637 70	3,254 55	398,686 83	657 15	983,665 02
27,612 00	7,534 75	241,261 69	40,517 00	275 10	224 51	877 90	677 80	3,676 82	397,140 01	5,193 09	1,092,023 66
32,076 00	9,779 50	263,405 47	45,382 86	286 90	279 35	958 31	795 00	3,509 47	434,404 76	725 53	1,205,166 50
29,782 00	11,649 75	238,919 34	45,733 35	303 20	231 95	819 94	671 85	3,386 90	413,027 68	284 62	1,242,283 68
23,232 00	12,782 75	247,485 54	56,246 31	308 90	325 46	1,548 68	670 00	3,870 54	439,018 91	11,710 08	1,051,764 27
10,619 00	13,280 25	239,984 23	51,311 64	289 30	229 62	827 52	828 25	3,247 48	405,188 81	480 13	830,525 11
7,407 00	7,994 00	276,012 44	51,461 69	304 20	144 28	820 60	787 25	2,969 24	437,247 05	52,510 00	870,245 90
206,334 00	124,840 00	2,718,168 64	544,568 86	3,384 60	2,945 71	11,176 33	7,918 70	34,851 06	4,592,342 85	76,870 40	11,230,493 31

212

213

N° XL.

*État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette des marchandises, pendant
l'année 1844.*

DESIGNATION DES MOIS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.	CHEVAUX		
	SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 60 CENTIMES.	TRANSPORT AU POIDS.					TOTAL.	CHEVAUX.	GROS BÉTAIL.
	1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1000 francs.	1,001 à 5,000 francs.	Au-dessus de 5,000 francs.				1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.				
JANVIER 1844.	834 25	827 35	350 65	700 20	343 20	14 10	3,069 75	9,514 20	13,096 77	23,739 02	12,480 01	58,830 00	5,793 00	1,587 50	2,559 00	
FÉVRIER . . .	711 25	748 00	313 00	579 65	329 15	42 20	2,723 25	8,640 30	12,898 20	24,532 60	12,635 62	58,756 72	4,267 00	2,800 50	3,595 50	
MARS.	774 75	860 25	382 05	709 90	399 55	36 75	3,163 25	10,026 73	16,961 91	29,457 83	16,228 91	73,575 38	5,175 00	3,412 50	5,053 75	
AVRIL	826 25	885 80	360 00	652 25	387 85	115 05	3,227 20	11,653 67	16,932 56	29,529 49	19,081 22	77,196 94	11,183 00	6,068 25	7,627 75	
MAI	860 75	944 65	373 00	666 65	397 55	54 65	3,297 25	12,389 22	17,047 67	31,059 07	16,592 61	77,088 57	23,114 00	4,301 25	6,029 00	
JUIN	773 50	843 15	352 50	701 75	428 90	92 80	3,192 60	12,036 55	16,280 99	30,164 15	15,192 11	73,673 80	26,074 00	5,545 00	4,197 50	
JUILLET	782 50	907 70	352 50	766 75	446 40	61 90	3,317 75	11,692 89	16,086 16	29,044 00	14,311 64	71,134 69	27,612 00	2,031 00	4,255 50	
AOUT	766 25	802 80	376 25	745 50	353 50	28 55	3,072 85	12,185 76	17,463 95	29,303 59	15,935 75	74,859 05	32,076 00	2,617 50	5,239 25	
SEPTEMBRE . .	733 25	804 05	382 50	710 75	396 60	39 05	3,066 20	11,449 34	18,303 98	30,784 64	17,905 23	78,443 19	29,782 00	3,434 25	6,601 75	
OCTOBRE . . .	831 50	920 00	405 50	812 50	404 25	86 30	3,460 05	12,555 52	20,232 29	33,465 68	22,835 19	89,088 68	23,232 00	4,031 75	6,896 00	
NOVEMBRE . .	883 25	830 25	369 00	747 25	473 15	21 60	3,329 70	11,378 74	18,120 03	30,833 90	20,909 15	81,241 82	10,619 00	3,444 50	7,977 75	
DÉCEMBRE . .	842 75	913 40	409 00	892 15	594 45	45 30	3,697 05	11,919 40	18,152 62	33,135 35	22,441 84	85,649 21	7,407 00	2,617 75	3,896 25	
Totaux généraux.	9,625 25	10287 40	4,425 95	8,685 30	4,954 55	638 45	35,616 90	136,342 32	201,577 13	355,049 32	206,569 28	899,538 05	206,334 00	41,990 75	63,929 00	

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station)					TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETS	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION SUR LES EMBRANCHEMENTS	PRODUIT DU CAMIONNAGE		PRODUIT DES FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.	PRODUIT DES PRIX DE LA LOCATION DES WAGGONS.	TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT DETAIL.	CHIENS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.				PRISE A DOMICILE	REMISE A DOMICILE			
1,333 75	4 75	3,485 00	114,481 90	50 233 25	4,127 38	"	177 810 61	12,580 00	208 20	1,491 66	201 15	902 50	380 75	"	287,117 92
1 501 75	11 00	8,007 75	107,908 25	56 848 80	6,232 37	"	170 989 71	39,972 00	243 50	1,823 86	212 33	799 92	657 50	"	288,543 54
907 50	40 75	9 414 50	100,850 89	57,402 57	7,776 00	"	201 009 46	43,094 00	274 90	2 208 60	250 68	1,029 90	560 00	"	341,802 72
1,376 00	35 75	15,307 75	138,498 87	62,012 00	3,447 00	"	200 908 65	43,869 00	266 80	2,416 90	280 83	801 27	546 00	"	364,134 42
1,897 75	41 50	12 909 50	108,258 81	46,890 70	4,761 31	"	219 915 91	40,532 00	282 50	2 964 99	117 02	868 86	679 60	"	387,030 20
1,442 50	59 50	11,214 50	165,744 27	64,885 67	4,130 62	"	234 760 56	43,894 00	291 10	3,254 55	243 53	820 49	637 70	600 00	398,686 83
1,219 75	28 50	7 534 75	108,116 90	60,621 35	4,523 40	"	239 461 69	40,547 00	275 10	3,676 42	224 51	877 00	677 80	1,800 00	397,140 01
1 865 00	37 75	9,079 50	191,170 75	58 500 31	6 504 41	"	206 655 47	40 382 80	280 99	1 509 47	279 30	908 31	795 00	6,750 00	444,404 76
1 538 50	75 25	11 649 75	158,972 17	75 284 55	4,362 62	"	238,619 34	45,753 36	307 20	3,386 90	231 95	819 94	671 80	300 00	413,027 68
1,779 75	75 25	12,782 75	164,141 22	76 179 24	6,115 08	"	240 415 54	56,246 31	308 90	3,500 54	320 46	1,548 68	670 00	1,050 00	439,018 91
1 820 50	37 50	13,200 25	172,947 60	55,923 90	6,572 64	"	208 444 23	51,311 64	289 30	1,247 16	229 62	827 52	828 25	1,540 00	405 188 81
1 462 25	17 75	7,990 00	197,905 25	60 646 88	8,440 11	"	206,892 44	51,461 69	301 20	2 969 24	141 28	820 69	787 25	9 120 00	437,247 05
18,435 00	85 25	124,810 00	1,884,300 70	743,815 25	68,893 19	"	2,607 008 62	544,568 86	3 381 60	34,851 00	2,945 71	11176 33	7,918 70	21160 00	4,592,342 85

216

N^o XLI.

État récapitulatif, PAR STATION, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises pendant l'année 1844.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.		
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.						
NORD.	Bruxelles	342,738 50	386,341 50	323,621 80	1,052,701 80	612 75	7,753 44	1,061,067 93	75,943 86	7,263 20	151,778 05
	Vilvorde	3,820 50	14,301 75	22,421 45	40,543 70	"	46 74	40,590 44	602 98	120 65	4,046 53
	Malines	43,546 50	84,962 00	99,674 25	228,382 75	"	158 91	228,541 66	9,813 37	903 90	10,046 50
	Duffel	1,892 75	7,033 00	11,791 25	20,717 00	"	"	20,717 00	644 11	35 30	1,134 75
	Contich	393 75	1,250 25	3,427 75	5,073 75	"	"	5,073 75	9 58	"	338 22
	Vieu-Dieu	665 50	1,729 50	3,280 75	5,675 75	"	"	5,675 75	32 60	2 00	1,230 76
	Amey	147,661 50	188,094 75	145,163 50	480,919 75	752 24	1,110 43	482,782 42	34,775 64	2,345 55	118,055 29
TOTAL		340,721 00	683,712 75	609,380 75	1,834,014 50	1,364 99	9,069 52	1,844,449 01	121,882 14	10,670 60	292,630 16
OUEST.	Cappelle	845 25	3,805 50	10,167 00	14,817 75	"	41 00	14,858 75	13 12	2 00	1,493 27
	Londerzeel	217 75	654 50	1,511 50	2,383 75	"	"	2,383 75	2 20	"	163 88
	Malderen	473 25	2,296 00	5,042 75	7,812 00	"	"	7,812 00	54 86	22 15	770 62
	Termonde	10,746 50	29,910 25	43,814 75	84,471 50	"	84 22	84,555 72	2,299 55	608 85	15,931 50
	Audeghem	3,439 50	10,609 25	10,700 25	24,749 00	"	80 50	24,829 50	936 29	46 00	10,398 46
	Wichelen	152 25	1,028 75	2,251 25	3,432 25	"	"	3,432 25	5 85	"	202 42
	Wittoren	2,495 75	5,110 75	17,318 75	24,925 25	"	"	24,925 25	415 23	143 95	2,638 50
	Melle	369 75	1,434 50	2,126 25	3,930 50	"	"	3,930 50	"	"	631 52
	Gand	135,440 50	196,558 50	200,418 50	532,417 50	466 28	1,755 35	534,639 13	29,732 14	3,042 50	75,853 30
	Landeghem	554 75	1,669 00	4,616 50	6,840 25	"	"	6,840 25	"	3 00	430 26
	Hansbeke	31 00	230 25	1,292 50	1,553 75	"	"	1,553 75	"	"	22 44
	Aelste	1,607 50	5,914 50	11,938 00	19,460 00	"	"	19,460 00	227 64	54 45	851 56
	Bloemendaale	810 75	1,664 50	6,079 50	8,554 75	"	"	8,554 75	"	"	337 53
	Bruges	52,391 50	70,738 00	78,176 75	201,309 25	65 58	1,908 79	203,283 62	10,052 82	1,833 20	17,406 94
	Jabbeke	206 75	760 25	3,716 00	4,683 00	"	"	4,683 00	" 50	"	153 60
	Plaschendaale	92 75	1,045 00	4,491 00	5,628 75	"	"	5,628 75	"	"	163 18
	Ostende	93,464 75	82,388 50	52,743 00	228,596 25	109 25	62 26	228,767 76	27,565 53	812 05	37,108 67
	Nazareth	63 00	315 00	1,817 75	2,195 75	"	"	2,195 75	"	"	90 05
	Devoze	3,126 00	11,013 75	19,952 00	34,091 75	"	"	34,091 75	1,190 01	244 30	2,532 84
	Machelen	61 75	162 75	386 75	611 25	"	"	611 25	"	"	17 31
	Olse	8 00	294 50	810 25	1,112 75	"	"	1,112 75	"	"	12 27
	Waereghem	1,168 75	5,317 00	15,685 75	22,171 50	"	"	22,171 50	379 71	103 10	802 54
	Harlebeke	547 50	3,261 25	8,419 50	12,228 25	"	"	12,228 25	142 36	151 80	1,277 74
	Courtray	22,115 75	51,152 25	58,963 00	132,231 00	45 50	868 40	133,144 90	7,445 10	951 70	32,199 40
	Monseion	40,664 00	53,908 25	52,695 25	147,267 50	"	"	147,267 50	14,314 46	1,171 85	5,736 38
	Templeuve	592 75	1,192 25	3,378 50	5,163 50	"	"	5,163 50	"	"	238 92
	Tourway	24,162 00	31,355 50	37,583 50	93,101 00	"	759 98	93,860 98	5,041 17	1,069 85	16,888 80
TOTAL		395,852 75	573,790 50	656,096 50	1,625,739 75	686 61	5,560 50	1,631,986 86	99,808 54	9,310 75	224,348 89

MARCHANDISES.

VOITURES.	CHEVAUX, BESTIAUX ET CHIENS.	MARCHANDISES DE ROULAGE. — TRANSPORT DE STATION A STATION.	TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETTINS.	CAMIONNAGE.		FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION sur les embranchements en dehors DES STATIONS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.
					PRISE à DOMICILE.	REMISE à DOMICILE.					
43,976 00	4,756 30	96,517 95	45,043 62	371 60	644 69	703 13	1,006 00	161 18	362,221 94	572 66	1,489,806 45
"	"	1,033 48	402 00	13 70	"	7 75	"	"	5,624 11	4 26	46,881 79
3,741 00	15,873 75	28,855 19	2,186 00	85 70	607 15	250 31	42 00	"	68,591 56	112 90	307,059 49
"	"	588 08	"	1 00	"	"	"	"	1,759 13	2 05	23,122 29
"	"	104 10	"	"	"	"	"	"	442 32	"	5,325 65
"	"	62 35	106 00	"	"	"	"	"	1,401 11	" 52	7,109 98
12,057 00	27,504 25	613,947 86	189,455 88	173 70	191 08	818 81	1,091 00	15,562 79	991,203 21	267 67	1,509,028 94
10,774 00	48,134 50	741,109 01	247,193 50	645 70	1,442 92	1,780 02	2,139 00	15,723 97	1,421,243 38	960 06	3,388,534 59
"	"	1,213 85	44 00	"	"	" 25	"	"	2,753 37	2 61	17,627 85
"	"	" 50	"	"	"	"	"	"	164 38	" 35	2,550 68
"	"	3,124 45	"	2 80	"	5 00	"	"	3,925 02	2 43	11,794 31
56 00	2,959 75	25,387 12	8,790 45	90 80	"	97 75	276 50	"	51,198 72	176 40	141,230 48
42 00	"	1,012 95	2,531 00	8 90	"	"	"	"	14,039 31	4 43	39,809 53
"	"	"	"	"	"	"	"	"	242 42	" 50	3,641 02
"	1,542 50	2,018 79	81 00	24 00	"	25 75	"	"	6,473 40	1 98	31,815 96
"	"	" 50	"	"	"	"	"	"	622 02	" 15	4,562 67
9,951 00	5,158 25	49,955 70	47,077 59	314 70	152 45	9 00	224 00	"	191,738 49	288 38	756,398 14
"	13 50	559 70	25 00	"	"	"	"	9 00	1,040 46	" 30	7,881 01
"	"	"	"	"	"	"	"	"	22 44	"	1,576 19
54 00	1,613 25	4,001 52	93 00	8 60	"	16 50	"	"	6,692 88	5 75	28,386 27
"	"	1,060 14	"	"	"	2 50	"	"	1,400 16	"	9,954 91
2,544 00	6,116 75	12,755 79	1,819 00	272 60	49 10	263 59	46 00	"	43,107 17	24 13	258,467 74
"	"	10 00	"	"	"	"	"	"	163 60	"	4,847 10
"	"	182 50	"	"	"	"	"	"	359 68	" 57	5,980 00
21,019 00	1,481 00	61,488 54	4,463 56	257 20	3 85	910 31	94 00	"	127,638 18	389 49	384,360 96
"	"	"	"	"	"	"	"	"	90 05	" 98	2,286 78
93 00	586 50	899 93	123 45	24 70	"	" 25	"	"	4,504 97	2 33	39,759 06
"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 31	"	628 56
"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 27	"	1,125 02
"	64 00	275 80	628 00	7 20	"	"	"	"	1,880 64	" 10	24,431 95
"	13 50	180 92	360 00	9 10	"	4 25	"	"	1,997 31	1 37	14,369 29
1,228 00	1,989 25	25,835 09	12,373 68	164 50	"	231 54	12 55	"	75 015 71	22,880 67	238,476 38
9,042 00	367 00	2,129 93	2,063 00	45 10	"	7 50	10 00	"	19,572 76	813 08	181,997 80
"	8 00	225 74	"	"	"	"	"	"	472 66	" 20	5,636 36
553 60	380 00	45,399 70	2,935 44	140 60	60 08	18 20	26 00	"	67,496 67	179 85	166,378 67
44,587 00	22,293 25	237,719 16	83,408 17	1,370 00	265 48	1,592 39	689 05	9 00	625,593 14	21,776 14	2,382,164 68

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.	FINANCES.	MARCHANDISES DE DROUPE.
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.						
EST.	Hoecht	959 25	3,108 00	7,205 00	11,272 25	"	"	11,272 25	114 20	"	467 77
	Wespelaar.	560 25	295 75	436 00	1,292 00	"	"	1,292 00	6 45	"	"
	Louvain	39,049 75	73,919 00	79,873 50	192,842 25	6,574 70	328 03	199,745 88	8,064 44	1,330 60	26,051 82
	Vertryck	649 25	1,988 75	5,312 50	7,950 50	"	"	7,950 50	33 71	1 25	402 61
	Tielemont.	12,365 00	32,873 75	43,218 00	88,457 75	"	44 52	88,502 27	3,739 67	718 45	18,843 52
	Esemael (Lucr)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Landen.	990 25	5,255 50	12,325 75	18,571 50	"	"	18,571 50	375 97	200 10	1,181 32
	Velm	50 25	191 00	398 25	639 50	"	"	639 50	18 39	"	63 55
	St-Trond	10,946 25	24,107 00	29,543 75	64,597 00	"	"	64,597 00	3,409 31	626 85	8,692 05
	Gingelom	135 50	414 25	462 25	1,012 00	"	"	1,012 00	22 82	"	195 16
	Rosoux.	"	"	"	"	"	"	"	2 00	"	120 95
	Waremmes.	1,828 50	8,317 75	18,759 00	28,905 25	"	1 25	28,906 50	550 06	465 95	2,116 66
	Feshe	577 50	1,663 75	5,773 50	8,044 75	"	"	8,044 75	110 14	2 25	206 42
	Ans	510 25	2,940 00	10,053 25	19,503 50	"	"	19,505 50	495 44	68 20	1,291 78
	Haut-Pré	4,197 25	9,828 50	19,308 50	33,334 25	"	"	33,334 25	1,311 00	15 90	212 49
	Liège	118,272 00	119,049 50	123,910 75	371,232 25	594 58	1,328 38	373,155 21	37,888 70	3,730 20	67,892 03
	Clénée.	2,120 50	2,020 00	14,018 00	18,158 50	"	"	18,158 50	410 84	44 40	2,460 58
	Chaudfontaine	3,133 75	2,870 00	5,910 50	11,914 25	"	"	11,914 25	563 09	14 00	323 85
	Le Trooz	146 75	703 50	1,905 75	2,756 00	"	"	2,756 00	11 78	"	79 77
	Nessonvaux	241 25	1,195 75	3,151 75	4,588 75	"	"	4,588 75	25 22	"	265 16
	Pepinster	15,077 00	10,029 50	20,888 75	45,994 75	"	"	45,994 75	4,376 09	197 30	2,294 30
	Ensival.	253 50	284 50	1,183 75	1,721 75	"	"	1,721 75	28 06	1 50	1,084 88
	Verviers	24,787 50	28,445 25	60,899 45	114,132 20	"	717 22	114,849 42	9,669 70	573 35	43,546 69
	Polhain	655 25	1,874 50	5,312 10	7,841 85	"	"	7,841 85	195 45	25 75	186 41
	Herbesthal (a)	108,722 25	89,831 00	51,806 75	250,360 00	"	727 37	251,087 37	4,583 69	1,032 25	33,088 95
	TOTAL		346,230 00	421,236 50	537,656 30	1,305,122 80	7,169 28	3,147 67	1,315,439 75	117,025 82	9,048 30	211,697 82

(a) La gestion de l'administration prussienne est comprise dans ces chiffres.

MARCHANDISES.

VOITURES.	CHEVAUX, BESTIAUX ET CHEVÈS.	MARCHANDISES DE ROULAGE. TRANSPORT DE VARIATION A STATION	TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETS.	CAMIONNAGE.		FRAIS ET DE CHARGEMENT. ET DE DECHARGEMENT.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION sur les embranchements en dehors DES STATIONS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.
					PRISE à DOMICILE.	REMISE à DOMICILE.					
"	11 25	101 59	"	"	"	"	"	"	589 61	" 16	11,867 22
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" 18	1,298 63
3,389 00	2,195 00	137,419 00	19,859 00	110 20	198 75	427 93	14 00	6,330 50	197,326 19	34 28	405,170 79
"	"	92 60	"	"	"	"	"	"	496 46	" 40	8,451 07
554 00	5,777 25	34,866 00	1,806 00	50 80	208 10	331 75	2 00	"	63,157 87	87 88	155,487 69
"	"	2 73	"	"	"	"	"	"	2 73	"	2 73
"	328 50	27,687 94	1,843 00	22 10	"	8 25	"	"	31,271 21	11 98	50,230 66
"	45 00	23 75	"	"	"	"	"	"	162 40	"	820 29
552 00	2,412 50	11,195 53	7,359 78	20 40	"	93 25	44 00	"	31,002 36	134 83	99,143 50
"	"	916 93	"	"	"	12 50	"	"	1,124 58	"	2,159 40
"	"	2,106 01	"	"	"	10 00	"	"	2,236 96	" 42	2,239 38
"	210 00	18,199 70	235 00	39 60	"	"	8 00	"	21,274 31	23 16	50,754 03
"	"	269 65	"	"	"	"	"	"	477 32	9 27	8,641 48
"	26 25	191,670 63	719 00	2 40	"	"	4 00	"	193,782 26	1 09	213,782 29
"	"	1,890 75	"	" 70	"	"	"	"	2,119 84	" 95	36,766 04
21,240 00	2,983 75	315,563 49	93,822 34	244 40	727 96	1,333 44	1,392 50	116 25	509,066 36	1,099 64	921,209 91
45 00	"	49,457 03	15,934 65	5 00	"	82 50	38 00	"	68,067 16	29 56	86,666 06
"	"	125 00	189 00	7 00	" 50	"	"	"	660 35	5 67	13,163 96
"	"	339 05	"	"	"	"	"	"	418 82	" 12	3,186 72
"	"	690 30	11 00	"	"	3 75	"	"	970 21	3 25	5,587 43
1,857 00	1,538 00	6,520 93	936 00	16 50	"	" 25	"	"	13,360 28	12 94	63,744 06
"	"	803 87	"	"	"	"	"	"	2,490 25	" 89	4,240 95
2,644 00	1,335 50	24,679 39	14,909 62	36 20	14 85	" 50	202 00	"	87,942 10	7,591 36	220,052 58
"	1 25	30 60	"	2 70	"	"	"	"	246 71	1 25	8,285 26
41,985 00	28,243 00	55,612 35	186 00	" 50	"	1,185 46	"	"	161,332 51	28,971 01	486,974 58
72,266 00	45,107 25	880,265 90	157,809 39	557 90	1,150 16	3,515 58	1,704 50	6,447 05	1,389,509 85	38,020 29	2,860,056 71

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.	FINANCES.	MARCHANDISES DE DILIGENCE.
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.						
MIDI.	Bruxelles (Midi) . .	131,580 75	184,024 00	124,335 50	439,940 25	124 41	3,658 82	443,723 48	22,783 87	1,913 60	73,204 98
	Forest	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ruyshroek	370 50	1,242 25	3,937 75	5,550 50	"	"	5,550 50	18 84	"	150 88
	Loth	500 00	493 50	923 00	1,916 50	"	"	1,916 50	4 89	"	30 11
	Hal	5,511 00	26,697 50	20,775 25	52,983 75	"	"	52,983 75	1,096 03	342 30	4,330 01
	Lembek	474 50	384 00	381 75	1,240 25	"	"	1,240 25	6 68	"	372 33
	Tubise	1,619 00	6,976 50	8,223 75	16,819 25	"	"	16,819 25	175 19	147 40	1,874 13
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte . .	2,709 75	15,133 25	16,020 25	33,863 25	"	"	33,863 25	702 82	263 45	2,167 38
	Soignies	3,842 50	17,260 50	14,211 00	35,314 00	"	37 29	35,351 29	1,034 63	271 70	3,379 65
	Jurbise	6,573 75	13,877 75	15,916 25	36,367 75	"	1,150 00	37,517 75	1,216 62	94 15	2,512 93
	Mons	34,652 00	69,456 50	61,473 50	165,582 00	"	984 78	166,566 78	7,092 12	1,224 25	15,796 68
	Jemmappes	1,715 00	5,841 25	8,592 25	16,148 50	"	"	16,148 50	265 26	126 50	1,601 17
	St-Ghislain	2,616 00	13,358 00	14,229 00	30,203 00	"	"	30,203 00	615 80	250 55	3,105 64
	Boussu	937 25	3,436 75	4,414 75	8,788 75	"	"	8,788 75	152 00	65 60	558 16
	Thulin	368 50	2,154 00	5,049 50	7,572 00	"	"	7,572 00	70 42	76 70	887 24
	Quiévrain	50,045 50	54,970 75	37,988 25	143,004 50	"	533 35	143,537 85	6,159 54	211 65	20,051 01
	Écaussinnes	910 25	2,804 75	3,733 25	7,448 25	"	"	7,448 25	12 99	52 65	759 03
	Mauuge	5,862 75	12,930 50	17,908 75	36,792 00	"	36 12	36,828 12	983 58	451 40	2,477 94
	Luttre	805 75	2,962 00	4,651 25	8,419 00	"	"	8,419 00	14 40	" 75	282 55
	Gosselies	3,335 25	8,209 00	10,968 50	28,512 75	"	"	28,512 75	731 32	574 55	3,034 27
	Roux	1,043 25	2,800 75	4,915 00	8,799 00	"	"	8,799 00	51 03	8 25	583 27
	Marchiennes	4,143 75	8,395 50	10,956 00	23,495 25	"	"	23,495 25	608 43	328 25	3,818 05
	Charleroy	14,191 25	28,901 00	32,949 00	76,041 25	"	79 44	76,120 69	3,485 89	1,341 40	6,303 75
	Châtelineau	3,693 25	9,570 25	18,037 50	31,301 00	"	"	31,301 00	938 56	693 30	3,268 31
	Tamines	1,699 75	4,597 75	9,563 25	15,860 75	"	"	15,860 75	241 11	117 15	894 76
	Moustier	837 50	2,501 75	5,465 75	8,805 00	"	"	8,805 00	58 72	1 00	377 99
	Floreffe	739 00	2,862 25	5,729 25	9,330 50	"	"	9,330 50	187 95	19 40	396 36
	Namur	27,553 00	37,963 50	50,500 50	116,017 25	"	1,952 86	117,970 11	7,288 93	1,006 30	13,642 60
RÉCAPITULATION.	LIGNE DU MIDI . .	308,331 00	539,805 50	517,979 75	1,366,116 25	124 41	8,432 66	1,374,673 32	56,013 62	9,587 25	170 861 18
	Id. DE L'EST . . .	346,230 00	421,236 50	537,656 30	1,305,122 80	7,169 28	3,147 67	1,315,439 75	117,026 82	9,048 30	211,697 82
	Id. DE L'OUEST . .	395,852 75	573,790 50	656,096 50	1,625,739 75	686 61	5,560 50	1,631,986 86	99,808 54	9,310 75	224,348 89
	Id. DU NORD . . .	540,721 00	683,712 75	600,580 75	1,834,014 50	1,364 99	9,069 52	1,844,449 01	121,882 14	10,670 60	292,630 16
TOTAUX GÉNÉRAUX.		1,591,134 75	2,218,545 25	2,321,313 30	6,130,993 30	9,345 29	26,210 35	6,166,548 94	394,731 12	38,616 90	899,538 05

MARCHANDISES.

VOITURES	CHEVAUX, BESTIAUX ET CHIENS	MARCHANDISES DE ROUJAGE. TRANSPORT DE STATION A STATION	TRANSPORT PAR WAGONS.	BULLETS.	CAMIONNAGE.		FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION SUR LES emplacements en dehors DES STATIONS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.
					PRISE à DOMICILE.	REMISE à DOMICILE					
14,513 00	5,793 50	57,232 10	20 978 35	148 90	65 40	81 20	533 00	489 43	177,973 58	389 60	644,870 53
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	68 00	"	"	"	"	"	"	218 88	1 50	5,789 72
"	"	2 00	"	"	"	"	"	"	32 11	"	1,033 50
165 00	230 25	5,944 33	1 648 00	17 70	1 10	34 40	91 85	41 70	12,846 64	320 36	67,246 78
"	"	1,848 15	"	"	"	3 75	"	1 50	2,225 73	" 12	3,472 78
103 00	137 00	7,672 53	"	19 60	"	33 75	"	173 50	10,166 91	12 24	27,173 59
"	"	32,009 50	"	"	"	"	"	549 73	32,559 25	"	32,559 25
51 00	108 00	4,500 17	42 00	14 20	"	6 50	55 45	20 25	7,242 40	20 83	41,829 30
399 00	91 00	49,021 61	304 35	80 50	7 10	700 00	13 00	823 50	55,142 41	232 47	91,780 80
198 00	254 50	12,536 58	63 00	4 30	"	7 50	19 75	39 53	15,730 26	129 14	54,693 77
934 00	144 25	18,182 80	6,631 40	87 10	12 00	28 50	64 50	108 55	43,184 09	79 50	216,022 49
"	"	14,197 18	1,497 22	13 80	"	331 84	58 00	19 63	17,845 36	5 17	34,264 29
"	18 00	19,544 57	1,293 14	8 70	"	" 60	8 75	3 10	24,237 05	661 81	55,713 66
"	"	765 14	540 00	2 20	"	"	"	"	1,931 10	" 45	10,872 30
"	"	3,113 96	1,468 00	3 00	"	"	"	" 95	5,540 85	6 65	13,198 92
11,869 00	810 25	20,154 31	4,970 00	54 10	"	32 25	72 00	125 40	63,349 97	10,882 22	223,929 58
"	"	63,079 85	"	28 30	"	2,577 00	3 25	3,283 80	69 755 88	67 40	77,314 52
92 00	106 00	157,430 19	375 78	70 60	"	97 50	4 00	1,363 59	162,329 00	8 96	200,149 66
"	"	228 65	"	"	"	"	"	"	511 95	" 05	8,945 40
"	339 50	63,377 64	180 00	18 30	"	7 25	8 15	884 03	69,403 69	12 10	97,659 86
"	"	4 00	"	"	"	"	"	"	595 52	4 32	9,449 87
"	"	38,433 60	575 01	32 00	"	172 00	"	125 66	41,484 57	4 48	65,592 73
222 00	123 00	127,850 46	887 56	86 40	1 50	122 25	2,290 00	2,460 37	141,688 69	16 53	221,311 80
51 00	4 50	53,218 00	1,863 00	42 00	"	"	60 00	357 27	59,557 38	24 04	91,820 98
30 00	663 7 5	14,597 44	3,228 24	18 90	"	2 50	69 45	624 60	20,246 79	1 88	36,350 53
"	"	175 80	"	"	"	"	"	"	554 79	1 22	9,419 73
"	"	1,318 34	"	1 10	"	"	"	27 25	1,762 45	6 00	11,282 90
1,078 00	431 50	94,807 67	6,562 69	59 30	"	47 50	16 00	1,132 62	118 784 18	224 87	244,268 09
29,707 00	9,305 00	859,074 57	56,157 80	811 00	87 15	4,288 34	3,386 15	12,671 04	1,155,936 48	13,113 91	2,599,737 33
72,266 00	45,107 25	880,263 90	157,809 39	557 90	1,150 16	3,515 58	1,704 50	6,447 05	1,389,569 85	38,020 29	2,860,056 71
44,587 00	22,293 25	237,719 16	83,408 17	1,370 00	263 48	1,592 39	689 05	9 00	625,593 14	24,776 14	2,382,164 68
59,774 00	48,134 50	741,109 61	247,193 50	645 70	1,442 92	1,780 02	2,139 00	15,723 97	1,421,243 38	960 06	3,388,534 59
206,334 00	124,840 00	2,718,168 64	544,568 86	3,384 60	2,945 71	11 176 33	7,918 70	34,851 06	4,592,342 85	76,870 40	11,230,493 31

N° XLII.

*État récapitulatif, PAR STATION, de la recette des marchandises, pendant
l'année 1844.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.	CHEVAUX.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIERS.	TOTAL.	TRANSPORT au maximum DE 60 CENTIMES	TRANSPORT AU POIDS.					TOTAL.	CHEVAUX.	GROS BÉTAIL.
		1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1,000 francs.	1,001 à 5,000 francs.	Au-dessus de 5,000 francs.				1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.				
NORD.	Bruxelles. . .	1,339 75	1,933 85	849 50	1,661 05	1,297 20	251 85	7,353 26	30,213 60	36,609 08	55,476 28	9,419 09	151,778 05	43,976 00	4,126 25	558 25	
	Vilvorde. . .	31 75	40 40	9 00	39 50	"	"	120 65	1,088 40	1,185 01	1,442 39	330 73	4,046 53	"	"	"	
	Malines. . .	389 00	345 95	106 00	134 25	8 70	"	903 90	5,173 20	3,259 71	7,210 65	412 00	16,046 56	3,741 00	152 00	15,537 50	
	Duffel. . .	10 00	14 80	1 50	"	"	"	35 30	441 00	398 86	233 43	58 46	1,134 75	"	"	"	
	Contich. . .	"	"	"	"	"	"	"	77 40	146 53	114 29	"	338 22	"	"	"	
	Vieux-Dieu. . .	2 00	"	"	"	"	"	2 06	127 20	424 87	649 97	28 72	1,230 76	"	"	"	
	Anvers. . .	625 00	525 80	228 00	471 75	436 95	58 05	2,343 55	17,722 20	26,867 91	53,088 50	20,376 68	118,055 29	12,057 00	21,182 00	5,660 25	
TOTAL. . .		2,346 50	2,560 80	1,194 00	2,306 55	1,632 85	309 90	10,670 66	54,846 00	68,942 97	118,215 51	50,625 68	282,630 16	59,774 00	25,460 25	21,756 00	
OUEST.	Cappelle. . .	50	1 50	"	"	"	"	2 06	235 80	230 73	589 00	137 65	1,493 27	"	"	"	
	Londerzeel. . .	"	"	"	"	"	"	"	48 60	62 77	52 51	"	163 88	"	"	"	
	Malderen. . .	5 50	9 90	4 50	2 25	"	"	22 15	142 80	195 17	432 65	"	770 62	"	"	"	
	Termonde. . .	300 00	178 60	47 00	78 00	5 25	"	608 87	2,568 00	4,413 56	6,636 30	2,313 64	15,931 50	56 00	"	2,305 75	
	Andeghem. . .	23 00	10 25	3 50	9 25	"	"	46 06	573 00	1,250 37	2,405 66	6,079 43	10,398 46	42 00	"	"	
	Wichelen. . .	"	"	"	"	"	"	"	98 40	68 17	35 85	"	202 42	"	"	"	
	Wetteren. . .	47 00	41 95	20 50	34 50	"	"	143 95	636 00	839 94	829 92	332 64	2,638 56	"	"	409 75	
	Melle. . .	"	"	"	"	"	"	"	283 20	306 55	31 77	"	621 52	"	"	"	
	Gand. . .	910 75	987 90	380 50	558 25	186 25	18 85	3,042 50	11,696 40	20,704 46	29,417 22	14,035 22	75,853 30	9,951 00	1,715 75	1,713 25	
	Londelghem. . .	"	" 75	"	2 25	"	"	3 00	48 00	95 25	218 58	68 43	430 26	"	"	"	
	Hansbeke. . .	"	"	"	"	"	"	"	8 60	15 18	3 06	"	22 44	"	"	"	
	Aelre. . .	13 25	18 95	12 50	9 75	"	"	54 45	250 20	243 37	299 46	58 53	851 56	54 00	"	"	
	Bloemendaale. . .	"	"	"	"	"	"	"	119 40	116 18	77 51	24 43	337 52	"	"	"	
	Bruges. . .	560 00	692 20	135 00	303 25	120 45	82 30	1,833 26	4,849 80	5,109 50	5,284 87	2,162 77	17,406 94	2,544 00	370 50	1,409 25	
	Jalibek. . .	"	"	"	"	"	"	"	25 30	61 26	43 40	23 74	153 60	"	"	"	
	Plassebendaale. . .	"	"	"	"	"	"	"	47 40	64 71	56 07	"	168 18	"	"	"	
	Ostende. . .	252 00	245 65	120 50	179 25	4 15	10 50	812 05	3,392 40	11,837 58	10,314 53	11,564 16	37,108 67	21,019 00	1,328 50	102 00	
	Nazareth. . .	"	"	"	"	"	"	"	7 20	6 56	66 22	19 07	90 05	"	"	"	
	Dynze. . .	43 00	114 20	8 00	58 00	12 85	8 25	244 30	690 60	525 22	1,200 76	206 26	2,532 84	93 00	28 00	100 00	
	Machelen. . .	"	"	"	"	"	"	"	1 80	12 22	3 29	"	17 31	"	"	"	
	Olsene. . .	"	"	"	"	"	"	"	6 60	2 10	3 57	"	12 27	"	"	"	
	Waereghem. . .	19 25	39 20	12 00	19 75	12 90	"	103 10	193 20	248 99	317 84	42 51	802 54	"	"	"	
	Harlebeke. . .	13 25	25 95	15 00	81 00	16 60	"	151 80	228 60	720 53	390 48	28 13	1,277 74	"	"	13 50	
	Courtray. . .	312 50	313 80	178 25	138 00	39 15	"	981 76	3,997 20	8,327 13	13,939 89	5,935 27	32,199 40	1,228 00	78 25	923 25	
	Mouscron. . .	61 50	39 35	33 00	38 00	"	"	171 85	631 20	1,966 74	2,401 09	737 35	5,736 38	9,042 00	343 00	6 00	
	Templeuve. . .	"	"	"	"	"	"	"	52 80	89 82	91 03	5 27	238 92	"	"	"	
	Tournay. . .	373 00	282 00	212 00	207 75	15 10	"	1,089 15	1,795 80	4,669 24	6,697 83	3,525 93	16,858 80	558 00	59 50	28 50	
TOTAL. . .		2,934 50	2,912 15	1,212 25	1,719 25	412 70	119 90	9,310 75	32,533 20	62,182 30	82,343 96	47,291 43	224,348 89	44,587 00	3,923 50	7,011 25	

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE.					TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETINS	PRODUIT DES FRAIS LE TRACTION SUR LES ENRANCIEMENTS	PRODUITS DU CAMIONNAGE		PRODUIT DES FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.	PRODUIT DES PRIX DE LA LOCATION DES WAGGONS.	TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT DÉTAIL.	CHIENS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.				PRIS A DOMICILE.	REMISE A DOMICILE.			
27 00	45 00	4,756 30	27,965 40	54,883 23	13,719 32	"	96,547 95	45,043 62	371 60	161 18	644 69	703 15	1,006 00	"	32,221 94
"	"	"	707 70	174 81	50 97	"	1,031 48	102 00	13 70	"	"	7 73	"	"	7,624 11
184 25	"	15,873 75	20,919 95	8,747 57	1,187 67	"	28,855 19	3,186 06	83 70	"	607 15	250 31	42 00	"	63,561 56
"	"	"	527 95	"	60 13	"	588 08	"	1 00	"	"	"	"	"	1,759 13
"	"	"	90 00	"	14 01	"	104 10	"	"	"	"	"	"	"	442 32
"	"	"	59 75	" 3	2 25	"	62 35	106 00	"	"	"	"	"	"	1,401 11
645 75	16 25	27,504 25	207,474 62	394,337 31	12,175 93	"	613,947 86	199,435 88	173 70	15 562 79	191 08	818 81	1,091 00	"	991,203 21
857 00	61 25	48,134 30	237 705 17	456,193 27	27,210 37	"	741,109 01	247,193 30	645 70	15,723 95	1,442 92	1,780 02	2,139 00	"	1 421,243 33
"	"	"	1,131 35	81 45	1 03	"	1,213 83	44 00	"	"	"	1 21	"	"	2,753 37
"	"	"	"	"	" 30	"	" 50	"	"	"	"	"	"	"	164 38
"	"	"	3,072 45	15 90	36 10	"	3,124 43	"	2 80	"	"	5 00	"	"	3,025 02
654 00	"	2,979 75	7,125 25	17,612 79	649 08	"	25,387 12	8,780 45	90 80	"	"	97 7	276 50	"	54,108 72
"	"	"	319 50	693 70	"	"	1 012 13	2,511 00	8 90	"	"	"	"	"	14,039 31
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	202 42
1,132 75	"	1,542 30	349 70	1,603 75	65 34	"	2,018 79	81 00	23 00	"	"	25 75	"	"	6,473 49
"	"	"	"	"	" 50	"	" 50	"	"	"	"	"	"	"	622 02
1,729 25	"	5,158 25	24,906 58	23,146 18	1,903 04	"	49,955 70	17 077 59	314 70	"	152 45	9 00	224 00	"	191,738 49
13 50	"	13 50	366 25	192 20	1 25	"	519 70	23 00	"	9 00	"	"	"	"	1,040 46
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22 44
1,613 25	"	1,613 25	3,754 55	164 80	82 17	"	4 001 54	93 00	8 60	"	"	16 50	"	"	6,692 88
"	"	"	1,031 70	23 00	2 44	"	1,060 14	"	"	"	"	2 50	"	"	1,400 16
4,337 00	"	6,116 75	11,147 40	1,365 71	253 08	"	12 755 79	1,819 00	272 80	"	49 10	263 5	46 00	"	43,107 17
"	"	"	10 00	"	"	"	10 00	"	"	"	"	"	"	"	163 60
"	"	"	182 70	"	"	"	182 50	"	"	"	"	"	"	"	350 68
40 00	10 50	1,481 09	47,951 80	4 893 08	8,643 06	"	61,438 54	4,463 36	237 20	"	3 85	910 31	94 01	"	127,638 18
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	90 06
458 50	"	586 50	500 70	147 29	251 94	"	599 94	127 15	24 70	"	"	" 25	"	"	4,504 97
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 31
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 27
64 00	"	64 00	104 30	105 04	66 26	"	275 84	628 00	7 20	"	"	"	"	"	1,880 64
"	"	13 50	87 40	68 90	24 62	"	180 92	360 00	9 10	"	"	4 25	"	"	1,997 31
987 75	"	1,089 25	11,244 60	11,918 38	2,672 11	"	25 835 04	12,373 68	164 50	"	"	231 54	12 55	"	75,015 71
18 00	"	367 00	1,906 80	790 75	332 38	"	2,129 93	2,063 00	45 10	"	"	7 50	10 00	"	19,572 76
8 00	"	8 00	164 00	"	61 74	"	22 74	"	"	"	"	"	"	"	472 66
292 00	"	380 00	40,715 67	3,715 04	948 90	"	45 399 70	2,933 44	140 60	"	60 08	18 20	26 00	"	67,496 67
11,348 00	10 50	22,293 25	135,164 05	60,558 56	15 995 65	"	237,719 16	83,408 17	1,370 00	9 00	265 48	1,592 39	689 05	"	625,593 14

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.						VOITURES.	CHEVAUX		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum DE 60 CENTIMES	TRANSPORT AU POIDS.					TOTAL.	CHEVAUX.	GROS DÉTAIL.
		1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1,000 francs.	1,001 à 5,000 francs.	Au-dessus de 5,000 francs.				1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.				
EST.	Haccht . . .	"	"	"	"	"	"	"	241 20	76 72	127 62	22 23	467 77	"	"	11 25	
	Wespelaar . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Louvain . . .	407 00	383 30	138 50	274 00	108 10	19 70	1,330 60	4,288 80	5,745 19	14,186 32	1,831 51	26,051 82	3,389 00	555 25	1,552 00	
	Vertryck . . .	" 50	" 75	"	"	"	"	1 25	153 00	98 56	135 69	14 76	402 61	"	"	"	
	Tirlemont . .	204 75	217 00	82 00	175 25	39 45	"	718 45	2,825 40	3,860 25	8,945 61	3,203 26	18,843 52	554 00	244 25	2,440 00	
	Esomaël (Laer).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Landen . . .	61 25	74 10	25 00	34 00	5 75	"	200 10	400 80	195 18	510 74	74 60	1,181 82	"	"	263 25	
	Velm	"	"	"	"	"	"	"	37 20	24 18	32 27	"	93 65	"	"	"	
	St-Trond . . .	255 75	243 20	57 15	70 75	"	"	626 85	1,188 60	1,521 82	3,337 20	2,644 43	8,692 05	552 00	33 75	896 75	
	Gingelom . . .	"	"	"	"	"	"	"	48 60	43 09	81 07	21 50	195 16	"	"	"	
	Rosour	"	"	"	"	"	"	"	16 80	22 72	67 35	14 08	120 95	"	"	"	
	Waremmes . .	122 50	165 30	64 00	114 15	"	"	465 95	640 80	427 46	676 71	371 69	2,116 06	"	"	118 50	
	Fesche	"	"	"	2 25	"	"	2 25	37 20	58 31	78 48	31 43	205 42	"	"	"	
	Ans	17 25	20 20	15 50	15 25	"	"	68 20	277 20	686 82	265 29	62 47	1,391 78	"	"	10 50	
	Mant-Pré . . .	"	2 65	2 00	11 25	"	"	15 90	34 20	114 43	63 86	"	212 49	"	"	"	
	Liège	937 25	913 15	521 00	920 05	387 35	51 40	3,730 20	8,198 40	16,821 68	25,031 90	17,840 05	67,892 03	21,240 00	1,672 00	1,227 00	
	Glénée	20 00	14 65	2 00	7 75	"	"	44 40	260 40	422 66	917 52	851 00	2,460 58	45 00	"	"	
	Chaudfontaine.	10 25	3 75	"	"	"	"	14 00	49 20	115 93	112 98	45 74	323 85	"	"	"	
	Le Troz	"	"	"	"	"	"	"	22 20	28 77	28 80	"	79 77	"	"	"	
	Nessonvaux . .	"	"	"	"	"	"	"	51 00	40 65	149 41	24 10	265 16	"	"	"	
	Pepinster . . .	45 50	59 30	26 00	66 50	"	"	197 30	454 20	673 21	791 40	375 40	2,204 30	1,857 00	1,538 00	"	
	Ensisval . . .	"	"	"	1 50	"	"	1 50	100 80	1,119 32	395 86	59 90	1,684 88	"	"	"	
	Verviers . . .	209 75	137 35	78 50	144 75	3 00	"	573 35	1,283 40	6,004 69	16,971 39	19,197 21	43,546 09	2,644 00	1,123 75	191 25	
	Dolhain	4 25	6 00	9 50	6 00	"	"	25 75	48 00	87 75	41 86	8 80	186 41	"	"	"	
	Herbesthal . .	7 00	2 00	1 00	"	1,022 25	"	1,032 25	415 92	3,225 42	8,801 24	20,046 37	33,088 95	41,985 00	3,129 75	24,754 50	
	TOTAL		2,303 00	2,242 70	1,022 15	1,843 45	1,565 90	71 10	9,048 30	21,091 92	41,514 71	81,750 66	67,340 53	211,697 82	72,266 00	8,296 75	31,468 00

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETINS.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION SUR LES ÉMÉRACHEMENTS.	PRODUIT DU CAMIONNAGE.		PRODUIT DES FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT.	PRODUIT DES PRIX DE LA LOCATION DES WAGGONS.	TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT DÉTAIL.	CHIENS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.				PRISE A DOMICILE.	REMISE A DOMICILE.			
"	"	11 23	57 75	"	33 84	"	101 59	"	"	"	"	"	"	"	580 61
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
87 75	"	2,105 00	102,055 26	31,016 13	1,597 70	"	137,269 09	19,859 00	110 20	6,330 80	198 71	427 93	14 00	150 00	197,325 19
"	"	"	68 60	24 00	"	"	92 60	"	"	"	"	"	"	"	496 46
3,093 00	"	5,777 25	22,053 60	11,114 76	1,697 64	"	34,866 00	1,806 00	50 80	"	208 10	331 75	2 00	"	63,157 87
"	"	"	"	"	2 73	"	2 73	"	"	"	"	"	"	"	2 73
63 25	"	328 50	25,419 05	1,102 08	1,166 81	"	27,687 94	1,843 00	22 10	"	"	8 23	"	"	31,271 21
45 00	"	45 00	22 30	1 45	"	"	23 75	"	"	"	"	"	"	"	162 40
1,479 00	"	2,412 50	2,920 55	7,458 48	816 50	"	11,195 53	7,359 78	20 40	"	"	99 25	41 00	"	31,002 36
"	"	"	851 75	3 00	62 17	"	916 92	"	"	"	"	12 50	"	"	1,124 58
"	"	"	1,880 60	13 74	211 67	"	2,106 01	"	"	"	"	10 00	"	"	2,236 96
91 50	"	210 00	15,691 13	1,113 62	1,394 95	"	18,199 70	235 00	39 00	"	"	"	8 00	"	21,274 31
"	"	"	242 50	1 25	25 90	"	269 65	"	"	"	"	"	"	"	477 32
15 75	"	26 25	183,951 55	441 47	257 61	"	184,650 63	719 00	2 40	"	"	"	4 00	7,020 00	193,782 26
"	"	"	1,851 45	32 42	6 88	"	1,890 75	"	" 70	"	"	"	"	"	2,119 84
51 75	33 00	2,983 75	271,635 94	36,750 36	1,927 19	"	310,313 49	93,822 34	244 40	116 25	727 96	1,353 44	1,392 50	5,250 00	509,066 36
"	"	"	45,172 06	4,157 84	127 13	"	49,457 03	15,914 65	5 00	"	"	82 50	38 00	"	68,087 16
"	"	"	126 00	"	"	"	126 00	189 00	7 00	"	" 50	"	"	"	666 33
"	"	"	330 50	8 55	"	"	339 05	"	"	"	"	"	"	"	418 82
"	"	"	509 60	160 70	"	"	690 30	11 00	"	"	"	3 75	"	"	970 21
"	"	1,538 00	3,799 45	2,694 71	26 77	"	6,520 93	936 00	16 50	"	"	" 25	"	"	13,360 28
"	"	"	358 40	401 57	43 90	"	803 87	"	"	"	"	"	"	"	2,480 25
"	30 50	1,335 50	7,645 42	16,833 34	200 63	"	24,679 39	14,909 62	36 20	"	14 85	" 50	202 00	"	87,942 10
"	1 25	1 25	20 25	10 35	"	"	30 60	"	2 70	"	"	"	"	"	246 71
"	358 75	28,243 00	43,009 35	9,529 50	3,073 50	"	55,612 35	185 00	" 50	"	"	1,185 46	"	"	161,332 51
4,929 00	413 50	45,107 25	730,283 06	124,989 32	12,673 52	"	887,845 90	157,809 39	557 90	6,447 05	1,150 16	3,513 33	1,704 50	12,420 00	1,399,569 85

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.	CHEVAUX.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 60 CENTIMES	TRANSPORT AU POIDS.					TOTAL.	CHEVAUX.	GROS DETAIL.
		1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1000 francs.	1001 à 5,000 francs.	Au-dessus de 5,000 francs.				1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.				
MIDI.	Bruxelles (Midi)	167 75	386 65	138 50	488 25	603 30	50 15	1,913 00	9,902 40	10,609 45	32,439 07	20,254 06	73,204 98	14,513 00	2,902 25	2,740 00	
	Forest . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Ruysschauck . .	"	"	"	"	"	"	"	20 40	11 54	82 19	27 75	130 88	"	"	"	
	Loth . . .	"	"	"	"	"	"	"	14 40	4 06	11 65	"	30 11	"	"	"	
	Hal . . .	91 75	109 35	33 00	43 25	48 20	6 75	342 30	1,142 40	978 41	1,824 87	384 33	4,339 01	165 00	"	45 75	
	Lembreck . . .	"	"	"	"	"	"	"	44 40	22 27	254 35	51 31	372 33	"	"	"	
	Tubise . . .	48 50	71 65	8 50	7 00	11 75	"	147 40	840 00	228 01	749 48	56 01	1,874 13	105 00	52 00	40 00	
	Hennuyères . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Braine-le-Comte	31 75	37 55	31 00	33 90	131 25	"	268 45	698 20	403 05	895 83	180 30	2,167 38	51 00	"	108 00	
	Soignies . . .	73 75	56 45	50 00	59 50	20 00	"	271 70	818 40	702 76	1,637 62	200 87	3,379 65	399 00	91 00	"	
	Jurbise . . .	25 50	22 15	16 00	30 50	"	"	94 15	472 20	523 59	853 07	664 07	2,512 93	198 00	197 50	57 00	
	Mons . . .	434 75	380 15	80 55	230 25	30 55	9 00	1,224 25	3,686 40	3,967 38	5,965 97	2,176 93	15,796 68	934 00	81 00	53 25	
	Jemmapes . . .	53 75	52 50	12 00	8 25	"	"	126 50	253 80	353 80	733 94	254 54	1,601 17	"	"	"	
	St-Ghislain . .	57 00	72 10	40 50	69 00	4 15	7 80	250 55	351 60	851 87	1,165 88	736 29	3,105 04	"	"	18 00	
	Boussu . . .	23 75	28 10	6 50	7 25	"	"	65 00	142 80	169 94	187 72	66 70	558 16	"	"	"	
	Thulin . . .	25 50	29 45	18 00	3 75	"	"	76 70	171 65	222 80	343 85	148 99	887 24	"	"	"	
	Quiévrain . . .	55 25	67 33	34 00	39 00	16 05	"	211 65	514 80	1,391 98	9,914 67	13,229 56	25,051 01	11,869 00	810 25	"	
	Écaussines . . .	21 00	19 90	4 00	7 75	"	"	52 65	345 00	146 96	197 98	60 00	759 03	"	"	"	
	Manège . . .	81 25	87 90	63 50	205 75	8 50	4 50	451 40	721 20	565 06	981 11	209 57	2,477 94	92 00	"	152 50	
	Luttre . . .	" 75	"	"	"	"	"	" 75	117 00	100 82	64 73	"	282 55	"	"	"	
	Gosselies . . .	63 75	72 15	60 00	347 50	26 15	"	574 55	662 40	869 23	1,273 58	229 06	3,034 27	"	20 00	117 00	
	Roux . . .	3 75	" 75	"	3 75	"	"	8 25	194 40	180 76	200 61	7 50	583 27	"	"	"	
	Marchiennes . .	75 25	80 45	31 00	98 90	36 50	6 15	328 25	777 60	660 39	1,728 74	651 32	3,818 05	"	"	"	
	Charleroy . . .	234 00	303 05	145 00	515 00	136 20	8 15	1,344 40	2,028 60	1,436 78	2,563 70	274 67	6,303 75	222 00	"	123 00	
	Châtelineau . .	102 00	113 80	84 00	264 75	105 55	23 20	683 30	1,110 69	669 04	1,336 70	151 97	3,263 31	51 00	"	4 50	
	Tamne . . .	40 75	42 40	11 50	22 50	"	"	117 15	440 40	145 05	275 89	33 41	894 76	30 00	"	"	
	Moustier . . .	1 00	"	"	"	"	"	1 00	72 00	60 48	169 45	85 06	377 99	"	"	"	
	Floreffe . . .	9 50	8 40	1 50	"	"	"	19 40	100 89	76 90	199 15	28 51	396 36	"	"	"	
	Namur . . .	207 25	219 50	102 50	295 25	48 95	12 85	1,096 30	2,227 60	3,591 67	6,683 39	1,139 74	13,642 60	1,078 00	156 25	225 75	
RÉCAPITULATION.	Ligne du Midi .	2,041 25	2,271 75	997 55	2,816 05	1,323 10	137 55	9,587 25	27,871 20	28,936 15	72,742 19	41,311 64	170,861 18	20,707 00	4,319 25	3,693 75	
	Id. de l'Est . .	2,303 00	2,242 70	1,022 15	1,843 45	1,565 90	71 10	9,048 30	21,091 92	41,514 71	81,750 66	67,340 53	211,697 82	72,266 00	8,206 75	31,468 00	
	Id. de l'Ouest .	2,934 50	2,912 15	1,212 25	1,719 25	412 70	119 90	9,310 75	32,333 20	62,183 30	82,340 96	47,291 43	224,348 89	44,587 00	3,923 50	7,011 25	
	Id. du Nord . .	2,340 50	2,860 80	1,194 00	2,306 55	1,652 85	309 90	10,670 60	54,846 00	68,942 47	118,215 51	50,625 68	292,630 16	59,774 00	25,463 25	21,756 00	
TOTAL GÉNÉRAL.		9,625 25	10,287 40	4,425 95	3,685 30	4,951 55	638 45	33,616 90	136,342 32	201,577 13	355,049 32	206,569 28	899,538 05	296,331 00	41,990 75	63,929 00	

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE.					TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETINS.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION SUR LES EMBARCACEMENTS.	PRODUIT DU CAMIONNAGE		PRODUIT DES FRAIS DE CHANGEMENT ET DE DÉLAIEMENT.	PRODUIT DES PRIX DE LA LOCATION DES WAGGONS	TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT BÉTAIL	CHIENS	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.				PRISE A DOMICILE.	REMISE A DOMICILE.			
132 25	"	5,793 50	25,679 70	28,900 54	2,612 77	"	37,232 10	23,978 10	148 90	489 45	65 45	61 25	551 00	"	177,973 58
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	47 55	20 12	"	68 00	"	"	"	"	"	"	"	18 88
"	"	"	"	"	2 00	"	2 00	"	"	"	"	"	"	"	12 11
184 10	"	230 25	3,248 75	1,450 88	1,239 10	"	5,934 33	1,649 00	17 70	41 70	1 10	31 40	91 85	"	13,846 64
"	"	"	807 15	843 03	107 97	"	1,848 15	"	"	1 50	"	3 75	"	"	2,225 73
45 00	"	137 00	5,601 35	1,583 37	187 81	"	7,672 53	"	19 60	175 50	"	35 75	"	"	10,166 91
"	"	"	32,009 50	"	"	"	32,009 50	"	"	549 75	"	"	"	"	32,559 25
"	"	108 00	2,636 20	1,582 41	281 55	"	44,500 17	42 00	14 20	29 25	"	6 50	55 45	"	7,242 40
"	"	91 00	44,541 24	3,923 60	250 68	"	49,021 61	354 35	60 50	825 59	7 10	700 00	12 00	"	50,142 41
"	"	254 50	10,119 63	2,231 00	185 73	"	12,530 65	63 00	4 30	39 55	"	7 50	19 75	"	15,730 26
"	"	134 55	7,516 59	7,792 71	2,873 50	"	18,162 80	6,631 46	87 10	108 51	12 00	28 50	61 50	"	43,184 09
"	"	"	13,111 94	229 00	269 24	"	13,612 18	1,497 22	13 80	19 63	"	131 84	58 00	585 00	17,845 36
"	"	18 00	17,918 65	589 99	435 73	"	18,914 57	1,293 14	8 70	3 10	"	60	5 75	600 00	24,233 05
"	"	"	458 20	139 86	136 98	"	705 14	510 00	2 20	"	"	"	"	"	1,031 10
"	"	"	2,788 20	207 80	67 96	"	3,113 96	1,468 00	3 00	" 95	"	"	"	"	5,549 85
"	"	810 35	12,679 67	5,985 78	1,478 80	"	20,154 31	4,970 00	54 10	125 40	"	32 25	72 00	"	63,349 97
"	"	"	62,059 77	61 05	50 03	"	61,079 55	"	28 30	3,285 80	"	2,577 00	3 25	"	69,785 88
13 50	"	160 00	119,327 65	10,810 17	422 37	"	130,560 19	375 75	70 60	1,363 58	"	97 50	4 00	6,670 00	162,329 00
"	"	"	228 40	"	25	"	228 65	"	"	"	"	"	"	"	311 95
202 00	"	330 50	62,189 31	1,077 21	91 12	"	63,357 64	180 00	18 30	884 03	"	7 25	8 15	"	68,403 69
"	"	"	"	4 00	"	"	4 00	"	"	"	"	"	"	"	395 52
"	"	"	34,274 60	1,325 70	173 21	"	35,773 60	575 01	32 00	125 06	"	172 00	"	660 00	41,484 57
"	"	123 00	122,162 61	4,686 15	776 70	"	127,625 46	887 56	86 40	2,460 37	1 50	172 25	2,290 00	725 00	141,638 69
"	"	4 50	50,519 80	2,292 51	405 60	"	53,218 00	1,863 00	42 00	357 27	"	"	60 00	"	50,557 38
663 75	"	661 75	13,673 30	658 49	266 65	"	14,397 44	3,228 24	18 90	624 60	"	2 50	69 45	"	20,246 79
"	"	"	21 80	86 10	68 90	"	175 80	"	"	"	"	"	"	"	354 79
"	"	"	1,245 40	69 85	"	"	1,318 34	"	1 10	27 25	"	"	"	"	1,762 40
49 50	"	431 50	75,003 32	19,219 83	584 52	"	94,807 67	6,562 69	59 50	1,132 64	"	47 50	16 00	"	118,784 19
1,301 00	"	9,305 00	741,146 82	96,174 10	13,013 65	"	850,334 57	56,157 80	811 00	12,671 04	87 15	4,288 34	3,356 15	8,740 00	1,155,936 48
4,929 00	412 50	45,107 25	730,283 06	124,889 32	12,673 52	"	867,845 90	157,809 39	557 90	6,447 03	1,150 16	3,515 58	1,704 50	12,420 00	1,499,569 85
11,348 00	10 50	22,293 25	135,164 95	66,559 56	15,995 65	"	237,719 16	84,406 17	1,370 00	9 00	265 48	1,592 39	639 05	"	625,593 11
857 00	61 25	48,134 50	257,705 37	450,193 27	27,210 37	"	741,109 01	247,193 50	615 70	15,723 97	1,442 92	1,780 02	2,139 00	"	1,421,243 38
18,435 00	485 25	124,840 00	1,894,300 20	743,815 25	68,893 19	"	2,697,008 61	544,508 86	3,334 60	34,851 06	2,945 71	11,176 33	7,918 70	21,160 00	4,582,342 85

STATISTIQUE des recettes des voyageurs pendant l'année 1844.

[illegible]

[illegible]

233

N^o XLIII².

Statistique des recettes des bagages pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord)	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSERON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)...	739	.	19	109	7	6	61	23	92	13	34	13	7	18
	Malines	98	23	.	10	2	2	8	1	12	1	3	1	3	6
	Anvers. ...	548	115	11	.	2	2	31	7	26	4	13	4	3	8
	Stations intermédiaires.	13	5	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
OUEST.	Termonde	25	6	2	2	0	.	4	1	1	1	0	0	2	2
	Gand.....	297	62	7	50	1	4	.	24	36	27	29	11	11	5
	Bruges.....	100	26	2	7	1	1	23	.	17	2	5	2	4	2
	Ostende.....	276	83	7	20	0	1	29	16	.	2	9	2	1	7
	Courtray.....	74	18	1	3	0	1	16	2	2	.	11	9	3	2
	Mousseron.....	143	43	3	14	0	1	22	5	10	13	.	3	1	2
	Tournay.....	30	13	1	3	0	0	9	2	2	8	4	.	1	1
	Stations intermédiaires.	34	3	1	3	0	3	7	2	1	3	3	1	2	1
EST.	Louvain.....	81	13	4	8	1	1	5	1	2	2	1	1	1	.
	Tirlemont.....	57	9	1	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	4
	Landen.....	4	1	0	0	0	0	0	.	0	.	.	.	.	0
	St.-Trond.....	34	12	1	4	1	1	2	1	0	0	0	0	0	2
	Wareme.....	6	1	0	0	.	.	0	.	.	0	.	0	.	0
	Ans.....	3	1	0	1	.	.	1	0	0	0	.	.	.	0
	Liège	573	127	8	36	2	1	23	6	37	3	10	2	1	14
	Verviers.....	96	23	1	3	0	0	3	1	3	1	1	1	0	1
	Herbesthal.....	436	169	16	49	.	.	32	2	94	1	5	.	.	5
	Stations intermédiaires.	72	29	3	6	0	0	2	1	7	1	0	0	0	2
MIDI.	Bruxelles (Midi) ..	223	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hal	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braine le-Comte ...	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Soignies.....	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons.....	71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Quiévrain.....	61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Charleroy.....	33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Namur.....	73	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stations intermédiaires.	61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAL.....		3,947	794	89	313	17	24	290	93	342	84	123	31	41	83

TIELEVONT.	LANDEN.	ST-TROND.	WAREMME.	ANS.	LIEGE.	VERVIERS.	HERBESTHUL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est.	BRIELLE. (Hid.)	HAL.	BRABE.	SOIGNIES.	MONS.	QUEVRAIN.	CHAREROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi.	PRODUITS d'assurances	Observations.
12	1	14	2	1	136	16	132	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	On a pris cent francs pour unité. A cet effet, on a négligé le nombre au-dessous de 50 fr. et l'on a compté comme un le nombre au-dessus; de là résultent les différences qu'on rencontre dans les additions. Le 0 indique une recette au-dessous de 50 fr.
2	0	1	0	0	8	1	10	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
3	0	5	0	1	49	4	33	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
0	0	0	.	0	1	1	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
0	.	0	.	.	1	0	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
2	0	2	0	0	22	2	20	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
1	.	1	.	0	6	0	2	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
3	.	0	0	.	56	6	49	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
0	0	0	.	0	3	0	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	0	0	0	0	13	10	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
0	0	0	0	0	3	1	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
0	.	0	0	.	2	0	1	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
6	0	3	0	0	16	2	9	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	2	4	0	0	6	1	3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
0	.	1	0	1	1	0	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
3	1	.	0	1	4	1	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
0	0	0	.	1	2	0	0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
0	0	0	1	.	0	.	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
7	2	4	3	0	.	13	66	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1	0	1	0	0	14	.	31	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1	.	0	.	.	59	18	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1	1	1	2	0	8	3	4	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	4	6	43	44	19	56	43	0	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	1	0	1	1	0	0	1	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0	.	0	1	0	1	2	2	0	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0	0	.	2	1	1	0	2	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	58	1	1	2	.	9	4	9	6	0	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	33	1	1	1	12	.	2	4	6	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	0	0	0	4	5	.	7	4	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	59	0	1	0	8	6	8	.	11	0	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	23	1	1	1	4	7	3	10	8	0	
44	7	57	8	3	300	81	407	54	169	14	9	10	77	73	33	88	83	1	

236

237

N° XLIII⁵.

Statistique des recettes des fonds et valeurs, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)...	73	•	2	18	0	2	11	3	4	3	1	1	2	2
	Malines	9	2	•	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1
	Anvers.....	24	7	1	•	0	0	2	1	2	2	3	0	0	1
	Stat ^s intermédiaires.	2	0	0	0	•	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OUEST.	Termonde	6	1	0	1	0	•	1	0	1	0	0	0	0	0
	Gand	30	8	1	6	0	0	•	1	2	4	2	2	1	2
	Bruges.....	18	6	0	2	0	0	2	•	2	2	0	0	0	1
	Ostende	8	2	0	1	0	0	2	0	•	1	0	0	0	0
	Courtray	10	2	0	2	0	0	3	0	1	•	0	0	0	0
	Mouscron.....	2	0	0	0	•	•	0	0	0	0	•	0	•	•
	Tournay.....	11	2	0	1	•	0	4	0	2	1	0	•	0	0
	Stat ^s intermédiaires.	3	2	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
EST.	Louvain.....	13	2	1	4	0	0	1	1	1	1	•	0	0	•
	Tirlemont	7	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	Landen.....	2	1	0	0	0	•	0	•	•	0	•	0	0	0
	St-Trond	6	2	0	2	0	0	0	0	1	0	•	0	•	1
	Waremmé.....	3	1	0	1	0	0	0	•	0	0	•	0	•	0
	Ans.....	1	0	0	0	•	•	•	0	•	•	•	•	•	0
	Liège	37	12	2	7	0	1	3	1	1	1	0	1	0	1
	Chénée.....	1	0	0	0	•	•	0	•	•	•	•	•	•	0
	Verviers.....	6	1	0	1	0	•	0	0	0	0	•	0	•	0
	Herbesthal.....	10	3	0	3	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Stat ^s intermédiaires.	3	1	•	0	•	•	0	0	•	0	•	•	•	0
MIDI.	Bruxelles (Midi)...	19	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Hal.....	3	1	0	0	0	0	0	0	•	0	•	•	0	0
	Braine-le-Comte...	3	2	0	0	•	•	0	0	•	•	•	0	•	0
	Soignies.....	3	1	0	1	•	•	0	0	0	0	•	•	0	0
	Mons	12	3	0	2	0	0	1	0	0	0	0	•	0	0
	Quiévrain.....	2	1	0	0	0	•	•	0	0	0	•	•	•	•
	Charleroy.....	13	9	0	1	0	0	1	0	0	0	•	0	•	0
	Namur.....	10	3	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	Stat ^s intermédiaires.	30	12	0	7	0	0	2	0	0	0	•	0	0	1
TOTAUX.....		386	92	8	63	0	4	36	7	19	16	6	4	3	10

TIREMONT	LANDEN	ST-TROUD	WAFELM	ANS	LINGE	CHÉVÉE	VERVIER	BERBETHAL	STATIONS intermédiaires de la ligne d'Est	HAL	BEAIVE.	SOIGNIES	MONS	QUEVRIN	CHARLEROY	NAMUR	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi	Observations
1	1	1	0	0	12	0	4	4	0	"	"	"	"	"	"	"	"	Or a plus cent francs par unité.
0	0	0	0	0	1	"	0	"	"	0	0	0	0	"	0	0	0	A cet effet, on a
0	0	0	0	"	4	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	négligé le nombre
0	"	"	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	0	0	au dessous de 50,
0	"	0	0	"	1	"	0	0	"	0	0	"	0	0	0	0	0	et l'on a compté
0	"	0	0	"	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	en moins le nombre
0	0	0	"	"	1	"	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	au dessus, le
1	"	0	"	"	1	"	0	"	0	"	"	"	0	0	0	0	"	la résultent les
"	"	0	"	"	1	"	0	0	"	0	"	"	0	0	0	0	"	différences qu'on
"	"	"	"	"	0	"	0	"	"	"	"	"	0	"	"	0	"	rencontre dans les
0	0	0	"	"	1	0	0	"	"	"	0	"	"	0	0	0	"	additions
0	"	0	"	"	1	"	0	"	0	0	"	"	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	1	0	0	0	"	0	"	"	0	0	0	0	0	
"	0	0	0	0	1	0	0	"	0	"	0	0	0	0	"	"	0	
0	"	0	0	0	0	"	0	"	0	"	"	"	"	1	0	"	"	
0	0	"	0	0	0	"	0	0	0	"	0	"	"	0	"	0	0	
0	0	0	"	0	1	"	0	"	0	"	"	"	0	"	"	"	0	
0	0	0	0	"	0	"	"	"	"	"	"	"	0	"	0	"	"	
1	1	0	0	"	"	0	2	1	1	"	0	"	1	0	"	0	1	
0	"	"	"	"	0	"	0	"	0	"	"	0	"	"	"	"	"	
0	1	0	0	"	1	0	"	0	0	"	"	"	0	"	"	"	0	
"	"	"	"	"	4	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
0	"	0	0	"	1	0	0	0	"	"	"	"	0	"	1	"	0	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	0	0	3	1	0	1	15	
"	"	0	"	"	0	"	0	"	"	"	0	0	0	0	0	0	0	
0	"	"	"	"	0	"	0	"	"	0	"	0	0	0	0	0	0	
"	"	"	"	"	0	"	"	"	"	0	0	"	0	0	0	0	0	
0	"	0	0	0	0	"	0	"	0	0	0	0	"	0	0	0	1	
0	"	"	"	"	0	"	0	"	"	0	"	0	0	0	"	0	0	
0	"	"	"	"	0	"	0	0	"	0	0	0	0	"	0	1	0	
0	"	"	0	"	0	"	0	"	0	"	0	0	0	0	0	"	1	
0	"	0	0	"	1	"	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	
3	3	1	0	0	36	0	7	3	1	1	0	0	6	3	2	4	18	

Le 0 indique
une recette en-
dessous de 50 fr.

240

N° XLIII⁴.

*Statistique des recettes du transport des voitures (équipes), pendant
l'année 1844.*

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (nord)...	440	.	1	40	.	0	11	12	63	3	31	2	.	1
	Malines	57	1	.	1	.	.	0	2	10	1	6	.	.	1
	Anvers	121	52	0	.	.	.	6	2	6	1	8	2	0	1
	Stations intermédiaires.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
OUEST.	Termonde	1	.	.	.	.	.	0	.	.	.	.	0	.	.
	Gand	100	16	2	6	.	.	.	4	14	1	11	0	0	.
	Bruges	25	6	.	1	.	.	6	.	3	.	0	1	0	2
	Ostende	240	52	8	7	.	.	16	3	.	.	2	.	.	3
	Courtray	12	1	1	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.
	Mouscron	90	28	1	10	.	.	8	1	5	0	.	0	0	4
	Tournay	6	5	.	2	.	.	0	.	.	0	.	.	1	.
	Stations intermédiaires.	2	1	.	0	.	.	.	.	.	.	.	1	0	.
EST.	Louvain	54	2	0	1	.	0	.	.	2	.	.	.	.	.
	Tirlemont	6	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Landen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	St.-Trond	6	3	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	0
	Waremmé	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Aus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Liège	212	68	7	12	.	1	14	4	39	.	10	3	.	4
	Chênée	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Verviers	26	9	3	.	.	.	2	.	4	.	2	.	.	1
	Herbesthal	420	177	15	23	.	.	41	3	94	1	6	.	.	12
	Stations intermédiaires.	19	14	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
	Stations intermédiaires.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
MIDI.	Bruxelles (Midi)...	145	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hal	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braine-le-Comte...	1	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Soignies	4	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons	9	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Quiévrain	119	109	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Charleroy	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Namur	11	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stations intermédiaires.	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAUX...		2,065	543	58	104	.	1	105	54	240	9	78	9	1	30

TIRLEMONT.	LANDEN.	ST-TROND.	WAREMME.	ASS.	LIÈGE.	CRÉVÉE.	VERVIERS.	HERBESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est	HAL.	DRAINE.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi.	Observations.
2	"	4	"	"	66	1	8	180	14	"	"	"	"	"	"	"	"	On a pu évaluer les recettes pour unité. A cet effet, on a négligé le nombre au-dessous de 50, et l'on a compté comme un le nombre au-dessus; de là résultent les différences qu'on rencontre dans les additions. Le 0 indique une recette au-dessous de 50 fr.
0	"	"	"	"	5	"	"	12	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	1	"	"	15	"	4	44	5	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	20	"	2	22	1	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	2	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	"	"	"	"	51	"	6	59	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	5	"	5	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	"	"	"	"	17	"	14	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	6	"	4	22	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
0	"	1	"	"	"	"	2	48	4	"	"	"	"	"	"	"	"	
0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	1	0	"	5	0	"	"	"	"	"	"	"	"	
4	"	"	"	"	45	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	0	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	5	6	115	5	10	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	0	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	1	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	0	0	1	"	"	6	0	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	0	0	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	1	6	0	"	0	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	0	0	0	
7	"	6	"	"	227	1	41	598	21	2	0	5	8	122	5	46	5	

244

245

N^o XLIII^s.

*Statistique des recettes, provenant du transport des chevaux, pendant
l'année 1844.*

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)....	41	"	"	3	"	"	2	2	3	1	1	"	"	0
	Malines.....	2	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	0	0
	Anvers.....	212	10	0	"	"	"	3	0	"	0	19	8	"	"
	Stat ^s intermédiaires.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
OUEST.	Termonde.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Gand.....	17	4	0	0	"	"	"	0	1	1	5	1	"	"
	Bruges.....	4	"	"	0	"	"	0	"	"	"	"	"	"	1
	Ostende.....	13	4	1	"	"	"	1	"	"	"	"	1	"	"
	Courtray.....	1	0	"	"	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"
	Mouscron.....	3	"	"	0	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"
	Tournay.....	1	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"
	Stat ^s intermédiaires.	0	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
EST.	Louvain.....	6	"	"	"	"	"	1	"	"	1	"	"	"	"
	Tirlemont.....	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0
	Landen.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond.....	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Wareme.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Aus.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège.....	17	6	1	1	"	"	3	"	"	"	3	"	2	0
	Chénée.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Verviers.....	11	6	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	1
	Herbesthal.....	51	18	"	2	"	"	6	"	1	"	1	"	"	2
	Stat ^s intermédiaires.	13	10	"	2	"	"	2	"	1	"	"	"	"	"
MIDI.	Bruxelles (Midi)....	29	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.....	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons.....	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quiévrain.....	8	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
	Charleroy.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Namur.....	2	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stat ^s intermédiaires.		3	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.....		420	64	2	8	"	"	23	2	7	3	27	10	2	3

TIRLEMONT.	LANDEN.	ST-TROND.	WAREMME.	ANS.	LIEGE.	CRÉTE.	VERVIERS.	HERBES-LE-L.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est	HAIL.	BRASSE-LE-CIE.	SOIGNES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi	Observations.
0	"	"	"	1	3	"	6	7	9	"	"	"	"	"	"	"	"	On a pris cent francs pour unité. A cet effet, on a négligé le nombre au-dessous de 50, et l'on a compté comme un le nom- bre au-dessus. De là résultent les dif- férences que l'on rencontre dans les additions.
"	"	"	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	1	"	1	12	4	"	"	"	"	136	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
0	0	"	"	"	1	"	"	4	2	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	1	"	2	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	1	"	0	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	1	0	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"	"	"	1	"	"	"	
0	"	"	"	"	1	"	1	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	1	2	21	"	2	2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	1	
"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	1	"	"	0	
0	1	"	"	1	12	"	12	31	12	"	0	1	4	180	0	6	3	

Le zéro indique
une quantité au-
dessous de 60 fr.

248

249

N° XLIII⁶.

Statistique des recettes du gros bétail, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Midi)	MALINES.	ANVERS	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)....	6	"	0	0	"	"	0	2	"	0	"	"	0	0
	Malines	153	25	"	2	"	6	3	0	"	14	35	12	50	0
	Anvers.....	37	9	1	"	"	1	"	2	"	1	41	1	1	"
	Stas intermédiaires.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
OUEST.	Termonde.....	25	15	"	"	"	"	0	1	"	2	7	"	0	"
	Gand	17	2	"	0	"	1	"	1	1	2	3	5	1	"
	Bruges.....	14	2	0	"	"	8	1	"	2	"	1	"	"	"
	Ostende.....	1	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Courtray.....	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	7	1	"
	Mouscron.....	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"
	Tournay.....	0	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"	"
	Stas intermédiaires.	5	1	"	"	"	0	0	0	"	1	2	"	1	"
EST.	Louvain.....	16	1	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tirlemont.....	24	5	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0
	Landen.....	3	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond.....	9	4	0	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0
	Wareme.....	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Aus.....	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège.....	12	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5
	Chénée.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Verviers.....	2	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Herbesthal.....	248	5	182	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9
	Stas intermédiaires.	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
MIDI.	Bruxelles (Midi)....	27	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal.....	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte....	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons.....	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quiévrain.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Charleroy.....	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Namur.....	2	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
Stas intermédiaires.		4	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.....		659	75	186	6	"	16	4	6	5	20	109	25	34	15

TIRLEMONT.	LARDEN.	ST-TROND.	WAUMME.	ANS.	LIÉGL.	CHÉNÉE.	VERVIERS.	HERESTHAL	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est	HAL.	BRAYE-LE-C.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	Observations.
1	»	0	»	4	0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	On a pris cent francs pour unité. A cet effet, on a négligé le nombre au-dessous de 50 fr et l'on a compté comme un nom- bre au-dessus de 50 les insuffisances que l'on rencontre dans les additions.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0	»	2	»	6	4	0	9	Le zéro indique une recette au- dessous de 50 fr.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	2	»	3	9	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	2	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1	2	2	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	0	»	0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
19	»	»	»	»	31	»	0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0	2	2	2	10	2	1	10	
0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0	»	»	0	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	0	»	»	»	0	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0	0	»	»	1	
22	2	4	0	6	60	»	1	1	»	0	2	5	3	16	3	1	16	

253

N° XLIII⁷.

Statistique des recettes du petit bétail, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord	TERMONDE.	GAND.	BELGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)...	0	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Malines	2	0	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Anvers	6	1	.	.	.	.	.	.	.	2	3	.	.	0
	Stat ^s intermédiaires.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
OUEST.	Termonde	7	0	1	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Gand	17	.	.	.	.	.	.	0	.	0	12	4	0	.
	Bruges	43	1	8	0	.	23	.	.	2	.	0	.	6	1
	Ostende	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	.	.	.
	Courtray	10	1	1	.	.	.	.	.	.	.	1	6	1	.
	Mouscron	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	.	.
	Tournay	3	.	.	1	.	.	.	.	.	0	1	.	.	1
	Stat ^s intermédiaires.	53	.	4	2	.	0	2	1	.	3	2	16	1	.
EST.	Louvain	1	0	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Tirlemont	31	1	9	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0
	Landen	1	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	St.-Trond	13	0	4	9	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Wareme	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Aus	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Liège	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Chênée	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Verviers	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Herbesthal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stat ^s intermédiaires.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	.
	Bruxelles (Midi)...	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
MIDI.	Hal	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braine-le-Comte ...	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Soignies	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Quiévrain	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Charleroy	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Namur	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stat ^s intermédiaires.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAUX...		184	3	27	16	2	23	2	1	2	3	19	26	8	2

NOTA. On a pris cent francs pour unité. A cet effet, on a négligé le nombre au-dessous de 80 francs et compté comme 1 le nombre au-dessus ; de là résultent les différences que l'on rencontre dans les additions.
Le zéro indique une recette au-dessous de 80 francs.

STATISTIQUE des recettes des petites marchandises, pendant l'année 1844.

N. XLIII^s.

[illegible]

STATISTIQUE des recettes des grosses marchandises pendant l'année 1844.

[illegible]

HERBESTHAL.				STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DE L'EST.				HAL.				BRAINE.				SOIGNIES.				MONS.				QUIÉVRAIN.				CHARLEROY.				NAMUR.				STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DU MIDI.			
CLASSE.			TOTAL.	CLASSE.			TOTAL.	CLASSE.			TOTAL.	CLASSE.			TOTAL.	CLASSE.			TOTAL.	CLASSE.			TOTAL.	CLASSE.			TOTAL.	CLASSE.			TOTAL.	CLASSE.			TOTAL.				
1.	2.	3.		1.	2.	3.		1.	2.	3.		1.	2.	3.		1.	2.	3.		1.	2.	3.		1.	2.	3.		1.	2.	3.		1.	2.	3.		1.	2.	3.	1.
53	69	88	189	2	6	1	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	3	"	3	0	1	0	1	"	0	0	0	"	0	"	0	1	0	0	2	8	5	"	11	22	0	"	22	1	1	0	1	1	3	"	4	36	1	0	37
443	3,274	68	3,787	26	14	0	40	2	2	0	4	9	11	0	21	4	42	2	48	33	27	0	32	134	23	1	178	9	12	1	23	36	26	2	83	133	77	4	236
"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	1
1	33	3	41	0	"	"	0	0	1	"	1	"	0	"	0	"	3	0	4	"	3	"	3	"	0	"	0	"	8	"	8	2	4	"	6	3	17	"	20
"	2	3	7	0	0	"	0	1	1	0	2	1	3	"	4	11	3	1	13	3	6	"	19	3	0	"	3	2	2	"	4	3	14	0	18	3	6	1	13
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	0	5	1	0	6	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	0	1	0	0	2
5	15	82	100	"	1	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	0	0	14	0	"	14	1	2	"	3	0	"	"	0	3	0	"	3	0	"	"	0
2	46	22	70	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"	"	"	0	0	0	1	"	2	"	2	"	"	"	"	1	1	0	2	1	2	"	4	0	1	0	2
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	0	0	1	"	1	0	"	0	
"	1	"	1	"	2	"	2	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	0	0	"	0	0	0	16	3	0	21
"	6	3	11	34	8	0	42	8	3	0	13	8	2	"	10	1	1	0	2	7	18	0	23	1	"	"	1	3	1	"	4	"	0	1	1	20	8	0	28
"	"	"	"	2	1	0	4	0	12	"	12	"	"	"	"	0	"	0	0	0	1	"	1	0	"	"	0	0	"	0	0	0	0	0	"	1	3	1	6
"	"	"	"	19	0	0	19	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	0
"	"	"	"	1	0	0	1	"	10	"	10	"	0	"	0	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	0
"	"	"	"	29	1	0	50	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	187	0	0	187	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	"	0
693	12	13	720	184	3	0	188	0	"	"	0	"	0	"	0	4	1	"	3	8	8	1	17	7	3	"	10	1	0	"	1	"	"	"	6	7	"	12	
7	6	"	13	116	2	0	117	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	0	"	"	"	"	1	"	"	1	"	"	"	"	2	1	"	3
2	2	1	3	2	1	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	"	0	3	1	"	4	12	2	"	14	"	0	"	0	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	0	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	2	1	3	4	8	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	1
1	0	"	1	3	0	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1	0	3	"	3	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	0	2	"	2
"	"	"	"	"	"	"	"	3	3	1	11	2	14	0	16	14	23	2	41	47	72	3	122	33	17	0	32	21	27	1	48	13	49	2	66	119	30	18	216
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	0	"	3	10	1	0	11	3	2	1	3	"	"	0	0	"	0	0	0	"	0	1	1	2	1	1	4
"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	0	1	"	"	"	"	0	0	0	0	1	1	0	2	2	"	"	2	1	"	"	1	3	0	0	3	3	2	0	7
"	"	"	"	"	1	"	1	8	0	0	8	0	0	"	0	"	"	"	"	9	1	0	9	46	0	"	46	3	1	0	3	1	1	0	3	42	1	0	43
1	"	"	1	"	0	"	0	3	0	1	3	1	0	0	2	0	0	0	1	"	"	"	"	3	3	0	9	1	7	0	8	3	2	1	3	9	2	3	14
1	16	10	27	"	"	"	"	2	0	"	2	2	0	"	3	1	0	0	1	1	17	0	18	"	"	"	"	3	0	0	3	0	1	"	1	3	0	1	3
3	"	"	3	3	"	"	3	31	0	0	31	3	0	"	3	6	0	0	6	20	3	1	23	360	0	"	361	"	"	"	"	27	2	0	30	93	4	2	98
"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	0	2	3	"	"	3	1	0	0	1	11	10	0	21	69	0	"	69	27	4	0	31	"	"	"	"	80	9	2	90
2	1	"	3	10	"	"	10	184	3	0	187	89	0	0	89	133	1	0	137	26	11	0	38	370	1	2	372	13	7	0	21	137	12	0	149	1,136	24	3	1,133
1,200	3,486	299	4,984	620	41	2	664	267	41	2	311	121	30	0	134	188	78	3	276	223	191	6	418	1,288	33	7	1,331	87	71	2	139	232	117	7	381	1,762	230	33	2,044

Observations.

On a pris cent francs pour unité; à cet effet on a négligé le nombre au-dessous de 50 francs et l'on a compté comme un le nombre au-dessus; de là résultent les différences que l'on rencontre dans les additions.

Le zéro indique une recette au-dessous de cinquante francs.

N^o XLIII¹⁰.

Statistique des recettes des transports par waggon, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Midi).	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	WOUSCROON.	TOURNAY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)....	430	"	4	14	0	"	27	3	6	3	7	4	1	12
	Malines	2	1	"	0	"	0	2	1	1	2	1	1	"	1
	Anvers.....	1,993	24	4	"	1	0	13	1	3	20	11	106	2	
	Stat ^s intermédiaires.	5	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	0
OUEST.	Termonde.....	88	1	"	1	"	"	1	"	"	"	1	2	"	1
	Gand	471	109	2	11	"	1	"	3	6	106	34	47	2	4
	Bruges.....	18	2	"	2	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"
	Ostende	43	8	1	14	"	"	10	0	"	"	7	"	0	"
	Courtray.....	124	12	"	3	1	"	49	0	1	"	14	18	"	1
	Mouscron	21	2	"	1	"	"	1	"	"	13	"	1	0	"
	Tournay.....	29	3	"	3	"	"	14	1	"	1	1	"	1	1
	Stat ^s intermédiaires.	40	3	"	1	"	"	0	1	"	1	3	6	"	2
EST.	Louvain.....	199	9	1	4	"	"	1	"	"	2	"	1	"	"
	Tirlemont.....	18	4	1	3	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"
	Landen.....	18	2	0	"	"	"	13	"	"	"	"	"	"	0
	St-Trond.....	74	9	"	16	"	"	32	2	"	"	1	"	"	"
	Waremmé.....	2	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	0
	Ans.....	7	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège.....	938	250	81	391	"	1	122	6	2	127	7	2	1	8
	Chénée.....	139	36	"	86	"	"	18	1	"	"	"	3	"	10
	Verviers.....	149	47	4	49	"	"	1	"	3	"	7	1	"	1
	Herbesthal.....	2	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"
	Stat ^s intermédiaires.	11	4	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
MIDI.	Bruxelles (Midi)....	240	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal.....	13	4	"	12	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte....	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.....	4	1	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons.....	66	40	"	13	"	1	4	"	"	"	"	"	"	1
	Quiévrain.....	30	19	"	2	1	"	17	"	"	"	"	"	"	"
	Charleroy.....	9	1	"	1	"	"	"	"	1	"	"	1	"	"
	Namur.....	63	37	1	3	"	"	12	"	"	"	"	3	1	"
	Stat ^s intermédiaires.	111	33	2	8	"	1	22	3	"	"	"	1	"	"
TOTAUX.....		5,446	666	102	332	3	6	367	24	26	278	96	199	8	47

TIRI MONT.	LANDEN.	ST-TROND.	WAREMME.	ANS.	LIÈGE.	CHÊNÉE.	VERVIERS.	HERBESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est	HAL.	BRAINE-LE-C ^{te}	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne du Midi	Observations.
1	1	2	1	12	262	15	66	"	7	"	"	"	"	"	"	"	"	On a pris cent francs pour unité
1	0	0	2	2	4	"	"	"	0	1	"	"	0	"	0	1	1	A cet effet, on a
10	"	20	1	9	679	42	421	15	22	1	"	9	161	12	42	94	96	négligé le nombre
0	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	1	au-dessous de 50
1	"	"	6	"	64	"	"	"	"	"	"	"	3	"	2	"	6	et l'on a compté
1	"	2	"	"	118	"	10	"	1	"	2	5	1	"	1	3	2	comme un le nom-
"	"	"	"	"	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	bre au-dessus. De
"	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	1	"	"	"	1	l'insistent les dif-
"	"	"	"	"	8	1	7	"	"	"	"	"	"	"	"	1	6	férences que l'on
"	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	rencontre dans les
"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	additions
"	"	"	"	"	14	"	"	"	"	1	"	"	3	"	"	1	2	Le zero indique
0	0	1	1	2	94	7	65	"	4	"	"	"	3	"	1	2	1	une recette au-
"	"	"	"	"	1	"	2	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"	dessous de 50 fr
1	"	"	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
0	"	"	1	0	6	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	"	5	
"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	"	"	6	"	1	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	0	1	"	"	"	0	8	"	2	"	"	"	51	"	"	"	6	
"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	1	0	"	"	19	"	"	0	"	"	"	"	1	15	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	1	"	0	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	5	94	4	6	100	31	
"	"	"	"	"	1	"	"	"	0	"	"	"	6	"	"	"	1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	
"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	1	"	"	4	"	"	"	"	0	"	0	"	1	1	1	0	
1	"	"	"	"	1	"	5	"	"	1	"	"	1	"	0	"	2	
"	"	"	"	"	1	1	"	"	1	"	"	"	0	1	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	1	"	2	"	2	
"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	5	0	"	0	2	0	2	3	
19	2	50	12	25	1,298	65	591	15	240	21	2	19	307	55	25	206	166	

260

N° XLIV.

État récapitulatif, PAR STATION, de la recette des marchandises, pendant l'année 1843.

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.	CHEVAUX		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 50 CENTIMES	TRANSPORT AU POIDS.					TOTAL.	CHEVAUX.	CROS BÉTAIL.
		1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1,000 francs.	1,001 à 5,000 francs.	Au-dessus de 5,000 francs.											
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.														
NORD.	Bruxelles . . .	1,000 25	1,759 50	769 25	1,364 25	534 15	99 05	5,016 45	28,920 00	29,278 59	54,472 34	7,711 92	120,382 85	36,386 00	4,454 75	671 50	
	Vilvorde . . .	43 15	28 90	6 00	27 00	"	"	105 05	877 20	900 70	1,437 89	226 77	3,442 56	"	"	"	
	Malines . . .	296 75	236 10	32 00	28 00	4 50	"	597 35	4,224 30	2,595 75	6,046 91	128 94	12,995 90	4,187 00	139 25	14,166 50	
	Duffel . . .	18 75	11 70	"	"	"	"	30 45	420 60	252 90	231 93	30 62	936 05	"	"	"	
	Contich . . .	"	"	"	"	"	"	"	66 60	71 72	96 59	13 34	248 25	"	"	"	
	Vieux-Dieu . .	"	"	"	"	"	"	"	78 60	184 64	222 61	"	485 85	"	"	"	
	Anvers . . .	569 75	436 40	240 85	435 50	195 60	19 65	1,897 65	17,668 20	20,854 88	48,845 25	7,155 38	94,523 71	14,570 00	14,344 00	4,427 00	
TOTAL . . .		2,018 65	2,472 60	1,048 10	1,854 75	734 25	118 60	8,246 95	52,255 50	54,139 18	111,353 52	15,266 97	233,015 17	55,022 00	18,938 00	19,265 00	
OUEST.	Cappelle . . .	2 75	3 40	"	3 75	"	"	9 90	245 40	178 70	595 85	98 48	1,118 43	"	"	"	
	Londerzeel . .	"	"	"	"	"	"	"	28 20	26 84	31 96	"	87 00	"	"	"	
	Malderen . . .	10 25	5 65	4 00	1 50	"	"	21 40	112 80	177 90	426 39	19 70	736 85	"	"	"	
	Termonde . . .	264 00	143 90	30 50	47 50	9 50	4 55	499 95	1,996 20	3,870 97	7,468 10	1,430 94	14,706 21	141 00	18 00	919 75	
	Audeghem . . .	18 25	8 05	3 00	9 00	"	"	38 30	531 60	772 12	1,494 70	1,036 40	3,834 82	"	"	"	
	Wichelen . . .	" 50	"	"	"	"	"	" 50	105 00	33 04	37 81	"	175 85	"	"	"	
	Wetteren . . .	32 75	20 05	13 25	16 75	38 80	"	121 60	610 20	719 23	1,047 60	103 87	2,480 90	42 00	"	271 00	
	Mello . . .	1 50	1 15	"	"	"	"	2 65	232 60	195 69	50 23	"	498 52	"	"	"	
	Gand . . .	870 65	1,044 40	354 95	517 95	113 35	44 20	2,945 50	11,804 70	14,548 20	29,984 22	7,585 17	63,924 29	5,756 00	1,143 25	1,909 50	
	Landeghem . .	4 50	"	"	"	"	"	4 50	56 40	86 88	184 42	57 30	385 00	"	"	"	
	Hansbeke . . .	"	"	"	"	"	"	"	1 80	2 13	1 11	"	5 04	"	"	"	
	Aeltre . . .	11 25	15 65	1 50	7 50	"	"	35 90	210 60	184 33	482 18	119 88	996 99	108 00	"	22 50	
	Bloemendaale .	"	1 50	2 00	"	"	"	3 50	111 60	96 59	104 68	40 22	353 09	"	"	"	
	Bruges . . .	396 05	465 40	132 50	269 25	111 90	24 00	1,399 10	3,995 40	3,832 26	5,319 87	927 61	14,175 14	2,748 00	441 00	1,666 75	
	Jabbeke . . .	"	"	"	"	"	"	"	14 40	41 46	25 75	"	81 61	"	"	"	
	Plasschendale .	"	"	"	"	"	"	"	19 20	41 52	80 41	"	141 13	"	"	"	
	Ostende . . .	228 75	226 65	122 50	90 25	12 00	31 00	711 15	3,302 40	9,024 13	8,018 57	2,807 22	23,152 32	18,981 00	365 00	7 50	
	Nazareth . . .	"	"	"	"	"	"	"	9 00	1 13	1 88	"	12 01	"	"	"	
	Beynse . . .	58 75	75 50	13 00	55 00	8 35	"	210 60	516 60	367 40	1,017 17	112 51	2,013 68	"	"	40 50	
	Wachelen . . .	"	"	"	"	"	"	"	1 20	4 00	5 86	"	11 06	"	"	"	
	Olse . . .	"	"	"	"	"	"	"	4 80	"	" 95	"	5 75	"	"	"	
	Waereghem . .	18 00	22 65	11 00	12 00	16 30	"	79 95	206 40	256 59	263 53	52 79	779 31	"	"	9 00	
	Harlebeke . . .	16 05	27 65	23 75	91 00	"	"	158 45	255 60	448 30	245 20	"	949 10	"	"	"	
	Courtray . . .	421 75	399 85	181 50	457 00	192 60	135 30	1,788 00	4,734 00	6,821 93	14,208 24	5,027 62	30,791 79	9,641 00	597 75	1,695 75	
	Mouscron . . .	27 75	32 05	24 00	15 00	7 40	"	106 20	432 00	801 29	1,576 83	267 55	3,077 67	444 00	175 50	94 50	
	Templeuve . . .	"	"	"	3 00	"	"	3 00	13 80	27 11	39 43	22 53	93 87	"	"	"	
	Tournay . . .	288 75	327 60	123 50	188 25	78 65	59 29	1,065 95	1,163 40	2,583 02	5,034 25	1,597 70	10,378 37	770 00	191 00	81 00	
	Tourenning . .	"	2 25	"	3 00	"	"	5 25	22 80	13 61	36 62	"	73 03	"	"	"	
	Roubais . . .	3 00	2 25	1 00	5 00	"	"	11 25	43 80	21 80	105 00	"	170 60	69 00	"	"	
TOTAL . . .		2,675 25	2,825 60	1,041 95	1,792 70	588 85	298 25	9,222 60	30,801 90	45,278 23	77,819 81	21,309 49	175,209 43	38,699 00	2,931 50	6,717 75	

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGGONS	BULLETINS.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION SUR LES ENRICHISSEMENTS	PRODUITS DU CAMIONNAGE.		PRODUIT DES FRAIS LE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.	PRODUIT DES PRIX DE LA LOCATION DES WAGGONS.	TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT DETAIL.	CHIENS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS	TOTAL.				PRISÉ A DOMICILE.	ALLUÉE A DOMICILE.			
"	9 00	5,133 25	20,701 80	53,490 57	15 650 61	"	90,042 98	41,015 50	323 90	33 20	449 70	1,389 28	861 00	"	301,346 11
"	"	"	684 80	443 12	99 38	"	1,227 30	178 00	22 20	"	"	36 60	"	"	5,011 71
530 00	"	14,633 75	15,845 74	7,420 41	1,275 89	"	24,542 04	1,485 00	91 00	"	681 54	1,013 84	4 00	"	60,203 42
"	"	"	104 70	17 36	59 50	"	181 86	53 00	" 0	"	"	5 06	"	"	1,209 52
"	"	"	117 50	" 96	13 41	"	131 87	"	"	"	"	" 08	"	"	360 20
"	"	"	"	1 19	1 28	"	2 47	"	"	"	"	" 50	"	"	488 82
274 50	29 25	19,074 75	185,590 16	118,576 97	4,846 28	"	309 013 41	208,192 00	102 10	7 109 20	435 87	1,783 03	2,405 55	"	659,215 32
604 50	18 20	38,845 75	223 044 70	179,950 58	22,146 63	"	425,141 93	350,925 50	643 70	7,147 45	1,567 11	4,228 99	3,270 55	"	1,028,053 10
76 00	"	76 00	802 40	101 07	9 30	"	912 77	"	"	94 60	"	4 75	"	"	2,206 45
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	87 00
"	"	"	250 30	15 28	15 51	"	281 09	49 00	30	"	"	2 75	"	"	1,096 39
617 75	"	1,535 50	3,733 83	15,745 59	361 07	"	19,840 49	9,238 00	90 10	"	"	306 72	297 50	"	46 665 47
"	"	"	202 55	240 89	15 43	"	458 87	530 00	4 90	"	"	"	6 00	"	4,872 89
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	176 35
1 438 50	"	1,709 50	365 20	241 91	50 17	"	659 28	"	20 10	6 70	"	27 54	"	"	5,067 02
"	"	"	"	" 52	" 80	"	1 32	"	"	"	"	"	"	"	502 49
1,848 25	"	4,901 00	22,546 39	30,164 43	1,898 34	"	54,607 16	35,979 00	321 60	"	317 20	434 15	190 00	"	109,316 90
66 50	"	66 50	15 00	171 83	29 60	"	216 43	210 00	"	"	"	"	"	"	922 43
"	"	"	2 30	"	"	"	2 30	"	"	"	"	"	"	"	7 54
1 217 00	"	1,239 50	5,542 15	228 57	2 13	"	5,772 65	75 00	9 20	"	"	"	"	"	8,237 44
"	"	"	6 910 90	102 29	15 78	"	7,028 97	"	"	"	"	"	"	"	7,385 56
2,935 75	"	5,063 50	8,016 05	5,076 68	420 59	"	13,513 32	2 678 00	249 80	"	103 00	519 72	36 00	"	40,485 58
"	"	"	184 10	58 03	" 25	"	242 34	126 00	"	"	"	"	"	"	449 99
"	"	"	57 83	"	" 50	"	58 33	"	"	"	"	"	"	"	199 48
27 00	"	399 50	43,183 76	12,620 47	2,183 16	"	57,987 39	2,541 00	270 80	"	46 50	2,161 51	38 09	"	106,309 22
"	"	"	"	3 07	"	"	3 07	"	"	"	"	"	"	"	15 08
451 50	"	492 00	156 22	309 21	45 30	"	510 93	231 00	24 10	"	"	27 50	"	"	1,509 81
"	"	"	"	" 60	"	"	" 60	"	"	"	"	" 10	"	"	11 76
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 75
330 75	"	339 75	76 40	18 19	"	"	94 59	"	9 40	"	"	" 56	"	"	1,303 56
103 50	"	103 50	100 00	32 38	23 47	"	155 90	"	10 20	"	"	5 10	"	"	1 382 25
725 50	"	3,019 00	22,718 76	15,232 87	1,022 91	"	38,094 54	7,668 00	225 30	"	"	393 39	40 00	"	92,561 02
33 75	"	304 75	4,630 50	664 83	120 58	"	5,415 91	171 00	67 10	"	"	134 55	"	"	9,720 18
"	"	"	"	"	47 82	"	47 82	32 00	"	"	"	"	"	"	176 69
6 00	"	278 00	18,242 64	4,576 24	1,047 89	"	23,866 77	3,711 00	102 10	"	17 50	67 90	44 00	"	40 301 59
"	"	"	6 15	30 36	"	"	36 51	"	"	"	"	4 65	"	"	119 44
"	"	"	"	136 96	9 60	"	166 56	"	2 80	"	"	7 00	"	"	427 21
9,897 75	"	19,547 00	137,743 70	85,814 27	7,318 40	"	230,876 37	63,279 00	1,414 80	91 30	514 20	4,097 94	571 50	"	543,523 14

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.	CHEVAUX.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 60 CENTIMES	TRANSPORT AU POIDS.					TOTAL.	CHEVAUX.	GROS BÉTAIL.
		1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1,000 francs.	1,001 à 5,000 francs.	Au-dessus de 5,000 francs.											
										1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.				
EST.	Harecht . . .	"	" 75	"	"	"	"	" 75	155 40	56 53	150 06	"	370 99	"	"	14 00	
	Wespelaar . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Louvain . . .	283 25	336 05	137 50	318 75	123 00	12 60	1,232 05	3,855 29	4,745 65	13,060 02	657 20	22,298 97	1,034 00	523 00	1,363 75	
	Vertryck . . .	2 00	"	"	"	"	"	2 00	121 80	89 74	135 79	8 70	356 03	"	"	"	
	Tirlemont . .	178 75	222 85	109 75	123 00	28 20	"	662 55	2,700 60	3,137 08	8,894 80	2,593 27	17,324 75	504 00	155 25	3,724 25	
	Esemel (Laer). .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 30	"	3 30	"	"	"	
	Landen . . .	61 00	59 75	17 50	34 75	5 75	"	178 75	350 40	157 82	638 33	90 06	1,236 61	"	58 00	308 75	
	Gingelom . . .	"	"	"	"	"	"	"	39 00	24 13	70 12	17 60	150 85	"	"	"	
	Rosoux . . .	"	"	"	"	"	"	"	4 80	30 00	60 16	"	94 96	"	"	"	
	Waremmes . .	95 50	131 45	67 50	100 75	11 90	"	407 10	480 60	214 17	542 66	297 46	1,564 89	"	14 00	57 00	
	Foshe . . .	2 25	" 75	"	2 25	"	"	5 25	42 60	38 54	61 65	"	162 79	"	"	"	
	Aus . . .	11 75	21 60	22 00	49 75	"	"	105 10	112 20	401 36	220 21	"	733 77	"	175 50	46 50	
	Haut-Pré . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Liège . . .	991 50	1,113 25	442 75	908 55	200 80	3 50	3,660 35	6,802 20	16,123 82	26,313 14	7,010 95	56,250 11	30,762 00	3,542 50	8,301 25	
	Châteaufort . .	5 50	5 65	1 00	6 00	"	"	18 15	81 00	193 98	894 34	109 32	1,278 64	"	"	"	
	Cinefontaine . .	"	3 00	"	"	"	"	3 00	13 20	32 69	43 52	"	89 41	"	"	"	
	Le Troz . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Messenvaux . .	"	"	"	"	"	"	"	7 20	22 45	9 24	"	38 89	"	"	"	
	Pepinster . . .	5 25	4 90	2 00	7 75	"	"	19 90	67 20	126 03	292 35	31 11	516 69	1,209 00	253 75	"	
	Verviers . . .	56 00	52 55	22 00	58 75	16 05	31 60	236 95	322 80	1,682 48	3,263 07	1,947 93	7,216 28	13,798 00	398 00	18 00	
	Dollain . . .	"	"	"	"	"	"	"	1 20	12 19	1 17	"	14 56	"	"	"	
Herbesthal . .	"	"	"	"	253 72	"	253 72	51 90	237 81	888 21	3,582 57	4,760 49	5,322 00	263 25	337 75		
Velm . . .	"	"	"	"	"	"	"	34 80	24 27	33 67	19 08	112 02	"	"	"		
St-Trond . . .	254 00	214 55	75 25	82 00	5 55	"	631 35	1,078 80	1,329 95	2,898 35	1,697 85	7,004 95	529 00	102 00	1,231 25		
	TOTAL . . .	1,946 75	2,167 10	917 25	1,692 30	645 87	47 70	7,416 97	16,302 90	28,710 69	58,504 26	18,062 10	121,579 95	54,148 00	5,485 25	10,412 50	

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETINS.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION SUR LES EVRANCEMENTS.	PRODUIT DU CAMIONNAGE		PRODUIT DES FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DELIARGEMENT.	PRODUIT DES PRIX DE LA LOCATION DES WAGGONS.	TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT BÉTAIL.	CHIENS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.				PRISE A DOMICILE.	REMISE A DOMICILE.			
"	"	14 00	378 35	19 19	5 40	"	402 94	25 00	"	"	"	3 75	"	"	817 43
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
294 00	7 50	2,188 25	121,080 06	50,284 29	1,942 42	"	173,306 77	19,746 00	88 70	8,600 45	252 90	714 66	30 00	"	230,432 75
"	"	"	635 15	19 50	" 61	"	655 26	36 00	"	"	"	" 25	2 00	"	1,051 54
5,070 50	"	8,930 00	18,882 55	8,500 54	2,450 46	"	29,833 55	1,410 00	61 10	"	170 90	464 17	8 45	"	59,479 47
"	"	"	47 90	"	"	"	47 90	"	"	"	"	"	"	"	51 20
47 25	"	414 00	13,569 33	846 16	886 75	"	15,302 24	1,089 00	20 20	"	"	10 10	"	"	18,250 90
"	"	"	787 50	243 39	41 10	"	1,071 99	"	"	"	"	8 61	"	"	1,231 45
"	"	"	1,650 55	125 51	178 47	"	1,954 53	"	"	"	"	6 46	"	"	2,055 95
10 50	"	81 50	13,047 59	832 97	266 89	"	14,147 45	154 00	34 40	"	"	15 31	"	"	16,404 85
"	"	"	229 10	42 86	7 20	"	279 16	"	"	"	"	" 23	"	"	447 43
"	"	222 00	145,137 17	2,673 15	60 64	"	147,870 96	660 00	6 50	"	"	27 03	"	2,850 00	152,375 36
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	4 00	6,847 75	210,259 60	54,422 78	1,713 40	"	266,395 78	86,713 00	205 10	"	1,375 59	3,038 78	1,673 00	"	466,921 46
"	"	"	19,168 88	8,118 76	247 38	"	27,535 02	19,292 00	3 00	"	"	46 50	10 00	"	48,183 31
"	"	"	1 20	"	"	"	1 20	"	"	"	" 50	"	"	"	94 11
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	38 80
"	"	253 75	776 70	1,046 42	107 34	"	1,930 46	111 00	2 50	"	"	"	"	"	4,043 30
"	1 00	417 00	5,073 58	8,964 53	230 84	"	14,268 95	3,231 00	21 80	"	20 85	8 25	10 00	"	39,229 08
"	"	"	"	"	"	"	"	"	" 10	"	"	"	"	"	14 68
"	78 50	699 50	2,765 00	1,073 50	682 50	"	4,521 00	"	"	"	"	155 62	"	"	15,712 33
"	"	"	50 25	176 02	71 35	"	297 62	"	"	"	"	" 30	"	"	409 94
1,676 25	"	2,999 50	5,909 30	9,528 71	1,146 80	"	16,584 81	7,052 00	45 00	"	1 05	211 37	42 00	"	35,101 63
7,098 50	91 00	23,067 25	539,449 76	146,918 28	10,039 55	"	716,407 59	139,419 00	488 40	8,600 45	1,861 79	4,711 39	1,775 45	2,850 00	1,082,346 24

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.	CHEVAUX.		
		SOMMES DE					OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT au minimum de 60 CENTIMES	TRANSPORT AU POIDS.					TOTAL.	CHEVAUX.	GROS BÉTAIL.
		1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1000 francs.	1.001 à 5.000 francs.	Au-dessus de 5.000 francs.											
MIDI.	Bruxelles (Midi)	145 25	302 70	130 25	236 00	15 25	34 15	933 60	6,845 40	5,827 01	21,345 63	7,153 71	41,173 75	13,636 00	2,155 50	661 00	
	Forest . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Ruysbroek . .	"	"	"	"	"	"	"	9 60	8 26	17 36	"	35 22	"	"	"	
	Loth . . .	"	"	"	"	"	"	"	22 80	7 01	9 16	"	38 97	"	"	"	
	Hal. . . .	77 25	70 75	31 00	76 00	23 60	3 25	281 25	936 00	630 43	1,004 69	98 51	2,678 63	43 00	"	"	
	Lendebecq . .	" 75	"	"	"	"	"	" 75	67 20	31 27	346 52	104 75	549 74	"	"	"	
	Tubise . . .	38 25	41 45	13 00	12 50	3 50	"	108 70	626 40	233 01	617 54	220 44	1,703 66	24 00	15 75	34 00	
	Hennuyères . .	"	"	"	"	"	"	"	2 40	" 63	12 22	"	15 30	"	"	"	
	Braine-Je-Comte	42 75	38 40	19 00	37 50	106 50	6 00	250 15	636 00	440 93	698 97	72 80	1,848 50	45 00	15 75	"	
	Soignies . . .	54 25	56 60	62 50	73 00	4 95	2 70	284 00	621 00	444 82	992 85	186 58	2,245 25	325 00	15 75	"	
	Jurbise . . .	24 25	28 00	9 00	20 50	"	"	81 75	291 60	310 46	504 05	142 38	1,248 49	78 00	76 25	"	
	Mons . . .	411 50	456 40	116 00	278 75	18 10	9 90	1,290 65	3,339 10	2,221 02	3,400 00	480 78	9,346 90	1,386 00	168 25	27 60	
	Jenmapes . . .	51 00	39 85	18 00	18 25	"	"	127 10	170 40	177 44	218 25	58 91	625 00	"	"	6 60	
	St-Ghislain . .	34 50	50 40	15 25	34 75	"	"	134 90	254 43	344 19	642 34	284 19	1,525 12	"	"	"	
	Boussu . . .	20 50	10 25	"	27 25	"	"	58 00	116 40	123 62	192 02	29 53	461 57	"	"	"	
	Thulin . . .	12 75	26 70	8 00	7 50	"	"	54 95	130 20	275 43	282 34	"	637 97	"	"	"	
	Quiévrain . . .	60 50	54 55	22 50	60 25	20 60	"	228 40	439 20	2,999 55	7,081 07	6,967 46	17,479 18	6,590 00	431 75	4 50	
	Renussies . . .	3 00	1 50	1 00	"	"	"	5 50	75 60	36 02	126 47	9 20	247 29	"	"	"	
	Nanage . . .	8 15	16 35	3 60	59 50	7 50	"	94 50	120 09	109 43	267 85	46 58	543 86	69 00	"	13 50	
	Luttre . . .	"	"	"	"	"	"	"	1 80	5 64	8 70	4 55	20 69	"	"	"	
	Gosselies . . .	10 50	14 20	9 00	53 03	"	"	86 70	145 80	218 80	463 68	162 61	990 89	"	"	"	
	Roux . . .	1 50	1 15	"	"	"	"	2 65	17 40	35 09	53 77	"	107 26	"	"	"	
	Marchiennes . .	16 75	16 85	4 65	21 75	"	"	60 00	127 20	148 03	432 45	198 60	995 28	"	"	"	
	Charleroy . . .	34 50	34 00	7 00	41 00	7 35	"	123 85	269 20	286 09	629 01	85 87	1,299 17	150 00	24 00	18 00	
	Châtelaineau . .	13 75	28 30	16 50	63 50	20 35	4 95	151 45	206 40	103 55	275 40	30 07	615 42	"	"	"	
	Tamine . . .	14 50	1 90	1 50	"	"	"	17 90	82 80	26 22	77 30	44 90	233 22	"	"	"	
	Monstier . . .	1 00	"	"	"	"	"	1 00	10 20	9 18	25 41	5 27	50 06	"	"	"	
	Floreffe . . .	"	"	"	"	"	"	"	20 40	16 75	74 72	52 94	164 81	"	"	"	
	Namur . . .	46 50	46 35	13 60	43 00	29 45	12 50	190 80	447 00	853 98	1,780 86	430 18	3,512 02	956 00	205 75	7 50	
RÉCAPITULATION.	Ligne du Midi .	1,123 65	1,348 65	510 15	1,169 00	326 55	72 55	4,548 55	15,951 90	15,932 91	41,587 80	16,872 61	90,345 22	25,502 00	3,128 75	771 50	
	Id. de l'Est .	1,946 75	2,167 10	917 25	1,692 30	645 87	47 70	7,416 97	16,302 90	28,710 69	58,504 26	18,062 10	121,579 95	54,148 00	5,483 25	10,412 50	
	Id. de l'Ouest .	2,675 25	2,825 60	1,041 95	1,792 70	588 85	298 25	9,222 60	30,801 90	45,278 23	77,819 81	21,309 40	175,209 43	38,699 00	2,931 50	6,717 75	
	Id. du Nord .	2,018 65	2,472 60	1,048 10	1,854 75	734 25	118 60	8,246 95	52,255 50	54,139 18	111,353 52	15,266 97	233,015 17	55,622 60	18,938 00	19,265 00	
TOTAUX GÉNÉRAUX.		7,761 30	8,811 95	3,517 45	6,503 75	2,295 52	537 10	29,435 07	115,312 20	144,061 01	259,265 39	71,511 17	620,149 77	171,371 00	30,483 50	37,166 75	

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE.					TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETINS.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION SUR LES EMBRANCHEMENTS.	PRODUIT DU CAMIONNAGE		PRODUIT DES FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.	PRODUIT DES PRIX DE LA LOCATION DES WAGGONS.	TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT DETAIL	CHIEFS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS	TOTAL.				PRISE A DOMICILE	REMISE A DOMICILE			
276 50	"	3,011 00	30,966 85	32,319 65	2 106 45	40 90	61,483 36	5 901 00	97 10	498 05	3 15	35 72	212 00	"	131,096 93
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	2 00	15 70	2 20	"	23 00	"	"	"	"	8 34	"	"	58 56
"	"	"	2 00	1 60	6 10	"	9 75	"	"	"	"	"	"	"	48 72
100 50	"	100 50	2,187 97	1,521 60	763 42	"	4,472 42	796 00	10 40	" 38	5 70	74 31	18 00	"	8,480 53
"	"	"	316 35	1,613 30	10 74	"	1,940 62	"	"	"	"	27 51	"	"	2,518 65
"	"	9 75	2,707 15	2,176 43	277 35	"	5,320 91	"	10 20	222 78	"	92 48	2 00	"	7,430 48
"	"	"	3,703 00	"	"	"	1,103 50	"	"	67 50	"	"	"	"	3 786 30
13 50	"	29 25	1,055 11	228 36	"	"	10,733 15	290 00	16 10	"	"	41 94	"	"	13,257 12
"	"	15 75	31,436 64	4,434 57	151 43	"	38,202 94	497 00	43 50	313 40	"	1,011 94	36 00	"	43,026 77
"	"	76 25	5,773 90	630 20	142 57	"	6,546 67	54 00	2 80	83 20	"	137 75	"	"	8,328 96
"	"	195 20	8,023 81	8,589 30	2,381 19	"	18,994 30	6,350 00	60 00	90 80	"	34 00	20 00	"	17,973 05
"	"	6 00	5,916 39	537 05	240 92	"	6,714 36	440 00	10 10	"	2 53	536 76	49 00	"	8,310 85
17 20	"	17 25	6,613 45	452 29	268 43	"	7,334 07	783 00	5 30	1 40	"	16 75	101 95	"	9,948 64
"	"	"	220 50	172 90	51 95	"	445 40	711 00	2 20	"	"	4 01	"	"	1,682 18
"	"	"	1,485 75	97 11	24 58	"	1,577 44	837 00	1 10	"	"	5 68	"	"	3,164 14
"	"	456 25	10,635 10	6,385 67	1,451 73	"	18,675 55	3,206 00	27 50	3 20	"	"	8 00	"	40,674 13
"	"	"	41,237 80	2,985 40	"	"	47,226 30	"	9 10	1,600 50	"	3 517 75	"	"	52,616 44
"	"	15 30	56,112 50	7,962 42	189 31	"	64,704 29	413 00	41 20	568 00	"	199 17	"	1,125 00	67,792 07
"	"	"	16 00	"	"	"	16 90	"	"	"	"	"	"	"	37 59
103 50	"	103 50	11,836 40	251 17	61 02	"	12,202 09	"	5 80	237 85	"	4 75	"	"	13,631 58
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	109 91
"	"	"	11,211 61	183 01	67 38	"	11,462 48	"	7 00	1 30	"	143 50	"	"	12,580 56
"	"	42 00	28,602 14	1,975 67	294 94	"	30,872 75	2,144 00	12 30	360 88	30 00	34 75	664 80	"	35,734 50
"	"	"	8,913 32	358 70	157 54	"	9,659 61	744 00	7 00	"	"	"	"	"	11,177 48
198 00	"	198 00	3,722 95	735 35	24 43	"	4,482 73	945 00	1 10	109 57	"	"	56 10	"	6,043 62
"	"	"	22 80	" 20	"	"	23 00	"	"	"	"	"	"	"	74 11
"	"	"	"	"	"	"	"	"	" 10	"	"	"	"	"	184 94
"	"	213 25	3,900 95	15,163 38	180 37	"	19,244 70	3,491 00	11 40	230 05	"	7 00	"	"	27,756 72
700 25	"	4,669 50	290,631 26	90,113 99	9,286 17	40 95	390,072 37	27,521 00	386 40	4,423 56	41 38	5,759 67	1,199 85	1,125 00	533,534 50
7,098 50	91 00	23,087 25	559,449 76	146,918 28	10,039 55	"	716,407 59	139,419 00	458 40	8,690 45	1,861 79	4,711 39	1,775 45	2,650 00	1,082,346 24
9,807 70	"	19,547 00	137,743 70	85,814 27	7,318 40	"	230 876 37	63,279 00	1,414 80	91 30	514 20	4,097 94	371 50	"	547,523 14
604 50	38 25	38,845 75	323,044 70	179,959 58	23,146 65	"	425,141 93	250,925 50	613 70	7,147 45	1,567 11	4,228 99	3,270 55	"	1,028,055 10
18,310 00	129 25	56,009 50	1,210,869 42	502,797 12	48,790 77	40 90	1,762,498 26	451,141 50	2 933 30	20,262 76	3,984 48	18,797 99	6,817 35	3,975 00	3,207,458 98

Nº XLV.

[illegible]

N° XLVI.

*Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis le 1^{er} janvier
jusqu'au 31 décembre 1845.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
VOYAGEURS.		
3 mai.....	Trois hommes.....	Ont sauté des voitures d'un convoi dont un waggon à marchandises avait pris feu.....
Id.....	Une femme.....	Id.....
Id.....	Huit hommes.....	Id.....
Id.....	Quatre femmes.....	Id.....
12 juin.....	Un homme.....	Tombé en descendant du convoi avant qu'il fut arrêté.....
30 octobre.....	Un homme.....	Choc résultant de la rupture d'un essieu.....
EMPLOYÉS ET OUVRIERS DE L'EXPLOITATION.		
6 février.....	Un garde excentrique....	En chargeant un waggon.....
21 mars.....	Un ouvrier.....	En pesant des waggons.....
3 mai.....	Un garde-convoi.....	A sauté d'un convoi dont un waggon à marchandises avait pris feu.
Id.....	Un mécanicien.....	Id.....
Id.....	Un garde-convoi.....	Id.....
5 mai.....	Un garde-impériale.....	Tombé par suite de la rupture d'un essieu.....
29 mai.....	Un garde-tender.....	En passant d'un tender à un waggon à bagages.....
30 juillet.....	Un forgeron.....	Tombé en descendant d'une locomotive en mouvement.....
12 août.....	Un aide-cantonnier.....	Tombé dans le tunnel.....
6 décembre.....	Un garde-route.....	Tombé sous un waggon.....
11 décembre.....	Un ouvrier aux fours à coak.	Atteint par une locomotive.....
PERSONNES ATTEINTES EN CIRCULANT SUR LA ROUTE.		
9 avril.....	Un homme.....	Renversé par un waggon en marche.....
28 mai.....	Un homme.....	Renversé par la locomotive en traversant la voie au moment du passage d'un convoi.....
14 juin.....	Un enfant.....	Pris entre deux voitures en traversant une voie d'évitement.....
12 septembre.....	Un homme.....	Renversé par la locomotive en traversant la voie au moment du passage d'un convoi.....
18 septembre.....	Une femme.....	Id.....
12 novembre.....	Un homme.....	Id.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Tués.....	Entre Gingelom et Waremmé.	
Id.....	Id.	
Blessures.....	Id.	
Id.....	Id.	
Fractures.....	A Audeghem.	
Légères contusions.....	Entre Tournay et Mouscron.	
Fracture à la jambe.....	Louvain.	
Id. à la tête.....	Bruxelles (Midi).	
Tué.....	Entre Gingelom et Waremmé.	
Blessures.....	Id.	
Id.....	Id.	
Légère blessure à la tête.....	Contich.	
Tué.....	Entre Vilvorde et Bruxelles.	
Contusions.....	Marcinelle.	
Fracture à la jambe.....	Entre Chaudfontaine et Chênée.	
Tué.....	Wetteren.	
Main écrasée et bras cassé.....	Ans.	
Fractures et blessures.....	Manage.	
Tué.....	Traverse de Ledeborg.	
Id.....	Stat ⁿ de l'Allée-Verte à Bruxelles.	
Id.....	Capelle-au-Bois.	
Id.....	Buggenhout.	
Id.....	Ledeborg.	

272

N° XLVII.

*Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis le 1^{er} janvier
jusqu'au 31 décembre 1844.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
VOYAGEURS.		
17 mai.....	Deux femmes.....	Rupture d'un ossieu de waggon et déraillement d'une partie du convoi.
Id.....	Une femme.....	Id.....
Id.....	Trois hommes.....	Id.....
Id.....	Une femme.....	Id.....
Id.....	Trois hommes.....	Id.....
Id.....	Deux femmes.....	Id.....
26 mai.....	Un homme.....	Tombé d'un waggon découvert, par imprudence.....
8 septembre.....	Id.....	Tombé en descendant du convoi avant qu'il fût arrêté.....
EMPLOYÉS ET OUVRIERS DE L'EXPLOITATION.		
9 janvier.....	Un chauffeur.....	Tombé d'un tender par suite du déraillement d'une locomotive....
25 février.....	Un garde-convoi.....	Tombé en passant d'une voiture à l'autre.....
26 mars.....	Un chauffeur.....	Tombé du palier en approvisionnant d'eau les chaudières des machines fixes.....
8 mai.....	Un piocheur.....	Atteint par la machine au passage d'un convoi.....
1 ^{er} juillet.....	Un surveillant.....	Tombé d'un waggon en s'appuyant sur la portière ouverte.....
16 juillet.....	Un garde-frein.....	Tombé en passant d'une voiture à une autre.....
11 août.....	Un garde-barrière.....	Renversé par une locomotive en traversant la voie.....
1 ^{er} septembre.....	Un garde-convoi.....	Pris entre deux voitures à l'arrivée d'un convoi.....
22 septembre.....	Un chauffeur.....	Renversé par une machine qu'il était occupé à graisser.....
14 novembre.....	Deux machinistes.....	Déraillement de deux locomotives.....
Id.....	Un chauffeur.....	Id.....
PERSONNES ATTEINTES EN CIRCULANT SUR LA ROUTE.		
1 ^{er} janvier.....	Un homme.....	Renversé par une locomotive en traversant la voie.....
24 mars.....	Id.....	Id.....
24 juillet.....	Id.....	Id.....
15 août.....	Une femme.....	Id.....
30 septembre.....	Un homme.....	Id.....
6 décembre.....	Id.....	Id.....
SUICIDES.		
3 août.....	Un homme atteint d'aliénation mentale.....	S'est jeté sous les roues d'un waggon en marche.....
8 août.....	Un homme.....	S'est jeté sur les rails au départ d'un convoi.....
27 octobre.....	Id.....	S'est jeté sous les roues d'une locomotive.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Tuées.....	Vieux-Dieu.	
Blessures graves.....	Id.....	Morte dans la nuit.
Jambe fracturée.....	Id.	
Id.....	Id.	
Contusions et blessures.....	Id.	
Id.....	Id.	
Jambe coupée.....	Godarville.	
Jambe fracturée.....	Vertryck.	
Tué.....	Entre Londerzeel et Malderen.	
Blessure à la tête.....	Entre Gosselies et Marchiennes.	
Bras fracturé et contusions à la tête....	Haut-Pré.	
Tué.....	Foxhe.	
Jambe fracturée.....	Nazareth.	
Pied écrasé.....	Hennuyères.	
Blessures.....	Entre Thulin et Quiévrain.	
Contusions.....	Anvers.	
Bras fracturé.....	Hal.	
Blessures.....	Herbesthal.	
Id.....	Id.	
Tué.....	Anvers.	
Id.....	Loth.	
Id.....	Bruxelles.	
Id.....	Malines.	
Blessures graves.....	Lautzenberg.	
Id.....	Ronheide.	
Tué.....	Haut-Pré.	
Id.....	Malines.	
Id.....	Contich.	

276

N° XLVIII.

*Arrêté royal ayant pour objet de prévenir le transport par le chemin de fer,
de matières nuisibles ou dangereuses.*

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu les art 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835, concernant l'exploitation des chemins de fer, articles ainsi conçus :

« ART. 2. Le Gouvernement pourra établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie.

» ART. 3. Il pourra déterminer les peines, conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions aux dispositions prises en vertu de la présente loi. »

Revu l'art. 45 de notre arrêté du 22 mars 1842, portant que, si l'administration avait des motifs de présumer une fraude ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées telles, elle pourrait toujours exiger l'ouverture des colis ou en refuser le transport ;

Voulant assurer l'exécution de cette disposition et prévenir les dangers auxquels de fausses déclarations peuvent exposer les voyageurs ;

Sur le rapport et la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. L'administration pourra refuser le transport de tous colis et paquets qui ne seront pas accompagnés d'une déclaration signée par l'expéditeur et portant indication de l'espèce et de la quantité des objets y contenus.

ART. 2. Toute fausse déclaration sera punie des peines comminées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ardennes, le 19 mai 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

N^o XLIX.

Arrêté ministériel ordonnant la suppression des voies d'évitement dans quelques haltes intermédiaires.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Considérant qu'il résulte d'un rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, que les évitements établis dans plusieurs haltes intermédiaires pour le service du transport des marchandises, présentent des inconvénients et des dangers réels pour la marche des convois;

Considérant que, pour une partie des haltes intermédiaires, le maintien des évitements n'est pas justifié par le mouvement des marchandises;

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. Les évitements indiqués à l'état ci-annexé, seront supprimés ; en conséquence, les excentriques avec aiguilles ou rails mobiles qui sont placés dans les localités indiquées à cet état seront remplacés dans la voie par des rails ordinaires. Ils pourront être remplacés dans celles de ces localités où l'administration le jugera nécessaire, par un système mobile n'interrompant point la continuité de la voie.

Expédition du présent arrêté sera adressée au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, qui est chargé d'en assurer l'exécution.

Bruxelles, le 25 juillet 1844.

A. DECHAMPS.

FIN.