

(1)

(N° 3.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION 1852 — 1854.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1852.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,
IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE,
RUE DE LOUVAIN.

1853

(1A)

Messieurs,

Conformément à l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de vous présenter le compte-rendu des opérations du chemin de fer de l'État, pendant l'exercice 1882.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1852.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

Allocations et dépenses.

Les dépenses totales effectuées pour le premier établissement du chemin de fer s'élevaient, au 31 décembre 1851, ainsi que le renseigne le compte-rendu des opérations de cette année, à la somme de fr. 167,804,145 54

Les dépenses de même nature avaient atteint, au 31 décembre 1852, le chiffre de fr. 168,526,381 64

La différence entre ces deux sommes, soit fr. 722,236 10

indique le capital employé du 31 décembre 1851 au 31 décembre 1852.

Ce capital a été utilisé de la manière indiquée ci-dessous :

Pour la route proprement dite jusqu'à concurrence de . . . fr.	233,642 66
Pour les bâtiments et dépendances, etc.	190,425 54
Pour les dépenses générales	17,589 10
Pour le matériel des transports	280,578 80
Total égal à celui renseigné plus haut fr.	<u>722,236 10</u>

Il est à remarquer que la somme de fr. 167,804,145-54 comprend celle de fr. 78,953-44 payée aux sieurs Legrand et Duez pour une emprise de terrain, bien que cette dernière somme ait été mise par la loi à la charge du budget de l'exercice 1850. Cette marche a paru devoir être adoptée parce qu'il s'agissait en réalité d'une dépense de premier établissement du chemin de fer et, dès lors, qu'il était régulier d'en tenir compte, non pas conformément à son imputation légale, mais au but qui lui était assigné. C'est le motif qui l'a fait comprendre dans les dépenses de construction effectuées en 1851.

La dépense totale du premier établissement du chemin de fer au 31 décembre 1852, se répartit ainsi qu'il suit :

Route proprement dite	fr.	124,896,885	83
Bâtiments et dépendances		14,501,181	72
Dépenses générales		5,176,573	05
Matériel des transports		24,151,741	02
Ensemble	fr.	<u>168,526,381</u>	<u>64</u>

Ajoutant à cette somme certaines dépenses d'exploitation et autres prélevées sur le fonds de construction et s'élevant à fr.		715,105	79
on trouve un total de	fr.	<u>169,239,485</u>	<u>43</u>

qui forme l'import des frais considérés comme spécialement alloués pour l'établissement de la voie ferrée et l'achat du matériel roulant.

L'emploi détaillé de la somme ci-dessus se trouve indiqué au tableau annexé sous le n° I.

Les sommes prélevées sur les différents emprunts, contractés en partie par l'État pour faire face aux frais de construction de la voie ferrée, se sont élevées en total et en valeur effective à	fr.	170,742,655	15
total auquel il faut ajouter le paiement repris ci-dessus de		78,953	44
ce qui porte à	fr.	<u>170,821,568</u>	<u>57</u>
le montant total des fonds alloués pour les frais de premier établissement de la voie, des bâtiments et dépendances, etc.			
La dépense ayant été de		169,239,485	43
Il reste disponible	fr.	<u>1,582,083</u>	<u>14</u>

Cette somme se subdivise ainsi qu'il suit :

Fonds non employés sur les crédits ouverts à la régie . fr.	319,789	67	
Restant sur divers emprunts	1,262,293	47	
Total égal	fr.	<u>1,582,083</u>	<u>14</u>

Mais il est à remarquer que la somme de fr. 170,742,655-15, dont il a été question plus haut, et qui représente la part afférente au chemin de fer dans le produit effectif des six emprunts contractés par l'État et détaillés à l'annexe

n° XXII, correspond à une somme nominale de fr. 190,568,426-96. C'est donc en réalité pour cette dernière somme que la construction du chemin de fer entre dans le montant des charges qui pèsent sur le Trésor.

En déduisant du montant nominal ci-dessus des divers emprunts, la somme disponible reprise déjà d'autre part et s'élevant à fr. 1,582,083-14, on trouve que la dépense totale faite pour l'établissement du chemin de fer au 31 décembre 1852, représente en capital nominal la somme de fr. 188,786,343-82.

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses.

Le tableau ci-dessous indique les dépenses d'exploitation pendant l'exercice 1882 :

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE.
Personnel.		
58	Traitements et indemnités.	1,115,239
59	Primes aux fonctionnaires et employés.	100,000
TOTAL Fr.		1,215,239
Salaires.		
60	Service général. — Direction	16,800
61	Entretien, surveillance et police de la route.	1,124,600
62	Locomotion et entretien du matériel.	1,554,380
63	<i>Litt. A.</i> Transports et perception	795,600
	<i>Litt. B.</i> Primes pour économie de coke et régularité	39,300
TOTAL Fr.		3,530,680
Travaux et fournitures.		
64	Impressions, papiers, fournitures de bureau.	138,044
65	Entretien et amélioration des routes, stations, etc.	450,000
A reporter.		588,044

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE.
	Report.	588,044
66	Renouvellement des billes et fers de la voie	811,000
67	Approvisionnement de combustible et redevances aux compa- gnies concessionnaires	2,004,000
68	Renouvellement du matériel.	295,000
69	Camionnage, pertes et avaries, loyers, etc.	294,500
	TOTAL Fr.	3,992,544
	Télégraphes.	
73	Traitements et salaires du personnel.	44,000
74	Entretien	9,000
	TOTAL Fr.	53,000
	Régie.	
	Personnel	36,500
	Matériel.	3,500
	TOTAL Fr.	40,000
	Récapitulation.	
	Personnel.	1,215,239
	Salaires.	3,530,680
	Travaux et fournitures.	3,992,544
	Télégraphes.	53,000
	Régie	40,000
	TOTAL Fr.	8,831,463

En déduisant de ce total la dépense afférente à l'exploitation et à l'entretien des lignes télégraphiques, les dépenses propres au chemin de fer se réduisent à une somme de fr.

La dépense correspondante en 1851 ayant été de

il s'ensuit une différence de fr.

en faveur de l'exercice 1852.

8,778,463 »

8,880,532 81

102,069 81

Toutefois cette différence ne peut être considérée comme une économie réalisée en 1852. J'ai fait remarquer en effet dans le précédent Compte-rendu que les dépenses de 1851 étaient grevées d'une charge de 295,000 francs votée au budget de cet exercice pour la réparation des dommages occasionnés par les inondations des mois de février et d'août 1850. En tenant compte de cette circonstance, et en déduisant la somme de 295,000 francs des dépenses effectuées en 1851, on trouvera que les frais d'exploitation ont dépassé en 1852 de la somme de fr. 192,950-19 les mêmes frais effectués en 1851.

Mais la comparaison des dépenses de deux exercices successifs ne peut avoir de signification que pour autant qu'on prenne en même temps en considération le travail effectué dans le cours de ces exercices. Il est clair, en effet, qu'une réduction de frais peut présenter un résultat plus désavantageux qu'un accroissement de dépense, dans le cas, par exemple, où cette réduction se produirait simultanément avec une dépression de trafic et, par conséquent, du revenu.

Or, si l'on réunit les chiffres résultant de l'exploitation du chemin de fer depuis 1849 jusqu'en 1852 compris, en faisant abstraction des dépenses et des recettes du télégraphe électrique et en déchargeant les exercices 1850 et 1851 des dépenses extraordinaires provenant de la nécessité de réparer les désastres occasionnés par les inondations, opération qui a pour but de restituer aux frais d'exploitation de ces deux derniers exercices une situation normale, on formera le tableau suivant :

PÉRIODES COMPARÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.	TANTIÈME p. o/o.
1849	12,935,920 91	8,298,163 27	64
1850	14,843,719 47	8,473,585 97	64
1851	15,885,488 47	8,585,522 81	54
1852	16,913,207 54	8,778,463 "	52

D'où il suit que, si la dépense d'exploitation s'est augmentée d'année en année de manière à atteindre, en 1852, un chiffre plus élevé de près de 500,000 francs que la même dépense en 1849, il a été réalisé, par contre, un excédant de recettes de plus de trois millions de francs en faveur de l'exercice 1852.

Le tableau qui précède fait voir, en outre, que le rapport entre la dépense et la recette brute s'est modifié d'une manière favorable, puisqu'il a été, en 1852, de 52 p. o/o seulement, tandis qu'il s'était élevé, en 1851, à 54 p. o/o et, en 1849 et 1850, à 64 p. o/o.

Cette dernière remarque constate, pour ainsi dire surabondamment, que le service une fois convenablement organisé, il est possible de faire un plus grand emploi de la route et du matériel, en un mot d'augmenter la quantité de travail et conséquemment le revenu de la voie ferrée sans aggravation sensible des frais d'exploitation. Il est donc indispensable d'attirer vers le chemin de fer la plus grande somme de mouvement possible, puisque l'augmentation de produit croît

dans une proportion beaucoup plus rapide que les dépenses. Cette dernière considération semble militer en faveur des tarifs modérés, particulièrement pour toutes les marchandises dont la consommation peut s'accroître ensuite d'une réduction des prix de transport, par cette raison que des tarifs de l'espèce n'altéreraient pas sensiblement les prix de revient.

BILLES ET RAILS.

L'annexe n° II fait voir qu'on a enlevé des voies, en 1852, 69,270 billes de diverses essences de bois, qui ont été remplacées par 60,902 billes neuves.

La différence qu'on remarque entre ces deux nombres provient du plus grand écartement que permet de donner aux billes l'emploi de rails à *double bourrelet*.

Cette différence représente à peu près une économie de 12 p. % sur la dépense qui aurait dû être faite dans l'hypothèse du maintien de la distance adoptée pour les traverses de route avant l'usage des rails forts. C'est un avantage qu'il convient de signaler, puisqu'il en résulte une économie de billes compensant en partie le prix plus élevé de rails de 34 kilogrammes au mètre courant.

Indépendamment des billes de remplacement, l'administration a encore employé 27,310 billes pour la construction de doubles voies et de voies d'évitement, ce qui porte à 88,212 le nombre total de billes utilisées en 1852.

Le prix moyen des billes en bois de chêne s'est élevé pendant cet exercice à fr. 4-48, et celui des billes en bois de sapin à fr. 3-05. (Annexe n° III.)

L'administration ne s'est pas attachée, en 1852, à l'emploi exclusif de billes en bois de chêne. L'expérience ayant constaté que d'autres essences pouvaient être, dans certaines conditions, d'un usage avantageux, on a fait emploi de 18,101 billes en sapin gras du pays, qui parfois semblent devoir présenter une aussi longue durée que celles en chêne, tout en offrant un prix d'acquisition beaucoup plus avantageux.

Jusqu'à présent il n'a pas encore été possible de se fixer définitivement sur l'importance des divers procédés préconisés pour la conservation des bois. L'administration ne perd pas cet objet de vue et suit régulièrement les expériences qu'exigent ces procédés. Elle s'occupe en même temps de l'essai des plateaux en fer de fonte reliés entre eux par des tringles en fer forgé, lesquels seraient destinés à remplacer les traverses en bois. J'ai fait connaître, dans le précédent Comptendu, que j'avais fait procéder à l'adjudication de 5,000 plateaux de l'espèce, afin de constater l'influence que leur emploi pourrait exercer au double point de vue de la réduction des dépenses d'entretien et de la solidité des voies.

Le tableau annexé sous le n° III renseigne, outre le prix des billes utilisées en 1852, le prix de celles employées antérieurement sur les différentes sections du chemin de fer à partir de l'exercice 1849.

En prenant la moyenne des prix à partir de cette dernière année on trouve les résultats ci-après :

Billes en chêne, 1849 . . .	fr.	4	16
Id., 1850 . . .		4	18
Id., 1851 . . .		3	60
Id., 1852 . . .		4	48

Billes en sapin, 1849	5 88
Id., 1851	2 41
Id., 1852	5 05

Il n'a pas été procédé à une adjudication de billes de sapin en 1850.

On voit que le prix des billes en bois de chêne, qui était tombé en 1851 à fr. 5-60, s'est relevé en 1852 à fr. 4-48 et dépasse ainsi le prix alloué pour les autres années.

Des fluctuations se font aussi remarquer dans le prix des billes en sapin qui n'ont pu être obtenues en 1852 à des conditions aussi favorables qu'en 1851.

Quoi qu'il en soit, les billes en sapin paraissent devoir se maintenir à des prix généralement plus avantageux que celles en chêne.

Les rails employés pendant l'exercice 1852 pour le service de l'entretien comportent ensemble un développement de 150,511³⁷/₁₀₀ mètres courants, tant en rails neufs que remaniés.

Il a été en outre employé pour la construction d'une seconde voie et des voies d'évitement 50,166 mètres⁶⁶/₁₀₀ courants de rails. (Annexe n° IV.)

Les fers enlevés des voies et mis définitivement hors de service présentent un développement de 134,421 mètres courants.

La différence qu'on remarque entre ce dernier chiffre et celui des rails neufs provient de ce qu'une partie des rails enlevés comportant ensemble 15,890 mètres courants, a été jugée susceptible de remploi et sera utilisée plus tard.

Le prix moyen d'un tonneau de rails (1,000 kilogrammes) s'est élevé à 180 fr. environ, et présente ainsi une augmentation sur le prix des rails fournis en 1851, qui n'avaient coûté à l'administration que 170 francs.

Il reste encore dans les voies 1,451,900 mètres courants de rails des anciens modèles dits *ondulés et parallèles*. Les rails à *double bourrelet* présentent un développement de 1,047,900 mètres courants, et entrent conséquemment pour ⁴²/₁₀₀ environ dans la longueur totale développée des rails.

Le tableau comparatif ci-dessous indique le nombre de billes et la quantité de mètres courants de rails placés dans les voies, mais seulement pour le service de l'entretien dans le courant des quatre derniers exercices :

DÉSIGNATION DES PÉRIODES.	BILLES.	RAILS.
	Nombre.	Mètres courants.
1849	85,733	113,786.19
1850	72,118	109,777.31
1851	44,050	101,463.37
1852	60,902	150,311.37

La dépense pour les billes et fers soldée sur les allocations du budget et les

crédits supplémentaires s'est élevée pendant les quatre exercices ci-dessus, à savoir :

En 1849, à fr.	881,886 15
En 1850,	866,909 06
En 1851,	804,000 »
En 1852, approximativement	811,000 »

CHARBON ET COKE.

Les quantités et le prix de la houille consommée en 1852 sont renseignés à l'annexe n° V.

L'approvisionnement de houille en roche, pour le service de l'arsenal, s'est élevé à 129,550 kilogrammes. Le prix d'achat étant de fr. 1,791-68, le tonneau de mille kilogrammes a été payé à raison de fr. 15-85.

Le charbon autre que le charbon en roche, destiné aux forges, salles d'attente, machines fixes, etc., a coûté moyennement fr. 7-09 le mètre cube, la dépense s'étant élevée à fr. 62,147-64 pour 8,759^m,419.

L'administration qui ne s'était réservé la fabrication du coke en 1851 qu'au seul four de Hal, a fabriqué en 1852, non-seulement dans ce four, mais encore dans ceux de Manage, Jemmapes, Malines et Ans.

La quantité totale de coke fabriqué dans ces cinq fours s'est élevée à 26,235,335 kilogrammes, et a coûté, tous frais compris, fr. 377,286-59.

En déduisant de cette dépense la valeur du menu coke et des cendres, elle se réduit à fr. 369,750-69, ce qui porte le prix du coke fabriqué par l'État à fr. 0-493 par hectolitre ou à fr. 14-09 par tonneau de mille kilogrammes. (Annexe n° VI.)

L'industrie privée a fourni pour les machines 28,338,750 kilogrammes de combustible, dont le prix d'achat s'est élevé, en suite d'adjudications publiques, à fr. 14-90 le tonneau. (Annexe n° VII.)

Il y a donc en définitive une différence de 81 centimes par 1,000 kilogrammes en faveur du coke fabriqué par l'administration.

Comparant le prix moyen du coke en 1851 et 1852, on trouve pour le coke fabriqué par l'État :

En 1851 fr.	15 46
En 1852	14 09
Différence . . . fr.	<u>1 57</u>

en moins en faveur du second de ces exercices.

Pour le coke livré à l'administration, l'on a :

En 1851 fr.	17 27
En 1852	14 90
Différence . . . fr.	<u>2 57</u>

également en faveur de l'exercice 1852.

En cherchant le prix moyen sans distinction de l'origine du combustible consommé par les machines pour le parcours, le stationnement, l'allumage et le service, on reconnaît que ce prix moyen a été de fr. 14-51 par 1,000 kilogrammes. Or, si l'on applique ce prix à la consommation effectuée de 53,869,149 kilogrammes, on voit que la dépense totale de ce combustible s'est élevée à fr. 810,661-53, c'est-à-dire à une valeur représentant environ $\frac{1}{10}$ de tous les frais d'exploitation.

Cette dernière considération fait comprendre pourquoi l'administration recherche avec tant de soin tous les moyens d'obtenir le coke au meilleur marché possible.

En répartissant la consommation totale de coke, déjà indiquée ci-dessus, et figurant à l'annexe n° VIII, sur chaque lieue de parcours des locomotives, en y comprenant le stationnement et l'allumage, on reconnaît que cette consommation a été de $53^{\text{kil.}} \frac{80}{100}$ par lieue parcourue.

En faisant la même répartition sur le nombre de voitures chargées transportées à une lieue, on trouve une consommation moyenne de 4 kilogrammes $\frac{73}{100}$ par chaque voiture-lieue.

Ces quantités sont supérieures à celles constatées pour l'exercice 1851, ce qu'il faut attribuer, en grande partie, à l'emploi de plus fortes locomotives.

Toutefois, la consommation du coke est restée, sur quelques sections, au-dessous des allocations fixées par l'administration, pour l'allumage, le parcours des locomotives et le charriage, c'est-à-dire l'importance de la charge remorquée. Mais, d'un autre côté, ces allocations ont été dépassées sur d'autres sections, en sorte qu'au total les primes pour économie de coke ont atteint un chiffre beaucoup moins élevé que les années antérieures et ne comportent qu'une dépense de fr. 14,581-99. (Voir le tableau ci-annexé sous le n° IX.)

Le même tableau fait voir que les primes accordées pour la régularité de la marche des convois ont nécessité une dépense de fr. 24,627-58, dont la répartition s'est faite de la manière suivante :

Au profit des chefs d'ateliers et des machinistes, jusqu'à concurrence de	fr. 15,639 52
Au profit des chefs-gardes et gardes-convoi, jusqu'à concurrence de	10,988 06
Total égal	<u>fr. 24,627 58</u>

MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

Le tableau ci-après indique la situation du matériel des transports au 1^{er} janvier 1853, comparée à la même situation au 1^{er} janvier 1852. Cette situation est détaillée à l'annexe n° X, qui renseigne l'état dans lequel se trouve le matériel roulant, les transformations qu'il a dû subir dans l'intérêt du service, ainsi que les quantités en plus ou en moins pour chaque catégorie de véhicule.

	NOMBRE		DIFFÉRENCE EN PLUS	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1852.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.	AU 1 ^{er} JANVIER 1852.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.
Locomotives	171	175	»	4
Tenders	178	178	»	»
Voitures pour la poste	28	30	»	2
Voitures à voyageurs	1,045	1,074	»	29
Voitures cellulaires.	8	8	»	»
Waggon à marchandises	3,434	3,493	»	59
Waggon de service	339	336	3	»

L'augmentation du matériel roulant, en 1852, porte donc sur les locomotives, les voitures de poste, celles à voyageurs, et enfin sur les waggon à marchandises. Le nombre des tenders n'a pas été augmenté, parce qu'il dépassait celui des locomotives et qu'aujourd'hui encore il suffit aux besoins. La seule diminution de matériel qu'on remarque dans le tableau précédent porte sur les waggon de service.

Pour rendre un compte exact du soin apporté à l'augmentation du matériel à partir de la reprise du mouvement commercial en 1849, il importe de comparer la situation de ce matériel au 1^{er} janvier 1849 à sa situation au 1^{er} janvier 1853. Cette comparaison fait l'objet du tableau ci-dessous.

	NOMBRE		DIFFÉRENCE EN PLUS	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1849.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.	AU 1 ^{er} JANVIER 1849.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.
Locomotives	161	175	»	14
Tenders	162	178	»	16
Voitures pour la poste	17	30	»	13
Voitures à voyageurs	807	1,074	»	267
Voitures cellulaires.	6	8	»	2
Waggon à marchandises.	3,195	3,493	»	298
Waggon de service	357	336	21	»

Ainsi, dans le cours de quatre années, le nombre des locomotives a été augmenté de près de 9 p. %; les tenders, de près de 10 p. %; les voitures à voyageurs, de plus de 33 p. %; enfin, les waggon à marchandises, de plus de 9 p. %.

Le nombre de waggons de service a seul subi une réduction, qui, jusqu'à présent, n'a produit aucun effet dont on ait à se plaindre.

Les diverses augmentations dont il vient d'être question ont été motivées par le développement des transports. Il n'en peut résulter que des avantages matériels, puisque la dépense qu'elles ont exigée est représentée par une valeur acquise qui doit être comptée à l'avoir du chemin de fer. Il est encore à considérer que ces augmentations fournissent le moyen de desservir plus convenablement le transport des hommes et des choses et d'assurer la marche régulière de l'exploitation.

L'annexe n° XI renseigne le parcours des convois en 1832.

Le trajet effectué par les convois de voyageurs a été; savoir :

Par les convois ordinaires, de	2,015,505 kilom.
Par les convois spéciaux, de	54,280
Total	<u>2,049,785 id.</u>

Les locomotives remorquant ces convois ont parcouru :

Avec les convois ordinaires	2,072,205 kilom.
Avec les convois spéciaux	56,870
En total	<u>2,109,075 id.</u>

Il résulte de la différence entre le trajet total des locomotives et celui des convois que des charges trop fortes ont réclamé l'emploi de machines d'allége sur un parcours de 11,838 lieues, ou 59,290 kilomètres.

La composition moyenne des convois a été de 8 voitures ⁴⁹/₁₀₀ pour le service régulier, et de 13 voitures ⁴⁶/₁₀₀ pour les trains spéciaux.

La moyenne générale de tous les convois de voyageurs sans distinction est de 8 voitures ⁵⁷/₁₀₀.

Les convois de marchandises ont fait les parcours suivants :

Convois ordinaires	1,806,640 kilom.
Convois spéciaux	245,920
Ensemble	<u>2,052,560 id.</u>

Le trajet des locomotives attelées à ces convois a été :

Pour les convois ordinaires, de	1,956,065 kilom.
Pour les convois spéciaux	258,510
Ou ensemble	<u>2,214,575 id.</u>

D'où il suit que les trains remorqués par deux locomotives ont fait un trajet de 52,565 lieues, ou 161,815 kilomètres.

En cherchant la composition moyenne des trains de marchandises on trouve :

Pour les convois ordinaires, 20 voitures ¹⁷/₁₀₀ ;

Pour les convois spéciaux, 17 voitures ⁸⁴/₁₀₀.

En n'établissant aucune distinction entre les convois de marchandises, la moyenne générale de la composition est de 19 voitures ⁸⁹/₁₀₀.

Si maintenant l'on veut savoir comment se répartissent les diverses catégories de voitures dans la composition moyenne des trains, on trouve pour les convois de voyageurs ordinaires et spéciaux réunis :

Voitures à voyageurs	5.677
Wagons à marchandises.	2.758
Voitures vides	0.156
Ensemble	<u>8.571</u>

chiffre qui reproduit la moyenne indiquée ci-dessus.

Les convois de marchandises ordinaires et spéciaux comprennent :

Voitures à voyageurs	1.576
Wagons à marchandises	15.644
Voitures vides	4.672
Moyenne générale des voitures des trains de marchandises.	<u>19.889</u>

Les locomotives remorquant les convois ont fait en total un parcours de 4,525,450 kilomètres.
Elles ont parcouru, en outre, pour divers services. 869,263 id.
Leur parcours total a donc été de 5,192,713 id.
(Voir l'annexe n° VIII.)

Le parcours des voitures et des wagons pendant l'exercice 1852 est indiqué à l'annexe n° XII.

APPROVISIONNEMENTS.

L'évaluation des approvisionnements au magasin central de Malines s'élevait, au 31 décembre 1852, à fr.	1,151,626 70
La valeur approvisionnée s'était élevée, au 31 décembre 1851, à	1,595,781 86
D'où une différence en moins, au 31 décembre 1852, de . fr.	<u>442,155 16</u>

La valeur des objets sortis du magasin central, pendant ce dernier exercice, s'est élevée à plus de 2,600,000 francs.

Les sorties annuelles atteignent généralement un chiffre aussi élevé, et l'on conçoit dès lors qu'il est impossible de restreindre les approvisionnements, puisque l'administration pourrait se trouver prise au dépourvu et serait ainsi exposée,

dans certains cas, et sous peine de compromettre le service, à contracter des marchés d'urgence onéreux pour le Trésor.

J'ai donné, au surplus, des explications sur la nécessité des approvisionnements dans le dernier compte-rendu, et j'ai tout lieu de croire qu'elles ont dû paraître satisfaisantes de tous points.

§ 2.

Tarifs.

MARCHANDISES.

Les conditions et les prix du transport des marchandises n'ont pas été modifiés dans leurs bases en 1852. Il y a été apporté cependant quelques changements de détails qui sont rappelés ci-après.

Les marchandises en vrac, c'est-à-dire celles qui ne sont pas susceptibles d'être chargées avec d'autres et dont le chargement pouvait être limité à 4,500 kilogrammes par wagon, doivent être expédiées maintenant par poids de 5,000 kilogrammes et sont toujours taxées pour ce poids.

Cette disposition, arrêtée le 9 avril 1852, a pour but d'assurer le chargement complet des waggons et d'utiliser ainsi le plus possible l'emploi de ces véhicules.

Une décision ministérielle du 28 mai a réglementé l'emploi des voitures dites *tapissières*, qui servent au transport des meubles. Ce transport s'effectue aux prix du tarif n° 2, 2^e catégorie.

Il est payé en sus à l'administration, une somme de 5 francs par jour, lorsque ces tapissières continuent le trajet à destination en dehors du chemin de fer.

Par un arrangement conclu de commun accord avec l'administration du chemin de fer du Nord, l'ocre a été admis au transport international au prix de la 2^e section du tarif franco-belge.

Le bétail et les chevaux ont été admis aux convois de voyageurs, par une disposition ministérielle du 17 août, moyennant le paiement du tarif n° 2, 2^e catégorie, et à raison d'une taxe appliquée à un poids de 4,000 kilogrammes, quelle que soit la charge réelle.

Une autre décision ministérielle du 17 août permet de transporter les équipages aux prix du tarif n° 2, 2^e catégorie, à raison de 4,000 kilogrammes par équipage et aux conditions prescrites pour le transport des marchandises à petite vitesse.

Les expéditions de farines effectuées de la Belgique en Allemagne ont été admises à partir du 10 avril 1852 aux prix de la 2^e section du tarif international, l'administration déclinant pour ces transports toute responsabilité en cas d'avaries.

Ces diverses dispositions ont eu pour objet de faciliter l'expédition des produits désignés ci-dessus, tout en réservant à l'administration une juste rémunération du travail effectué.

VOYAGEURS.

Le prix du transport des voyageurs ayant été fixé par la loi du 12 avril 1851, l'administration a dû se borner à surveiller la stricte exécution de cette loi.

Toutefois l'art. 10 autorisant le Ministre à réduire de 30 p. % les prix du tarif, en faveur des émigrants et de leurs bagages, il a été arrêté de commun accord entre l'administration belge et l'administration rhénane que le prix du transport de ces émigrants, de Cologne à Anvers, serait fixé ; savoir :

Pour les adultes, à	fr. 7 00
Pour les enfants de moins de 10 ans. à	3 50

Dans ce prix, la part belge pour le parcours d'Herbesthal à Anvers, s'élève :

Pour les adultes, à	fr. 4 00
Pour les enfants	2 00

Le tarif portant le prix de transport d'une personne à fr. 6-30 pour le trajet d'Anvers à la frontière, en voiture de 3^e classe, la réduction accordée n'est donc en réalité que de 37 p. % environ du prix légal du tarif dont il s'agit, en sorte que le Gouvernement n'a pas même usé de toute la latitude que lui réservait la loi.

§ 3.

Transports et recettes.

Les annexes portant les nos XIII et XIV renseignent le mouvement et les recettes, par mois, des transports en général pendant l'exercice 1852. Les annexes nos XV et XVI indiquent également les transports ainsi que les recettes en général ; mais ces renseignements au lieu d'être donnés par mois, sont établis en distinguant chacune des stations de l'État.

Les annexes précitées semblent donc au premier abord former double emploi. Cependant il n'en est rien, et les tableaux ont dû être dressés de cette manière afin qu'on puisse se rendre compte, d'une part, de l'influence des saisons sur la circulation en général et, d'autre part, de l'importance relative des stations.

En examinant les annexes précitées à ce point de vue, on voit que les mois pendant lesquels le mouvement a été le plus développé, sont :

- Pour les voyageurs, le mois de septembre.
- Pour les bagages, le mois d'août.
- Pour les bestiaux et chevaux, le mois d'avril.
- Pour les équipages, le mois de juillet.
- Pour les finances, le mois de mai.
- Pour les marchandises de vitesse, le mois d'octobre.
- Pour les grosses marchandises, les mois de septembre et d'octobre.

Quant aux recettes, on trouve que les plus élevées se sont produites :

- Pour les voyageurs, au mois de septembre.
- Pour les bagages, au mois d'août.
- Pour les équipages, au mois de juillet.
- Pour les chevaux et bestiaux, au mois d'avril.

Pour les finances, au mois de décembre ;

Pour les petites marchandises, au mois d'octobre ;

Pour les grosses marchandises, aux mois de septembre et d'octobre.

En dépouillant les annexes n^{os} XV et XVI, on trouverait que, sous le rapport du mouvement des voyageurs, les stations de Bruxelles (Nord et Midi) présentent les résultats les plus importants, et que, sous le rapport du mouvement des marchandises classées aux tarifs n^{os} 2 et 3, c'est Liège, au contraire, qui se trouve dans les meilleures conditions. L'examen de ces deux annexes permet donc de classer par ordre de mouvement et de produit chacune des stations du chemin de fer de l'État.

En prenant séparément les résultats de chaque branche de revenu de l'exploitation en 1852 et en les comparant, tant en mouvement qu'en recettes, aux résultats correspondants de l'exercice 1851, on aura les déductions qui vont suivre.

VOYAGEURS.

Le nombre de voyageurs transportés en 1852 s'est élevé ; savoir :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe, à	433,142
		2 ^e id. à	1,160,093
		3 ^e id. à	2,752,824
Id. militaires, à		42,514	
Id. extraordinaires, à		62,731	

En total à 4,451,504

Le nombre total des voyageurs ayant été en 1851 de 4,355,756

on trouve en faveur de l'exercice 1852 une différence de 95,548

voyageurs en plus, laquelle se répartit ainsi qu'il suit en plus et en moins :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe	3,680
		2 ^e id.	69,529
		3 ^e id.	26,823
Id. extraordinaires		21,028	

Total en plus 120,862

dont il faut déduire les voyageurs militaires en moins, soit 25,314

Reste 95,548

voyageurs en augmentation, ainsi que cela a été indiqué ci-dessus.

Prenant maintenant les recettes, il vient :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe fr.	2,215,948 47
		2 ^e id.	2,722,655 72
		3 ^e id.	2,815,546 20
Id. militaires		65,249 76	
Id. extraordinaires		275,274 87	

Et en total fr. 8,094,675 02

Report d'autre part fr.	8,094,673 02
En 1851, la recette avait été de	8,041,866 41
d'où une différence de fr.	<u>52,808 61</u>

en faveur de l'exercice 1852.

Cette différence provient des augmentations suivantes :

Du chef des voyageurs de 3 ^e classe, jusqu'à concurrence de	53,756 86
Des voyageurs extraordinaires, jusqu'à concurrence de	126,506 04
Soit ensemble fr.	<u>180,042 87</u>

D'où il faut déduire les réductions de recettes-ci-après :

Du chef des voyageurs de 1 ^{re} classe fr.	74,073 72
Id. de 2 ^e id.	6,097 08
Id. militaires	<u>47,063 46</u>
Total à déduire fr.	<u>127,234 26</u>
Reste fr.	<u><u>52,808 61</u></u>

somme égale à celle indiquée ci-dessus comme différence finale entre la recette des voyageurs pendant les deux exercices comparés.

Ainsi, malgré l'augmentation du nombre de voyageurs civils de toutes classes qui s'est manifestée en 1852, la recette a diminué pour la 1^{re} classe et particulièrement pour la 2^e classe, bien que ce soit cette dernière qui ait pris le plus grand accroissement. La 3^e classe seule a donné un excédant de recette dont l'importance est de fr. 53,756-86.

Il résulte de ce fait que chaque voyageur de 1^{re} et de 2^e classe a payé moyennement une somme moins forte en 1852 qu'en 1851, ce qui provient d'une réduction dans le trajet moyen de ces voyageurs. Cette appréciation est confirmée par le tableau suivant :

	VOYAGEURS-LIEUES		TRAJET MOYEN		DIFFÉRENCE EN 1852		
	EN 1851.	EN 1852.	EN 1851.	EN 1852.	du mouvement.	du trajet.	
Voyageurs... {	de 1 ^{re} classe.	5,805,706	5,550,871	15.5	12.8	- 265,835	- 0.7
	de 2 ^e id.	9,197,595	9,075,519	8.4	7.8	- 121,876	- 0.6
	de 3 ^e id.	14,060,486	14,077,751	5.1	5.1	+ 17,265	0

Ainsi, malgré l'accroissement du nombre de voyageurs inscrits, la quantité de mouvement produite par les voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe est restée moindre

en 1852 qu'en 1851, le trajet moyen étant descendu, pour la 1^{re} de ces classes, de $\frac{7}{10}$ de lieue par voyageurs, et de $\frac{6}{10}$ de lieue pour la seconde. Le trajet moyen de voyageurs de 3^e classe est resté, au contraire, le même et la quantité de mouvement s'est développée. La réduction de recette provient donc uniquement, pour les diligences et les chars-à-bancs, de voyages à plus courtes distances, et l'augmentation du produit des waggons provient évidemment de l'accroissement de la circulation.

On peut déduire de la comparaison qui précède, que si, en présence d'une majoration de tarif, il peut se produire, par des circonstances inappréciables ou exceptionnelles, un accroissement du nombre de voyageurs, il ne s'ensuit pas une augmentation proportionnelle dans le chiffre des recettes.

BAGAGES.

Les bagages transportés au poids, en 1852, se sont élevés à 407,598 quintaux métriques. En 1851, le chemin de fer avait transporté 413,967 quintaux de bagages.

Les transports de l'espèce se sont donc réduits de 6,379 quintaux.

Les recettes se sont élevées du chef du transport des bagages :

En 1851, à	fr.	643,846 26
En 1852, à		571,679 12
		<hr/>
Ce qui constitue une réduction de	fr.	74,167 14
		<hr/> <hr/>

en 1852, sur le produit obtenu en 1851.

Pendant la 2^e période de l'exercice 1851, c'est-à-dire à partir de l'introduction du tarif des bagages décrété par la loi du 12 avril, chaque quintal métrique avait produit fr. 5-99 en moyenne. Les objets de l'espèce n'ayant payé moyennement, en 1852, sous le régime du même tarif, que fr. 5-31, il est clair que le parcours moyen de chaque quintal s'est trouvé réduit, dans une certaine proportion, avec la réduction de trajet remarquée pour les voyageurs de 1^{re} et de 2^e classes.

Le produit des bagages transportés au *minimum* de taxe de 50 centimes a été de fr. 37,428-50.

Le produit correspondant, en 1851, avait été de fr. 36,443-25.

Donc, en faveur de l'exercice 1852, une somme insignifiante de fr. 985-25.

Le tableau ci-après résume ce qui vient d'être dit quant aux augmentations et aux réductions des recettes des voyageurs et des bagages pendant les deux années de comparaison.

		RECETTE EN 1852.	
		EN MOINS	EN PLUS
Voyageurs civils.	1 ^{re} classe . . .	74,073 72	"
	2 ^o id. . . .	6,097 08	"
	3 ^o id. . . .	"	53,736 86
Id. militaires		47,063 46	"
Id. extraordinaires		"	126,306 01
Bagages	au poids . . .	74,167 14	"
	au minimum .	"	985 25
TOTAUX		201,401 40	181,028 12
Résultat général en moins . .		20,373 28	

En considérant isolément le produit des voyageurs civils et des bagages, on trouve, d'une part, une réduction du produit des deux premières classes, s'élevant à fr. 80,170 80
 et, d'autre part, une augmentation provenant de la 5^e classe, de fr. 53,736 86
 en sorte que la réduction finale est de fr. 26,433 94

Ajoutant la perte constatée sur les bagages, soit fr. 74,167-14 — 985-25 = 75,181 89
 on trouve que le produit de ce service a été de fr. 99,615 85
 moins élevé en 1852 qu'en 1851.

En prenant l'ensemble du service sans déduction des voyageurs militaires et extraordinaires, le résultat général ne constate plus qu'une différence de fr. 20,373-28 entre les produits des deux exercices.

Mais on sait qu'on ne peut tenir compte, dans les calculs, des transports de l'espèce. En effet, le mouvement des troupes est subordonné aux besoins du Département de la Guerre et peut dès lors varier d'une manière fort sensible. Quant aux voyageurs extraordinaires, ils peuvent aussi augmenter ou diminuer par des causes accidentelles. C'est ainsi, par exemple, qu'ils comportent en 1852 une somme de fr. 181,733-26 provenant des émigrants dirigés de l'Allemagne sur Anvers. Or, s'il est possible que le mouvement de ces émigrants reste le même ou prenne un nouvel accroissement, il est également possible qu'il diminue ou même disparaisse tout à fait. Il suffirait pour cela de l'ouverture d'une voie de transport plus courte et plus économique entre leur point de départ et un port d'embarquement. On ne pourra donc jamais établir la situation normale du mouvement des

voyageurs et de la recette qui en provient, en faisant figurer dans cette situation le produit des voyageurs militaires et extraordinaires.

Au total, le service des voyageurs a été moins favorable en 1852 qu'en 1851.

La même circonstance s'est fait remarquer sur le chemin de fer du Nord, et l'administration de ce chemin l'attribue au mouvement provoqué en 1851 par l'exposition universelle de Londres.

En prenant le nombre de voyageurs embarqués, sans tenir compte du parcours fourni par chacun d'eux, on trouve la répartition suivante pour les diverses catégories :

Voyageurs de 1 ^{re} classe . . . fr.	9 73 p. %.
Id. 2 ^e id.	26 06 »
Id. 3 ^e id.	61 84 »
Militaires	0 96 »
Extraordinaires	1 41 »

En n'ayant égard qu'aux voyageurs civils, on aura :

Voyageurs de 1 ^{re} classe . . . fr.	9 97 p. %.
Id. 2 ^e id.	26 69 »
Id. 3 ^e id.	63 34 »

Si, au lieu de considérer seulement le nombre de voyageurs embarqués ou, ce qui revient au même, le nombre de coupons délivrés par les bureaux de l'administration, on fait entrer dans le calcul le trajet moyen parcouru par les voyageurs civils des trois catégories, il viendra :

Voyageurs de 1 ^{re} classe . . . fr.	19 30 p. %.
Id. 2 ^e id.	31 63 »
Id. 3 ^e id.	49 07 »

Quant aux recettes, elles se sont réparties de la manière suivante :

Pour les voyageurs de 1 ^{re} classe. fr.	28 38 p. %.
Id. 2 ^e id.	33 41 »
Id. 3 ^e id.	36 31 »

L'annexe n° XII renseigne le parcours des voitures et des waggons, tant à charge qu'à vide, pendant l'exercice 1852.

En divisant la quantité de mouvement des voyageurs civils de toutes classes par le nombre de lieues parcourues par les voitures et waggons circulant à charge, on trouve que chacun de ces véhicules a contenu ; savoir :

Les voitures de 1 ^{re} classe.	8.69 voyageurs.
Id. 2 ^e id.	12.86 id.
Id. 3 ^e id.	12.298 id.

Le poids des bagages ayant été, ainsi que cela a été dit plus haut, de 107,598 quintaux métriques et la recette afférente aux transports de l'espèce de fr. 571,679-12, on trouvera, en divisant cette somme par la base de la taxe, soit 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre, que la quantité de mouvement

des bagages s'est élevée à 9,527,985 quintaux-kilomètres. D'autre part, en divisant également cette quantité de mouvement par le nombre de quintaux embarqués, on voit que chaque quintal de bagage inscrit a parcouru en moyenne 88 kilomètres ou 17 lieues $\frac{6}{10}$.

Les convois de voyageurs comprennent généralement un waggon à bagages. En admettant cette base, le parcours des waggons dont il s'agit serait de 2,049,785 kilomètres et leur charge utile aurait été en moyenne de 465 kilogrammes de bagages, sans y compter toutefois ceux qui ne sont pas admis au poids et paient le *minimum* de la taxe.

Enfin, en divisant le poids des bagages embarqués par le nombre de voyageurs civils inscrits, on constate que chacun d'eux n'a transporté en moyenne que 2^{lit.} 47 de bagages.

Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES A GRANDE VITESSE.

Le chemin de fer a transporté en 1852, aux prix et conditions du tarif n° 1 ; savoir :

Expéditions de 100 kilogrammes et au-dessous.	164,419 quintaux.
Expéditions de plus de 100 kilogrammes	81,935 id.
En total	<u>246,054 id.</u>
En 1851, les transports de l'espèce comportaient	<u>231,163 id.</u>
Donc une différence de	<u>14,891 quintaux.</u>

métriques en faveur de l'exercice 1852.

En mettant en présence les chiffres de la recette comme ceux du mouvement pendant les deux exercices comparés, l'on aura :

Recettes en 1852	fr. 736,110 27
Id. 1851	661,598 49
Différence	<u>fr. 74,511 78</u>

en faveur de l'exercice 1852.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE (TARIFS 2 ET 3).

Les marchandises ordinaires (tarif n° 2) ont présenté le mouvement ci-après :

Avec remise à domicile	52,218 tonneaux.
Avec chargement et déchargement	202,719 id.
Sans chargement ni déchargement	7,832 id.
Montant total	<u>242,769 id.</u>
Le poids total des mêmes marchandises en 1851, ayant été de	<u>213,546 id.</u>
On trouve une différence de	<u>29,223 id.</u>

en plus en 1852 qu'en 1851.

La recette desdites marchandises s'est répartie ainsi qu'il suit entre les trois catégories du tarif :

Transport avec remise à domicile	347,451 52
Id. avec chargement et déchargement	1,759,957 61
Id. sans chargement ni déchargement	49,959 58
Ensemble fr.	<u>2,157,328 31</u>
Le produit correspondant, en 1851, ayant été de	1,931,218 46
L'augmentation, en 1852, est de fr.	<u><u>226,109 85</u></u>

En ce qui concerne les marchandises transportées aux prix et conditions du tarif n° 3, on trouve la répartition suivante :

Transports avec remise à domicile	7,524 tonneaux :
Id. avec chargement et déchargement	220,110 id.
Id. sans chargement ni déchargement	983,431 id.
Id. par abonnement	1,085 id.
Ensemble	<u>1,212,150 id.</u>
En 1851, le mouvement des mêmes marchandises ne comportait qu'un poids de	1,054,741 id.
Ce qui donne, en 1852, une augmentation de	<u><u>177,409 id.</u></u>

Le recettes se sont élevées :

Pour les transports avec remise à domicile, à fr.	57,275 27
Id. avec chargement et déchargement	1,465,889 95
Id. sans chargement ni déchargement	3,252,051 80
Id. par abonnement	4,784 50
Ensemble fr.	<u>4,780,001 52</u>
En 1851, la recette avait été de	4,002,975 72
Différence en faveur de l'année 1852 fr.	<u><u>777,025 80</u></u>

L'ensemble des recettes dues aux expéditions taxées aux tarifs n°s 2 et 3, s'est élevé, en 1852, à fr. 6,957,529 83

Les recettes de même nature avaient été, en 1851, de 5,954,194 18

d'où une différence de fr. 1,003,135 65

en faveur de l'exercice 1852.

Chaque tonneau de marchandises expédiées par le chemin de fer et à petite vitesse a produit en 1852, sans distinction de catégories et sans y comprendre les transports par abonnement de waggons :

Aux prix du tarif n° 2	8 88	Francs.	
Id. id. n° 3		3 94	Francs.
Id. des deux tarifs (en moyenne)			4 76

En 1851, le produit correspondant était :

Aux prix du tarif n° 2	9 04		
Id. id. n° 3		5 86	
Id. des deux tarifs (en moyenne)			4 76
Différence en plus {	en 1851	» 16	»
	en 1852	» 08	»

D'où il suit que les marchandises taxées au tarif n° 2, ont effectué un moindre parcours en 1852 qu'en 1851, tandis que le résultat contraire s'est produit quant aux marchandises transportées aux conditions du tarif n° 3. Enfin, si l'on considère les deux tarifs réunis, le trajet moyen effectué par les marchandises à petite vitesse en général a été le même pendant les deux exercices comparés.

L'augmentation de recettes de fr. 1,005,155-65 ne peut donc être attribuée qu'à la progression du trafic des grosses marchandises.

Le mode d'abonnement dont j'ai signalé l'établissement dans le Compte-rendu de l'année précédente, a donné lieu, ainsi qu'on a pu le voir dans ce qui vient d'être dit, à un transport de 1,085 tonneaux, lequel a nécessité l'emploi de 217 waggons.

Les transports de l'espèce ont produit :

En 1852.	fr. 4,784 50
En 1851.	1,822 50
donc une différence de	fr. 2,962 »
en faveur de l'année 1852.	

Le prix payé par le commerce pour chaque tonneau expédié est ainsi de fr. 4-41 environ, c'est-à-dire qu'il est plus élevé que celui résultant de l'application du tarif n° 3.

Récapitulant les produits des marchandises expédiées soit à grande vitesse, soit à petite vitesse, on obtient le tableau ci-dessous :

Expéditions taxées au tarif n° 1.	fr. 756,110 27
Id. id. n° 2.	2,157,328 31
Id. id. n° 3.	4,775,217 02
Id. par abonnement	4,784 50
En total.	fr. 7,675,440 10

Ajoutant à ce total les produits divers provenant du service des marchandises, et qu'il est impossible de répartir par tarif, soit la somme de

on aura la somme de fr. 7,771,199 77

qui forme la recette générale des marchandises de toutes natures.

Comparant la somme ci-dessus de	fr. 7,771,199 77
au produit de l'exercice antérieur, soit	6,686,566 81
	<hr/>
l'excédant de recette perçue en 1852 comporte une somme de fr.	<u>1,084,852 96</u>

FONDS ET VALEURS.

Il a été transporté, en 1852, 121,997 groups de finances.

En 1851, les transports de l'espèce comportaient ensemble 139,201 groups, en sorte qu'on remarque une réduction de 17,204 groups en 1852.

Toutefois, la recette s'est élevée pendant ce dernier exercice à fr. 75,984-49. Elle est conséquemment supérieure à celle effectuée en 1851, laquelle n'avait été que de fr. 71,584-89. La différence est de fr. 4,599-60 en plus en 1852.

Quoi qu'il en soit, cette branche de revenu paraît tendre à se développer d'année en année. Aussi n'est-il pas sans intérêt d'en réunir les résultats constatés pendant les derniers exercices.

La recette des finances s'est élevée :

En 1848	à fr. 44,560 06
1849	54,422 02
1850	57,435 97
1851	71,584 89
1852	75,984 49

De manière que le produit dû à cette catégorie de transports a presque doublé depuis l'introduction des tarifs du mois de septembre 1848.

ÉQUIPAGES.

Le transport des équipages, en 1852, présente les résultats suivants .

Nombre d'équipages.	884
Recettes perçues	fr. 59,846 70

En 1851, les termes correspondants avaient été :

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

Ce qui donne pour l'exercice 1852 une réduction en nombre de 335 équipages, et une diminution de recettes de fr. 21,117-50.

Le tableau ci-dessous renseigne les résultats de cette branche de service à partir de l'année 1847.

PÉRIODES COMPARÉES.	ÉQUIPAGES.	
	NOMBRE.	RECETTES.
1847	2,798	177,725 90
1848	1,454	93,095 95
1849	1,127	71,165 80
1850	1,360	87,974 75
1851	1,219	80,964 »
1852	884	59,846 70

Ce tableau fait voir que le nombre d'équipages transportés par le chemin de fer, ainsi que la recette provenant de ce chef, se sont réduits des deux tiers environ depuis 1847.

On conçoit d'ailleurs d'où provient cette dépression. En effet, le chemin de fer relie presque toutes les localités importantes du pays, soit directement, soit par l'intermédiaire des chemins de fer concédés. Il s'ensuit que les voyageurs arrivant dans ces localités n'ont pas besoin de se faire accompagner de leurs équipages, parce qu'ils y trouvent tous les moyens de locomotion désirables. Il est donc présumable qu'à moins d'un tarif extrêmement réduit, le transport des voitures finira par ne plus présenter aucune importance.

CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les expéditions de chevaux et bestiaux, en 1852, se sont élevées ; savoir :

Pour la 1 ^{re} catégorie, à	1,734
Id. 2 ^e id. à	1,120
Id. 3 ^e id. à	4,606

Et en total à 7,460 expéditions.

La recette provenant desdites expéditions s'est répartie comme il suit entre les trois catégories du tarif :

1 ^{re} catégorie	fr. 16,148 77
2 ^e id.	15,989 65
3 ^e id.	110,247 71

Ensemble fr. 142,386 11

En 1851, la recette du même chef s'était élevée à 144,784 46

Soit une différence de fr. 2,398 35

en moins en 1852 qu'en 1851.

Cette différence de recette correspond à une réduction de 182 expéditions, le nombre d'expéditions, en 1851, ayant été de 7,642.

SERVICES DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES RÉUNIS.

En récapitulant ce qui précède on trouve que les résultats constatés partiellement pour les deux exercices comparés, présentent, pour l'ensemble du service, la différence finale indiquée au tableau ci-dessous :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	DIFFÉRENCES EN 1852.		DIFFÉRENCES FINALES.	
	EN MOINS.	EN PLUS.	EN MOINS.	EN PLUS.
Voyageurs civils. { 1 ^{re} classe	74,073 72	»	26,435 04	»
{ 2 ^e id.	6,097 08	»		
{ 3 ^e id.	»	33,736 86		
Id. militaires	47,065 46	»	»	79,242 33
Id. extraordinaires	»	126,506 01		
Bagages au poids	74,167 14	»	75,181 89	»
Id. au minimum	»	983 23		
Marchandises. { à grande vitesse..	»	74,511 78	»	1,084,832 96
{ à petite vitesse..	»	1,003,153 63		
Produits divers.	»	7,188 33		
Finances	»	»	»	4,599 60
Équipages	»	»	21,117 50	»
Chevaux et bestiaux	»	»	2,598 35	»
Produits extraordinaires.	»	»	17,824 86	»
Total. { En moins . . . . .	.....	.....	140,936 04	»
{ En plus . . . . .	.....	.....	»	1,168,673 11
Différence finale en plus. . . . .	.....	.....	.....	1,027,719 07

Si donc l'on considère les résultats généraux de l'exploitation, on doit reconnaître que le chemin de fer a produit, en 1852, une somme de fr. 1,027,719-07 en plus que pendant l'année 1851.

Or, les marchandises expédiées tant à grande qu'à petite vitesse ayant fourni un excédant de recette de fr. 1,084,832 96
et les finances un autre excédant de fr. 4,599 60

Ou en total fr. 1,089,432 56
il s'ensuit que la différence entre ce total et la somme de . . . fr. 1,027,719 07
Soit fr. 61,713 49

constitue le montant de la réduction de recettes des autres branches du revenu pendant l'exercice 1852 comparé à l'exercice précédent.

Le trafic des marchandises et des finances en continuant à progresser a donc seul contribué à améliorer, en 1882, les recettes du chemin de fer.

Aussi l'administration ne saurait-elle trop provoquer par tous les moyens possibles le développement de ce trafic.

Le tableau annexé sous le n° XVII permet de suivre la progression des recettes mensuelles par exercice et par nature de transports, non-seulement en ce qui concerne le service des marchandises, mais encore de toutes les autres branches du revenu de la voie ferrée.

Le détail des produits extraordinaires, qui ne sont que mentionnés dans ce qui précède, fait l'objet du tableau annexé sous le n° XVIII.

SERVICES INTERNATIONAUX ET MIXTES.

Les transports effectués par le chemin de fer international belge-rhénan ainsi que les recettes perçues du chef de ces transports, au profit de l'administration belge, sont indiqués dans le tableau suivant :

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.		TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.		TOTAL pour l'entrée et la sortie.	
Voyageurs. {	1 ^{re} classe..... Nombre.	17,551	} 45,810	20,552	} 57,865	
	2 ^e id. Id.	15,038		12,088		25,146
	5 ^e id. Id.	15,421		12,558		27,989
Bagages	Kilogr.	1,027,540		1,140,500	2,168,040	
Marchandises Serv. prusso-belge. Quint. de } diligence. {	Id. rhénan..... Id.	418	} 5,049	537	} 775	
		2,631		5,656		6,015	8,287
Voitures	Nombre.	115		85	200	
Chevaux et bestiaux	Espédit.	40		60	100	
Fonds et valeurs. {	Serv. prusso-belge. Groups.	9,002	} 15,935	1,689	} 10,691	
	Id. rhénan..... Id.	4,991		950		2,659	5,941
Marchandises de roulage. {	Tarif n° 2..... Tonn.	4,920	} 24,684	9,846	} 14,766	
	Tarif n° 3..... Id.	19,764		80,168		90,014	99,952
					114,698	

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS		TOTAL pour l'entrée et la sortie.			
	à l'entrée ou d'Allemagne en Belgique.	à la sortie ou de Belgique en Allemagne.				
Voyageurs..	1 ^{re} classe..... fr.	174,502	284,980	181,011	565,515	
	2 ^e id.	75,845		68,400		279,220
	3 ^e id.	54,535		29,809			144,245
Bagages.....		80,850		85,028	165,878	
Marchandises de diligence.	Serv. prusso-belge.	7,241	16,951	5,551	12,772	
	Id. rhénan.	9,690		15,400		25,150
Voitures.....		9,171		6,569	15,740	
Chevaux et bestiaux.....		1,966		2,588	4,554	
Fonds et valeurs.	Serv. prusso-belge.	12,911	15,407	2,507	15,418	
	Id. rhénan.	2,496		505		2,812
Marchandises de roulage.	Tarif n° 2.....	57,559	149,065	82,480	120,019	
	Tarif n° 5.....	111,526		555,452		613,912
TOTAUX..... FR.		558,570		1,010,920	1,569,290	

En comparant ces résultats à ceux constatés pour l'exercice 1851 en ce qui concerne les voyageurs, les bagages et les marchandises, c'est-à-dire les branches principales du revenu, on trouve pour le mouvement :

En 1851. Voyageurs	103,700	Kilog.		
Bagages		2,612,500	Quinaux.	
Petites marchandises			8,695	Tonneaux.
Grosses marchandises.				82,916
En 1852. Voyageurs	90,968			
Bagages.		2,168,040		
Petites marchandises.			9,062	
Grosses marchandises.				114,698
Ce qui donne pour 1852 les diffé-				
rences suivantes	— 12,752	— 444,460	+ 569	+ 51,782

Les recettes provenant des transports ci-dessus ayant été :

En 1851. Voyageurs fr.	710,000		
Bagages.	207,800		
Petites marchandises		25,224	
Grosses marchandises.			551,124
En 1852. Voyageurs	564,200		
Bagages.	165,878		
Petites marchandises.		55,922	
Grosses marchandises.			764,977
Il en résulte les différences ci-contre	<u>-145,800</u>	<u>-41,922</u>	<u>+10,698</u> <u>+215,855</u>

qui constatent une réduction de mouvement et de recettes du chef des transports des voyageurs civils et des bagages, tandis qu'il fait voir que le service des marchandises a donné, au contraire, un produit plus élevé qu'en 1851, d'une part pour les marchandises de vitesse de fr. 10,698 et d'autre part pour les grosses marchandises de 215,855

Soit en total fr. 224,551

La réduction sur la recette des voyageurs étant de . fr. 145,800 et celle sur la recette des bagages de 41,922

Ou en total de fr. 187,722

Il reste pour les quatre branches de revenu comparées une somme de fr. 36,829

représentant l'excédant de la recette en 1852 sur la recette opérée en 1851.

La comparaison des exercices 1850 et 1851 avait donné un résultat opposé. En effet, en 1851 toute l'augmentation des recettes du service belge-rhénan provenait du service des voyageurs et dépassait de 55,000 francs environ la réduction du produit du trafic des grosses marchandises. En 1852, c'est au contraire le service des marchandises qui compense la réduction des recettes des voyageurs et présente même un produit supplémentaire de plus de 56,000 francs.

Quoi qu'il en soit, l'ensemble des recettes renseignées au tableau ci-dessus s'élève à fr. 1,569,290 la recette correspondante avait été en 1851 de 1,530,448

d'où une différence de fr. 38,842

en faveur du dernier exercice.

Il faut remarquer que dans les tableaux du mouvement et des recettes internationales, il n'a pas été tenu compte des transports des émigrants et autres transports extraordinaires, non plus que des produits divers qui ne présentent d'ailleurs aucune importance.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer franco-belge sont consignés dans

Le tableau qui suit, lequel comprend l'entrée et la sortie par les deux stations frontières de Mouscron et Quiévrain.

Transports de la Belgique vers la France et réciproquement.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS		TOTAL pour l'entrée et la sortie.	
	A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	A LA SORTIE ou de Belgique en France.		
Voyageurs civils. {	1 ^{re} classe. Nombre. 25,591	28,746 } 28,912 } 23,271 }	54,137 } 55,317 } 57,120 }	
	2 ^e id. Id. 24,605			80,929
	3 ^e id. Id. 15,849			65,845
Bagages..... Kilog.	1,095,450	1,192,550	2,288,760	
Marchés (grande vitesse). Quint.	12,645	8,856	21,479	
Marchandises {	4,140 } 7,210 }	15,420 } 147,998 }	19,360 } 153,208 }	
				Tarif n° 2. Tonn.	165,418
à petite vitesse. {	Tarif n° 3. Id.			
Voitures..... Nombre.	100	116	216	
Chevaux et bestiaux Expédit.	66	158	204	
Fonds et valeurs..... Groups.	7,095	6,998	14,095	

Importance financière des transports repris dans le tableau ci-dessus.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS		TOTAL pour l'entrée et la sortie.	
	A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	A LA SORTIE ou de Belgique en France.		
Voyageurs civils. {	1 ^{re} classe..... fr. 148,848	164,955 } 98,202 } 57,899 }	515,785 } 188,532 } 38,165 }	
	2 ^e id..... 90,150			501,056
	3 ^e id..... 20,264			259,262
Bagages	54,515	57,657	111,952	
Marchandises à grande vitesse....	28,983	25,694	52,679	
Marchandises {	58,241 } 54,815 }	84,955 } 254,298 }	125,176 } 289,111 }	
				Tarif n° 3.....	559,255
à petite vitesse. {	Tarif n° 2.....			
Voitures.....	5,598	5,815	11,411	
Chevaux et bestiaux.....	2,033	4,267	6,522	
Fonds et valeurs.....	2,779	2,724	5,505	
TOTAUX..... FR.	426,048	754,404	1,160,432	

En comparant, ainsi que cela a été fait pour le service belge-rhénan, les

résultats des quatre branches principales du revenu figurant dans les tableaux qui précèdent, on aura pour le mouvement :

	Nombre.	Kilog.	Quintaux.	Tonneaux.
1851. Voyageurs	138,100			
Bagages		2,441,400		
Marchandises de vitesse			18,735	
Grosses marchandises				132,981
1852. Voyageurs	144,774			
Bagages		2,285,760		
Marchandises de vitesse			21,479	
Grosses marchandises				174,768
Différences en 1852	<u>-15,526</u>	<u>-155,640</u>	<u>+2,744</u>	<u>+44,787</u>

En ce qui concerne les recettes, il viendra :

	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1851. Voyageurs	612,800			
Bagages		121,400		
Marchandises de vitesse			44,922	
Grosses marchandises				344,375
1852. Voyageurs	560,298			
Bagages		411,952		
Marchandises de vitesse			52,679	
Grosses marchandises				412,287
Différences en 1852	<u>-52,502</u>	<u>- 9,448</u>	<u>+7,757</u>	<u>+67,912</u>
Soit en moins et en plus ensemble.		<u>- 61,950</u>	<u>+ 75,669</u>	
Ou en différence finale			<u>+ 13,719</u>	

Ainsi, en prenant l'ensemble des chiffres, on voit que le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises expédiés à grande ou à petite vitesse par le service international franco-belge en 1852, comparé au transport correspondant en 1851, n'a produit qu'un excédant de recette de 13,719 francs.

Considérant, au contraire, isolément le service des voyageurs et des bagages et celui des marchandises, on trouve, pour le premier, une différence en moins de 61,950 francs, tandis que le second a produit en plus 75,669 francs, de telle sorte que le transport des marchandises a contribué non-seulement à combler la différence de recette en moins provenant du décroissement du mouvement des voyageurs et des bagages, mais encore qu'il a produit, en sus, la différence en plus de 13,719 francs signalée ci-dessus.

Comparant maintenant les résultats généraux du tableau des recettes internationales aux mêmes résultats en 1851, on aura :

Recettes totales en 1851	fr.	1,153,347
Id. 1852		1,160,452
Soit une augmentation de	fr.	<u>7,105</u>
en faveur de l'exercice 1852.		

Le mouvement et la recette du transit complètent les renseignements relatifs aux services internationaux, et donnent lieu à la formation du tableau ci-dessous :

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.	RECETTES.
Voyageurs	10,213	200,175
{ 1 ^{re} classe Nombre.	} 13,953	} 255,153
{ 2 ^e id. Id.			3,740	54,978
Bagages	5,184	76,363
. Quintaux.		
Voitures	82	12,300
. Nombre.		
Fonds et valeurs	9,355	8,211
. Groups.		
Marchandises de vitesse	13,907	75,878
. Quintaux.		
Grosses marchandises	7,148	107,219
{ Tarif n° 2 Tonneaux.	} 10,267	} 154,009
{ Id. n° 3 Id.			3,119	46,790
Recette totale		582,014

Les chiffres de ce tableau, comparés à ceux donnés pour l'exercice 1851, constatent une différence totale en moins de 47,675 francs, laquelle provient, à savoir :

Du transport des voyageurs, jusqu'à concurrence de fr.	100,647
Id. bagages, id.	17,857
Id. fonds et valeurs, id.	5,589
Ensemble fr.	124,075

Somme de laquelle il faut déduire les augmentations ci-dessous, provenant :

1° Du transport des voitures fr.	400
2° Id. marchandises de vitesse	14,515
3° Id. grosses marchandises	61,485
Soit ensemble fr.	76,400
Ce qui donne en résumé fr.	47,675

somme égale à celle renseignée ci-dessus pour la différence en moins du service de transit pendant l'exercice 1852.

Ainsi, soit que l'on examine l'ensemble des produits de l'exploitation en 1852, soit que l'on prenne à part les services internationaux, on trouve partout une augmentation du trafic des marchandises et une réduction du produit des voyageurs et des bagages.

Récapitulant maintenant les données précédentes sur les recettes perçues du chef des transports internationaux en 1852, il vient :

Service belge-rhénan	fr. 1,369,290
Id. franco-belge	1,160,432
Id. franco-belge-rhénan	582,014
Ce qui donne en total	<u>fr. 3,511,756</u>

soit une différence définitive en moins de 5,726 francs sur le produit correspondant de l'exercice 1851, lequel s'élevait, ainsi qu'on a pu le voir dans le précédent compte rendu, à 3,515,482 francs.

Il est donc évident que l'excédant de recettes signalé en 1852 sur celles effectuées en 1851, excédant s'élevant à 1,027,719 francs, n'est dû exclusivement qu'au développement du trafic intérieur.

Il faut d'ailleurs remarquer que ce trafic a reçu une impulsion favorable de l'extension des transports provenant des lignes concédées. C'est ainsi, par exemple, que les expéditions de la compagnie concessionnaire des chemins de fer de Liège à Namur et de Mons à Manage, en destination d'une des stations du chemin de fer de l'État, ou en transit par ce chemin, ont produit au Trésor une somme de fr. 702,207-53.

Les expéditions de l'Allemagne ayant fourni à l'État une recette de fr. 975,452-86, et celles de la France introduites en Belgique par Mouscron et Quiévrain, une somme de fr. 783,035-56, on voit que les chemins concédés dont il vient d'être question se présentent, comme affluents du railway national, dans des conditions à peu près aussi favorables que les lignes étrangères qui relient cependant la Belgique à de vastes réseaux de voies de communication.

§ 4.

Télégraphes.

J'ai rendu compte, à l'occasion de l'exercice 1851, de ce qui a été fait pour l'établissement des lignes télégraphiques, au moyen de la somme de 250,000 fr. allouée par la loi du 4 juin 1850. Cette somme ne constituait qu'un premier crédit ou, pour ainsi dire, un à-compte sur la dépense totale à effectuer, évaluée alors à 450,000 francs, y compris le rachat du télégraphe de Bruxelles à Anvers, construit et exploité par une compagnie concessionnaire. Sans dépasser ce crédit, l'administration parvint à construire 325 kilomètres de communications électriques, sur les sections du chemin de fer de Malines à Liège et à Ostende, de Liège à Verviers et de Bruxelles à la frontière de France; à établir les lignes souterraines entre les stations du Nord et du Midi ainsi qu'entre la première de ces stations et le Ministère des Travaux Publics; enfin à ajouter un troisième fil sur les sections de Malines à Liège, de Termonde à Gand, d'Aelre à Bruges et de Bruxelles à la frontière de France, ces dernières sections présentant ensemble un développement de 226 kilomètres. Une somme de 41,000 francs avait en

outre été prélevée sur le crédit précité, pour l'achat des appareils, l'appropriation des locaux dans les stations, etc.

La loi du 14 avril 1852, ouvrant au Gouvernement un second crédit de 150,000 francs, a eu pour but l'établissement des lignes nouvelles à deux fils sur les sections de Braine à Namur, de Jurbise à Tournai et de Landen à Hasselt, d'un développement total de 155 kilomètres. Ce crédit devait encore pourvoir aux frais de la pose d'un fil supplémentaire sur une étendue de 228 kilomètres, ainsi qu'à l'établissement de la ligne d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, enfin à l'acquisition de nouveaux appareils devenus nécessaires par l'extension du service, de même qu'à l'appropriation de certains locaux.

Les deux crédits alloués comportent ensemble une somme de 400,000 francs, c'est-à-dire qu'ils n'atteignent pas la première évaluation de la dépense que devait occasionner l'établissement des lignes télégraphiques, et il est encore à remarquer que cette évaluation ne comprenait ni les raccordements souterrains dont il a été question plus haut, ni la pose d'un troisième fil, les lignes n'ayant été projetées primitivement qu'à deux fils.

Les parties du télégraphe exécutées à deux fils sur le crédit de 250,000 francs ont coûté sur les sections du chemin de fer indiquées ci-après ; savoir :

	DÉPENSE PAR SECTION.	KILOMÈTRES.	COUT PAR kilomètre.
Malines à Liège.	28,927 51	94	307 74
Liège à Verviers	12,468 17	25	498 73
Malines à Ostende.	38,211 03	123	310 66
Bruxelles à la frontière de France.	24,107 64	81	297 63
Dépense moyenne.	103,714 35	323	321 10

L'estimation primitive portait cette dépense à 520 francs, en sorte que, dans l'exécution, on est resté au-dessous des prévisions de fr. 198-90 par kilomètre.

Pendant le courant de 1852 des localités secondaires situées sur le parcours du réseau télégraphique furent appelées à jouir de ce moyen rapide de communication. Les relations internationales s'étendirent successivement par la tarification des dépêches entre les stations de l'État et des villes de France, de Prusse, d'Italie, de Bavière et de Saxe. Le service fut également ouvert avec les Pays-Bas en vertu d'une convention dont les ratifications officielles ont été échangées à Bruxelles le 23 mars 1852.

Dans le courant du même exercice, un arrêté royal approuva une convention conclue entre le Département des Travaux Publics et les sieurs James Carmichael, bar., et John W. Brett, esq., pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne télégraphique sous-marine entre la Belgique et l'Angleterre. On sait que le fil sous-

marin, immergé avec autant d'intelligence que de bonheur, a déjà permis aux deux pays de profiter d'une communication excessivement importante au double point de vue des intérêts commerciaux et industriels.

Les recettes du télégraphe qui avaient été :

En 1850, de fr.	3,821 06
En 1851, de	83,316 44
se sont élevées en 1852 à	164,793 52

On conçoit qu'il serait impossible de déduire du produit réalisé en 1852 quelques présomptions sur les recettes futures des lignes télégraphiques.

En effet, les relations entre les bureaux belges et entre ceux-ci et les bureaux étrangers ayant été ouvertes successivement, la situation de l'exploitation, en 1852, ne constitue qu'un état transitoire et nullement une situation normale. Il en est d'ailleurs des communications télégraphiques comme de tout autre moyen de communication, en ce sens que leur activité se développe nécessairement par la connaissance et l'usage de la chose.

Quoi qu'il en soit, en prenant la recette indiquée ci-dessus, soit fr. 164,793 52

et portant en déduction :

1° La dépense d'exploitation ou fr. 53,000

2° L'intérêt à 5 p. % du capital de 250,000 francs jusqu'au 1^{er} janvier 1853, soit 19,791

3° Intérêts à 5 p. % pendant 8 mois du crédit alloué par la loi du 14 avril 5,000

Ce qui porte la somme à déduire à fr. 77,791 00

Il reste fr. 87,004 52

pour recette nette de l'entreprise.

Or, cette recette représente plus de 20 p. % du capital engagé.

CHAPITRE TROISIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

§ 1.

Recettes et dépenses d'exploitation.

D'après l'état récapitulatif des recettes en général, annexé sous le n° XIV, le montant total des recettes en 1852, y compris le produit des lignes télégraphiques, s'est élevé à la somme de fr. 17,078,003 06

Les dépenses d'exploitation, y compris également celles des susdites lignes, ayant été de fr. 8,831,465 00

La différence entre la recette et la dépense est de . . . fr. 8,246,540 06

Si, au contraire, on déduit de part et d'autre les résultats de l'exploitation du télégraphe, on aura :

Recette fr.	16,915,207 54
Dépense	8,778,465 00
Reste fr.	<u>8,154,744 54</u>

En mettant en rapport les chiffres qui précèdent, on voit que la dépense d'exploitation de la voie ferrée ne s'est pas élevée à 52 p. % de la recette brute.

§ 2.

Recettes et dépenses générales.

La dépense de construction au 1^{er} janvier 1852 s'élevait, ainsi que cela est renseigné dans le Compte-rendu des opérations de l'exercice 1851, à la somme de fr. 167,804,145 54

La dépense effectuée en 1852 et déjà mentionnée au chapitre premier, ayant été de 722.256 10

l'ensemble de ces deux sommes ou 168.526,581 64

constitue la dépense totale affectée, au 31 décembre 1852, ou si l'on veut au 1^{er} janvier 1853, pour les opérations de premier établissement du chemin de fer.

Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il a été prélevé sur le capital indiqué les fonds nécessaires à l'acquisition de certains terrains qui, n'ayant pas été utilisés,

ont été, depuis, vendus ou rétrocedés (annexe n° XIX) et dont le prix est rentré dans le trésor public. Pour connaître la dépense réelle il faut donc déduire du capital ci-dessus, soit fr. 168,526,581 64 le produit des ventes ou retrocessions lequel s'élève à . . . 1,385,059 92

De telle sorte qu'il reste la somme de fr. 167,141,541 72

laquelle peut être considérée comme la dépense *effective* résultant du premier établissement du chemin de fer.

On a vu au paragraphe précédent que l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation, ou en d'autres termes le produit net du chemin de fer, déduction faite des résultats des lignes télégraphiques, s'était élevé en 1852 au chiffre de fr. 8,154,744-54, d'où il suit que pendant cet exercice l'exploitation a produit environ 4-87 p. % du capital effectif employé à la construction de la voie ferrée, à l'achat du matériel roulant, etc.

D'un autre côté, il est juste de considérer les transports effectués gratuitement ou avec réduction du prix des tarifs pour le service de l'administration des postes ou des divers départements ministériels, comme un produit indirect du chemin de fer, puisqu'à défaut de l'exploitation de ce chemin par l'État, les différents services publics devraient avoir recours, en payant, aux moyens de transport qu'offrirait l'industrie privée. Or, ces réductions, renseignées à l'annexe n° XX, comportant ensemble une somme de fr. 755,678-42, il est équitable de les ajouter à l'excédant de fr. 8,154,744-54 de la recette réelle sur les dépenses d'exploitation, excédant qui s'élèverait alors à fr. 8,890,422-96.

Dans ce cas l'intérêt servi en 1852, sur le capital *effectif* de fr. 167,141,541-72 employé à l'établissement du chemin de fer, serait de 5 ³/₁₀ p. %.

Il est clair que c'est de cette manière que l'État, aussi bien qu'une compagnie concessionnaire, devrait établir le compte du produit de la voie ferrée, si, ayant eu en mains les fonds nécessaires pour la mise à fruit de l'entreprise, il n'avait eu qu'à en récupérer les intérêts annuels.

Mais il n'en a pas été ainsi. Le Gouvernement a dû émettre d'abord pour une certaine somme de bons du Trésor et contracter ensuite séparément ou presque en même temps avec l'émission de pareils bons, des emprunts destinés à leur remboursement et à faire face aux dépenses courantes. Or, il est résulté de ces opérations successives l'obligation de servir sur le budget de la dette publique les sommes nécessaires pour les intérêts, l'amortissement des emprunts et les frais de toute nature. De plus, les emprunts de 1836, 1838, 1840 et 1842 n'ayant pas été effectués au pair, il s'ensuit que les sommes nominales de ces emprunts, lesquelles constituent en définitive la charge pesant sur le trésor, présentent une différence en plus sur les sommes effectives encaissées par l'État, différence qui se reproduit proportionnellement sur la part desdits emprunts afférente au chemin de fer.

Afin de renseigner avec toute l'exactitude désirable la situation financière de la voie ferrée, mon honorable prédécesseur, M. Rolin, a fait dresser jusqu'à l'année 1848 comprise, un compte général des dépenses et des recettes de l'entreprise. J'ai fait continuer ce compte jusqu'au 1^{er} janvier 1855. Il comprend d'une part :

1^o Les allocations affectées aux frais de premier établissement, *valeurs nominales*;

2^o Le montant des sommes employées à l'amortissement des emprunts ;

3^o Les intérêts et frais résultant de l'émission des bons du Trésor et des emprunts ;

4^o Enfin les dépenses prélevées pour le service de l'exploitation sur les budgets annuels du Département des Travaux Publics.

Il renseigne d'autre part :

1^o Les produits dérivant de la construction, ventes ou rétrocessions de terrains, etc. ;

2^o Le montant nominal des capitaux rachetés sur le montant des emprunts au moyen des fonds d'amortissement desdits emprunts ;

3^o Les recettes dérivant de l'exploitation ;

4^o Enfin les fonds restant disponibles ainsi que les valeurs représentées par les approvisionnements du magasin central de Malines.

En faisant abstraction des sommes nominales des emprunts et en dépouillant le compte dont il s'agit à partir de l'année 1834 jusqu'au 31 décembre 1852, de manière à ne laisser en présence que les dépenses et les recettes annuelles, on formera le tableau ci-dessous :

EXERCICES.	MONTANT DES		EXCÉDANT DES	
	RECETTES.	DÉPENSES.	RECETTES SUR LES DÉPENSES.	DÉPENSES SUR LES RECETTES.
1834	"	32,884 31	"	32,884 31
1835	269,362 50	173,806 61	95,555 89	"
1836	825,594 01	251,251 97	574,342 04	"
1837	1,713,341 12	2,350,456 41	"	837,115 29
1838	3,404,082 "	4,281,486 34	"	877,404 34
1839	5,278,178 54	6,283,183 17	"	1,005,004 63
1840	6,347,421 51	8,373,874 03	"	2,026,452 52
1841	7,878,398 30	13,512,257 95	"	5,633,859 65
1842	8,897,273 29	11,890,131 06	"	2,992,857 77
1843	10,476,447 42	13,741,406 51	"	3,264,959 09
1844	12,446,902 17	13,971,539 73	"	1,524,637 58
1845	13,809,818 51	14,600,728 21	"	790,909 70
1846	15,921,263 48	16,331,260 33	"	439,997 35
1847	17,140,542 66	18,901,723 32	"	1,761,180 66
1848	15,623,322 26	18,672,407 95	"	3,048,885 69
	120,032,147 77	143,618,398 42	669,897 93	24,236,148 58
1849	15,266,626 60	16,630,616 43	"	1,363,989 83
1850	17,845,090 36	19,369,777 35	"	1,524,686 99
1851	19,111,453 01	18,976,088 04	141,364 97	"
1852	20,243,241 47	19,031,909 42	1,213,332 05	"
	192,500,559 21	217,020,789 66	2,024,594 95	27,144,825 40

En déduisant de l'excédant total des dépenses sur les recettes,	
soit	fr. 27,144,825 40
l'excédant des recettes sur les dépenses, ou	2,024,594 95
	<hr/>
Il reste	fr. 25,120,230 45
	<hr/>

pour le montant des différences entre les dépenses et les recettes effectuées annuellement.

Ce résultat fait voir que les budgets de la dette publique ont payé à la décharge du chemin de fer, en excédant des dépenses sur les produits de ce chemin, à partir de 1834 jusqu'au 31 décembre 1852, la somme signalée de fr. 25,120,230-45.

Le même excédant de dépense s'élevait, au 31 décembre 1848, à fr. 25,586,250-65.

Dans le rapport sur la situation financière du chemin de fer au 31 décembre 1848, dressé par la Cour des comptes, ce collège établissait que les dépenses effectuées annuellement en excédant des recettes comportaient une somme de fr. 45,515,668-96, dont, à l'époque précitée, l'administration de l'exploitation était redevable envers l'État.

La différence entre les deux chiffres provient :

1° De ce que la Cour des comptes a cru devoir porter en dépense une somme destinée à l'amortissement et non dépensée, répartie sur les exercices successifs de 1841 à 1847, laquelle s'élève à	fr. 4,867,996 80
2° De ce que la Cour a porté au débit du chemin de fer la somme employée jusqu'en 1848 à l'amortissement des emprunts sans la porter en même temps à son crédit, soit	13,310,019 56
3° De ce qu'elle n'a pas porté en recette, au bénéfice du chemin de fer, le gain réalisé sur les rachats opérés au moyen des fonds d'amortissement, s'élevant à	3,250,058 08
4° De ce que ce collège n'a pas tenu compte des recettes excédant les dépenses jusqu'à concurrence de	669,897 95
	<hr/>
Ce qui donne en total	fr. 22,077,972 17
somme à laquelle, en ajoutant	25,586,250 65
renseignés d'autre part comme différence des dépenses et des recettes, on trouve	fr. 45,664,222 82
	<hr/>

Chiffre qui reproduit celui de la Cour, plus une somme de 148,555-86 francs qui n'avait pas été renseignée dans le Compte-rendu de 1848, dont les indications ont servi de bases au travail de ce collège.

On voit donc que la différence entre les résultats indiqués par la Cour des comptes et par le Département des Travaux Publics provient bien plus de la

forme que du fond des calculs. Or, il semble évident de tous points que, pour établir un état de décompte des recettes et dépenses annuelles du chemin de fer, il aurait fallu :

1^o Porter en recette comme en dépense la somme, destinée à l'amortissement et non employée, de fr. 4,867,996-80, ou bien ne la faire figurer ni au débit ni au crédit du chemin de fer, ce qui aurait atteint le même but ;

2^o Porter également en recette la somme employée à l'amortissement ainsi que le bénéfice obtenu par le rachat, puisque l'extinction d'une partie de la dette correspond à un encaissement réel aussi bien que le boni qui en résulte. Il était encore possible de faire abstraction dans l'état de décompte des recettes et dépenses du fonds d'amortissement et des capitaux amortis, en rattachant les opérations y relatives au compte des capitaux affectés à la construction.

Ces diverses considérations ne semblent pas contestables et réduisent de beaucoup le déficit de 43 millions attribué au chemin de fer.

En résumé, le compte détaillé des dépenses et recettes, contenu dans les Comptes-rendus des opérations de ce chemin, à partir de l'exercice 1848, se résume ainsi qu'il suit :

DÉPENSES.

Montant des emprunts affectés à la construction (sommes nominales)	fr.	190,368,426 96
Intérêts, frais, etc.		97,383,428 14
Fonds employés à l'amortissement		22,809,893 59
Dépenses d'exploitation prélevées sur le budget du Département des Travaux Publics		97,427,463 93
Ensemble	fr.	<u>407,989,216 62</u>

RECETTES ET VALEURS DISPONIBLES.

Recettes de l'exploitation	fr.	162,666,426 97
Id. diverses		2,023,801 51
Montant des capitaux amortis (valeur nominale).		27,810,330 73
Approvisionnement du magasin central de Malines		1,151,626 70
Fonds disponibles		1,582,083 14
Ensemble	fr.	<u>195,234,269 05</u>

Récapitulation.

Dépenses	fr.	407,989,216 62
Recettes		195,234,269 05
Différence	fr.	<u>212,754,947 57</u>

Cette différence forme le solde du compte commercial inséré ci-après :

Elle se répartit de la manière suivante :

Fonds de construction, sommes nominales fr.	190,368,426 96
Excédant des dépenses sur les recettes	25,120,250 45
	<hr/>
En total fr.	215,488,657 41
D'où il faut déduire les fonds disponibles et les valeurs approvisionnées, soit	2,735,709 84
	<hr/>
Reste fr.	<u>212,754,947 57</u>

ce qui donne un résultat égal au solde renseigné plus haut.

Mais en considérant ainsi l'exploitation du chemin de fer depuis son origine, on se place évidemment dans les conditions les plus défavorables pour préjuger sainement de son avenir. On sait en effet que cette grande voie de communication, construite section par section et livrée ainsi à une circulation partielle et peu productive dans l'origine, a dû donner des résultats peu satisfaisants; que d'abord exploitée par des machines d'une puissance moindre que celles employées à présent, il a fallu transformer ces machines et pourvoir en même temps à grands frais à la substitution de rails forts de 34 kilogrammes, aux rails de 17 kilogrammes utilisés en premier lieu; enfin que les nombreuses branches du réseau national présentant de grandes difficultés d'exploitation, on ne pouvait espérer de ce réseau tout le produit dont il est susceptible que pour autant que cette exploitation, régulièrement et sagement établie, serait, pour ainsi dire, parvenue à une situation normale.

Cette situation semble être atteinte aujourd'hui, les dépenses restant à peu près stationnaires depuis 1847. Les recettes, au contraire, suivent une progression sensible, ce qui confirme ce qui a déjà été dit dans le cours du présent rapport, que les frais d'exploitation ne croissent pas en raison de l'augmentation du trafic. Il est donc à espérer que, sans le retour d'événements politiques susceptibles de provoquer une grave perturbation dans les affaires commerciales, comme ceux de 1848 et 1849, l'avenir du chemin de fer, comme opération financière, est désormais assuré.

En considérant le tableau de la page 58 et les comptes établis pour 1851 et 1852, en déduisant du crédit de ce dernier exercice les fonds disponibles et les approvisionnements, on trouve que le solde de ces comptes, c'est-à-dire les charges pesant sur le Trésor par suite de la construction et de l'exploitation de la voie ferrée, s'est réduit, en 1852, de plus de 1,200,000 francs, d'où il suit que le produit de cette voie, pendant la dernière année, présente un boni considérable, après avoir fourni aux dépenses d'exploitation, aux intérêts des capitaux empruntés, aux frais d'amortissement de ces capitaux, en un mot, à tous frais quelconques.

Ce résultat constate un progrès très-remarquable et fait pressentir que, même

sous le rapport pécuniaire, la Belgique n'aura pas à regretter les sacrifices momentanés qu'elle a dû faire pour la construction de grandes voies de communication qui ont si largement contribué au développement de son commerce et de sa puissance industrielle, en même temps qu'elles lui assuraient la considération des peuples voisins, en consolidant ainsi son indépendance et sa nationalité.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.



Compte commercial de 1848 à 1852 inclus.

DOIT.**Capital.**

1848. 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. fr.	202,400,180 54
Loi du 6 mai 1848. — Émission forcée 5 p. % affectée, jusqu'à concurrence de la somme de 11,972,960 francs, au remboursement des émissions de bons du trésor, autorisées par les lois des 5 mars et 13 avril 1845, et du 16 août 1846, s'élevant ensemble à la même somme. (Pour mémoire.)	"
Loi du 21 avril 1848 qui ouvre un crédit de 5,000,000 de francs pour le chemin de fer, sur l'emprunt forcé ci-dessus, ci.	5,000,000 "
Loi du 24 mai qui ouvre un crédit de fr. 2,005,611-38 pour le chemin de fer sur le même emprunt, ci.	2,005,611 38
Intérêts et frais des bons émis en vertu de la loi du 7 mars 1845.	7,500 "
Id. id. du 13 avril 1845.	199,874 75
Id. id. du 16 août 1846.	75,887 36
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1838.	884,133 65
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	460,188 29
Frais relatifs à cet amortissement.	448 45
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	904 62
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 23 mai 1838.	1,135,008 14
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	699,436 18
Frais relatifs à cet amortissement.	7,298 72
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	24,021 92
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840.	3,577,594 95
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	841,881 87
Frais relatifs à cet amortissement.	7,693 99
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	80,171 75
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842.	1,159,429 52
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	249,639 69
Frais relatifs à cet amortissement.	2,941 13
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	27,252 96
Intérêts, du 1 ^{er} juillet au 31 octobre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	378,877 69
Frais relatifs à cet emprunt.	64,746 86
Dépenses d'exploitation.	8,787,480 46
fr.	228,078,199 87

— 1848.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr.	50,933 38
Id. id. d'objets hors d'usage	12,859 70
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	3,479 20
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	17,025 86
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	16,589 83
Id. de la location des buffets-restaurants.	22,158 47
Id. de la location des vidanges.	712 18
Remboursement d'avances faites pour études de chemins de fer	510 08
Produit de l'excédant sur les 10 p. % stipulés pour adjudications d'immeubles.	2,245 44
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	730,374 78
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,280,953 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,051,926 06
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	317,029 17
Recettes de l'exploitation.	12,107,744 56
Solde au 31 décembre 1848.	212,454,677 61
Balance fr.	228,078,199 87

DOIT.**Capital.**

1850. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau.	213,818,667 44
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	854,200 08
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	490,121 85
Frais relatifs à cet amortissement.	107 61
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	653 79
Intérêts, du 1 ^{er} août 1849 au 31 juillet 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1836	1,092,434 72
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	742,004 60
Frais relatifs à cet amortissement.	7,427 30
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	13,890 02
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	2,502,406 39
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	917,070 41
Frais relatifs à cet amortissement	7,602 58
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	88,315 12
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,127,275 30
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	271,793 71
Frais relatifs à cet amortissement.	2,832 25
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	31,232 46
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	948,928 56
Frais relatifs à cet emprunt	124 56
Allocation accordée par la loi du 4 juin 1850 pour payer aux sieurs Legrand et Duez, en exécution d'une transaction conclue, au sujet d'une emprise de terrain, une somme de	78,933 44
Dépenses d'exploitation.	9,182,402 12
fr.	233,188,444 79

DOIT.**Capital.**

1851. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau.	215,848,854 48
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1838	828,754 23
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	518,567 71
Frais relatifs à cet amortissement.	514 19
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	523 24
Intérêts, du 1 ^{er} août 1850 au 31 juillet 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	1,056,274 11
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	778,165 22
Frais relatifs à cet amortissement.	7,787 37
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,807 33
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840.	3,455,737 23
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	963,739 59
Frais relatifs à cet amortissement.	7,994 46
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	37,789 36
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,123,495 16
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	285,574 06
Frais relatifs à cet amortissement.	2,996 47
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	12,195 32
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	948,928 57
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	94 57
Loi du 20 décembre 1851. — Emprunt 5 p. % affecté à la construction du chemin de fer, jusqu'à concurrence de la somme nominale de	1,500,000 »
Dépenses d'exploitation.	8,933,149 85
	fr. 235,813,442 47

DOIT.**Capital.**

1852. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau fr.	216,701,989 46
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	801,305 49
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	542,016 44
Frais relatifs à cet amortissement.	537 75
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	712 55
Intérêts, du 1 ^{er} août 1851 au 31 juillet 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	1,018,557 76
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	815,881 56
Frais relatifs à cet amortissement	8,384 29
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	40,669 88
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	2,411,214 74
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	842,527 58
Frais relatifs à cet amortissement	7,164 16
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	46,597 50
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,110,738 21
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	298,333 "
Frais relatifs à cet amortissement	3,066 97
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	46,440 26
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	948,068 52
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	190,645 75
Frais relatifs à cet amortissement	189 62
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	52,092 09
Dépenses d'exploitation.	8,854,463 "
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 20 décembre 1851.	75,000 "
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	7,500 "
Frais relatifs à cet amortissement	7 58
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	44,826 93
Fr.	255,755,898 88

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

— 1852.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	2,781 78
Id. id. d'objets hors d'usage	5,749 35
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	6,625 47
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	19,325 77
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	5,376 05
Id. de la location des buffets-restaurants	27,021 87
Id. de la location des vidanges	612 50
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer	3,954 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	589,261 44
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,171,760 26
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	840,117 15
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	297,476 45
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1848 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	189,791 48
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1851 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	7,584 62
Recettes de l'exploitation	17,078,003 06
Montant, au 31 décembre 1852, des approvisionnements au magasin central.	1,151,626 70
Régie du chemin de fer	319,789 67
Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature pour la construction du chemin de fer.	1,262,293 47
Solde au 31 décembre 1852	212,754,947 57
Balance. fr.	255,733,898 88

(57)

N° II.

État général des billes remplacées pendant l'année 1852.

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD.....	Bruxelles à Malines.....	160	29	8	1,178	548	121
	Malines à Anvers.....	560	21	7	1,852	897	36
EST.....	Malines à Louvain.....	174	"	60	715	155	1,899
	Louvain à Tirlemont.....	71	2	1	566	494	41
	Tirlemont à Waremme.....	75	2	"	698	977	54
	Waremme à Ans.....	67	12	"	425	92	5
	Landen à Saint-Trond.....	10	8	"	54	"	9
	Saint-Trond à Hasselt.....	58	"	"	25	"	"
VESDRE.....	Ans à la Meuse.....	58	2	6	94	41	6
	Liège à la frontière.....	541	"	"	569	"	"
OUEST.....	Malines à Gand.....	1,522	121	"	5,101	"	195
	Gand à Ostende.....	25	19	119	2,974	111	411
	Gand à Courtray.....	155	55	1	1,451	528	63
	Courtray à Tournay.....	479	29	177	995	88	182
	Tournay à Jurbise.....	20	"	"	5	"	"
MIDI.....	Bruxelles à Tubise.....	16	11	25	21	7	990
	Tubise à Soignies.....	672	70	256	"	"	2,518
	Soignies à Mons.....	944	"	1,152	"	"	1,750
	Mons à Quiévrain.....	"	"	"	"	"	255
NAMUR.....	Braine à Namur.....	1,007	"	155	2,484	"	3,000
	TOTAUX.....	6,572	559	1,925	18,941	3,558	11,001
		8,656			35,480		

3° TRIMESTRE.			4° TRIMESTRE.			TOTAL.			Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	
688	144	44	179	51	7	2,205	532	180	<p>Il restait en dépôt, au 1^{er} janvier 1852, un nombre de . . . 22,511 billes.</p> <p>Il en a été fourni en 1852 :</p> <p>Pour l'entretien . . . 55,904</p> <p>Pour les constructions nouvelles. . . 32,439</p> <p>Ensemble . . . 110,854 billes.</p> <p>Le nombre de billes employées au renouvellement a été de . . . 60,902</p> <p>On en a employé pour construction de doubles voies et voies d'évitement. 27,310</p> <p>Reste en approvisionnement au 1^{er} janvier 1853 22,642</p> <p>La différence que l'on remarque entre le chiffre de . . . 69,270 billes ôtées des voies et celui de . . . 60,902 billes neuves employées à leur remplacement, provient de l'emploi des rails à double bourrelet, dont les portées sont de 1m,92 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0m,90.</p> <p>Billes employées pour l'entretien :</p> <p>Chêne 42,638</p> <p>Sapin 16,101</p> <p>Autres essences . . . 103</p> <p>Billes employées pour constructions nouvelles. (Chêne). 27,310</p> <p>Ensemble . . . 88,212 billes.</p>
598	177	11	79	"	2	2,669	1,095	76	
267	"	143	100	50	205	1,256	183	2,007	
872	6	"	800	107	18	2,509	609	50	
598	53	12	505	179	67	1,872	1,215	153	
466	75	83	85	597	148	1,041	576	256	
65	"	14	226	51	"	555	59	25	
70	"	"	211	"	"	562	"	"	
14	82	27	"	23	55	126	118	72	
438	"	"	263	"	5	1,653	"	5	
2,808	451	154	978	13	28	10,409	587	575	
850	17	675	911	14	23	4,760	161	1,228	
573	122	260	562	57	9	2,821	520	555	
2,623	814	98	171	543	40	4,266	1,276	497	
11	"	"	"	"	"	54	"	"	
173	169	17	"	389	"	212	376	1,050	
141	280	"	"	520	"	815	670	2,554	
"	241	"	13	"	174	937	241	3,056	
830	26	447	"	11	144	850	57	844	
1,609	"	961	"	514	"	3,100	514	4,116	
13,834	2,609	2,946	4,881	2,265	901	45,728	8,769	16,775	
19,089			8,043			69,270			

N° III.

Prix des billes en 1852.

LIGNES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
Nord	3 62 à 4 03	2 90	»
Est	3 72 à 4 62	3 65	»
Ouest	3 44 à 4 98	2 69 à 2 97	»
Midi.	3 22 à 4 65	2 90 à 3 80	»
Moyenne	4 48	3 05	»

1849	{	73,000 billes en chêne pour . . fr.	303,415 50 = 4 16 par bille.	
		1,160 billes en sapin	4,503 60 = 3 88	id.
		3,705 billes d'autres essences . . .	13,251 65 = 3 58	id.
			<u>321,170 75</u>	
1850	{	75,000 billes en chêne.	313,424 " = 4 18	id.
		108 billes d'autres essences. . .	593 79 = 5 50	id.
			<u>314,017 79</u>	
1851	{	41,000 billes en chêne	147,529 " = 3 60	id.
		6,000 billes en sapin	14,449 " = 2 41	id.
			<u>161,978 "</u>	
1852	{	73,343 billes en chêne.	328,576 " = 4 48	id.
		15,000 billes en sapin	45,815 " = 3 05	id.
			<u>374,391 "</u>	

(61)

N° IV.

*Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements
de rails effectués au 1^{er} janvier 1853.*

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS, AU 1 ^{er} JANVIER 1885.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOUHELET.
Bruxelles à Malines.....	1838	20	»	46,802	22,330	37,500	65,300	59,500
	1838	»	20					
	1841	5	»					
Malines à Anvers.....	1856	24	»	54,503	7,120	44,000	17,600	61,600
	1858	»	24					
	1840	3	5					
Malines à Louvain.....	1837	24	2	48,912	4,430	10,500	20,500	73,600
	1859	»	10					
	1841	»	12					
Louvain à Tirlemont.....	1837	19	»	58,685	2,290	15,700	19,200	49,100
	1859	»	8					
	1841	»	11					
Tirlemont à Waremme.....	1838	26	»	52,015	4,017	15,000	52,800	64,500
	1859	»	15					
	1841	»	13					
Waremme à Ans.....	1838	20	»	40,033	4,815	14,500	51,000	42,500
	1841	»	20					
Lauden à Saint-Trond.....	1859	10	»	10,751	5,089	22,700	1,800	»
Saint-Trond à Hasselt.....	1847	17	»	17,138	5,530	5,800	37,200	»
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,548	8,210	15,500	25,000	1,200
Liège à la frontière.....	1842	4	»	77,147	9,860	17,000	61,600	93,300
	1845	53	59					
Malines à Gand.....	1837	56	»	111,124	7,616	128,000	47,600	62,000
	1859	»	55					
	1841	»	25					
Gand à Ostende.....	1858	67	»	97,827	9,450	103,100	3,500	104,200
	1846	»	6					
	1849	»	15					
	1850	»	4					
Gand à Courtray.....	1852	»	8	31,473	6,907	4,400	89,000	25,100
	1859	45	»					
Courtray à Tournay.....	1832	»	7	49,936	4,450	15,500	37,800	37,400
	1842	54	»					
	1847	»	5					
	1848	»	12					

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL	
1840 à 1851.	1852.	TOTAL.	1840 à 1851.	1852.	TOTAL.	1848 à 1851.	1852.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	
60,660	1,100	61,760	10,690	5,800	14,490	136	122	278	76,528	Mt. court. 27,174.73 203,516.20 230,690.93 150,311.37 200,478.03 50,166.66 30,212.90 Ensemble Les remplacements, pendant l'année 1852, ont exigé l'emploi de Il a été employé pour doubles voies et évitements Il reste en dépôt, au 1er janvier 1853
39,616	16,690	76,312	1,643	400	2,043	255	90	323	78,680	
37,560	50	37,610	5,018	2,200	7,218	71	5	74	64,902	
27,440	350	27,790	12,595	5,500	15,895	126	2	128	45,815	
37,900	50	38,040	7,575	5,500	15,075	48	240	288	51,401	
55,220	1,050	56,270	1,248	5,800	5,048	557	180	557	41,855	
5,590	2,100	7,690	"	"	"	"	"	"	7,690	
"	15	15	400	60	460	"	"	"	475	
4,518	300	5,018	440	90	550	"	20	20	5,568	
66,240	1,750	67,990	6,900	4,500	11,400	120	56	156	79,546	
86,930	7,400	94,530	5,560	7,800	11,100	"	24	24	105,474	
56,800	19,000	55,800	880	700	1,580	480	5	494	57,874	
54	50	64	7,800	5,600	11,400	"	"	"	11,464	
562	5,500	5,862	6,171	5,400	11,571	100	6	106	15,559	

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS, AU 1 ^{er} JANVIER 1855.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET LOCALES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Tournay à Jurbise.....	1847	15	"					
	1848	53	"	96,987	3,703		203,500	
	1850	"	48					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	"					
	1844	"	5	59,392	11,490	6,700	50,500	45,600
	1846	"	15					
Tubise à Soignies.....	1841	17	"	53,553	7,230	900	52,700	47,600
	1846	"	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	"					
	1846	"	15	48,143	5,062	200	16,500	83,700
	1847	"	11					
Mons à Quiévrain.....	1842	20	"					
	1846	"	4	40,009	8,815	100	45,500	52,500
	1847	"	16					
Braine à Namur.....	1842	14	"					
	1845	63	"					
	1846	"	6	153,382	13,607	900	140,500	161,500
	1847	"	19					
	1849	"	21					
	1852	"	9					
TOTAUX.....		621	474	1,101,362	149,841	453,600	998,500	1,047,900
		1,095		1,251,403		2,499,800		

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL	
1840 à 1851.	1852.	TOTAL.	1840 à 1851.	1852.	TOTAL.	1848 à 1851.	1852.	TOTAL.	GÉNÉRAL.	
"	"	"	108	70	178	"	"	"	178	
1,020	210	1,230	17,910	4,800	22,710	20	8	28	23,968	
47	50	97	15,795	7,800	23,595	10	27	37	23,727	
28	"	28	23,600	4,800	30,400	114	5	117	30,513	
73	"	73	6,820	2,400	9,220	10	12	22	9,313	
"	"	"	42,655	18,772	61,427	18	"	18	61,423	
480,148	53,831	533,999	173,524	79,792	253,316	1,872	778	2,650		
533,999			253,316			2,650			789,965	

N° V.

Relevé, par lot, des quantités de houille en roche, charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies en 1852, sur l'adjudication du 5 novembre 1851.

N° DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS		QUANTITÉS FOURNIES.	PRIX	SOMMES PAYÉES.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.				
1	Malines.....	Ans.....	kilog. 129,550	les 1,000 k. 13 83	franes. 1,791 68	Houille en roche pour le service de l'arsenal.
2	Ans.....	Id.....	m ³ 747,700	le m ³ 7 50	5,607 78	
3	Jemmape.....	Boussu....	963,422	8 82	8,515 04	Charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc.
4	Manage.....	Manage...	3,985,492	7 23	28,894 82	
5	Haut-Pré (Liège)	Haut-Pré..	3,060,803	6 23	19,150 05	
TOTAUX			kilog. 129,550 m ³ 8,789,419		63,959 32	

Le prix moyen de revient par mètre cube de charbon, lots nos 2, 3, 4 et 5, en 1851, est de fr. 7-09.

(67)

N^o VI.

État général de la fabrication du coke par l'État en 1852.

LIEUX DE FABRICATION.	CHARBONS EMPLOYÉS		PRODUITS OBTENUS DES CHARBONS EMPLOYÉS				PRODUIT MOYEN DE COKE par mètre cube de charbon. — Kilogram.	VALEUR DES CHARBONS EMPLOYÉS	
	à la FABRICATION DU COKE. — Mètres cubes.	ou CHAUFFAGE des FOURS. — Mét. cubes	COKE.		MÈGE COKE. — Hectolitres.	CENDRES. — Hectolitres.		à la fabrication du coke.	au chauffage des fours.
			Hectolitres.	Kilogrammes.					
Hal.	4,572m ³ ,000	"	89,538	5,155,850	1,805	2,495	688 $\frac{4}{7}$ °	Francs. 41,204 53	Francs. "
Manage	4,758m ³ ,000	"	90,588	5,170,580	2,994	2,599	666 $\frac{4}{7}$ °	41,495 72	"
Jemmapes	4,658m ³ ,689	"	89,120	5,119,200	1,119	1,792	672 $\frac{4}{7}$ °	42,225 64	"
Malines	14,642m ³ ,000	"	288,746	10,106,110	5,002	5,177	690 $\frac{2}{7}$ °	154,957 65	"
Ans	10,580m ³ ,500	27m ³ ,000	191,589	6,705,613	5,647	5,027	645 $\frac{2}{7}$ °	85,354 73	172 50
	58,991m ³ ,180	25m ³ ,000	749,581	26,255,553	14,567	17,091	675 $\frac{1}{7}$ °	545,216 27	172 50

DÉPENSES DE FABRICATION.						PRIX DE REVIENT DU COKE.		Observations.
SALAIRES DES OUVRIERS employés à la fabrication.	FRAIS DE RÉPARATIONS		DÉPENSE TOTALE.	A DÉDUIRE pour valeur du menu coke à fr. 0-50 l'hec- tolitre, et des cendres à 0-10 l'hectolitre.	RESTE par DÉPENSE de fabrication.	par	par	
	D'OUTILS.	DES FOURS.				hectolitre.	MILLE kilogr.	
Francs. 5,567 20	Francs. 44 10	Francs 308 18	Francs. 45,124 01	Francs. 971 60	Francs. 44,152 41	Francs. 0.495	Francs. 14 09	
3,367 20	121 20	56 »	45,018 12	1,457 50	43,560 62	0.481	15 74	
5,258 »	65 70	222 79	45,750 15	626 80	45,123 35	0.506	14 47	
12,041 40	1,057 97	149 40	148,166 42	2,518 50	145,647 92	0.504	14 41	
7,574 90	579 78	1,746 03	95,227 91	1,061 50	91,266 41	0.476	15 61	
29,588 70	1,846 72	2,662 40	577,286 59	7,533 90	569,752 69	0.495	14 09	

N° VII.

Relevé, par lot, des quantités de coke fournies en 1852, par l'industrie privée.

Nos DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS.		QUANTITÉS DE COKE FOURNIES. — Kilogrammes.	PRIX d'adjudication par 1,000 kilog.	PRIX moyen approximati- vement payé par 1,000 kilog.	SOMMES à PAYERES.	Observations.	
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.						
Adjudication du 5 nov. 1851.	1	Ostende	Manage . . .	1,326,115	16 »	16 25	21,318 61	
	2	Gand	Id	4,622,695	16 »	16 26	75,142 52	
	5	Tournay	Mons	5,892,940	16 60	16 95	65,899 22	
	4	Jurbise	Id	1,322,570	16 »	15 41	20,571 28	
	5	Braine-le-Comte.	Manage	4,467,850	14 49	15 07	58,580 18	
	10	Namur	Namur	1,199,800	16 58	16 01	19,208 03	
	11	Bruxelles (Nord)	Manage	2,651,855	14 46	14 59	58,167 11	
	16	Ans	Ans	5,625,510	14 08	14 28	51,775 47	Coke fabriqué dans les fours de l'État, à Ans, par l'indus- trie privée.
	17	Liège	Id	5,027,990	15 99	14 16	42,867 65	
Marché spé- cial.		Verviers	Verviers . . .	599,980	14 »	15 75	5,499 75	
Id.		Liège	Liège	299,985	14 »	14 25	4,274 79	
Adjudication du 12 mai 1852.	2	Tirlemont	Id	1,501,640	15 55	15 55	19,145 87	
		TOTAUX		28,558,750			422,248 48	

(71)

N° VIII.

Tableau statistique de la consommation du coke en 1852.

TRIMESTRES.	NOMBRE TOTAL				CONSUMMATION TOTALE DE COKE.	RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ		
	DE LIEUES PARCOURUES.	DE VOITURES CHARGÉES TRANSPORTÉES A CHASSE.	D'HEURES DE stationnement	DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES.		PARCOURS.	STATIONNEM ^t	ALLUMAGE.
1 ^{er} TRIMESTRE . . .	254,280	2,745,476	72,825	8,727	Kilog. 14,220,199	Kilog. 11,920,044	Kilog. 1,002,575	Kilog. 1,207,780
2 ^e TRIMESTRE . . .	219,512	2,845,470	69,785	8,545	15,064,870	10,880,245	1,046,525	1,165,500
3 ^e TRIMESTRE . . .	272,400	5,174,758	74,525	8,855	15,713,450	11,560,985	1,117,845	1,256,620
4 ^e TRIMESTRE . . .	262,581	5,042,778	76,505	9,069	14,868,650	12,434,595	1,144,575	1,269,660
Totaux et moyennes.	1,058,545	11,806,482	295,408	54,976	55,860,149	46,585,669	4,401,120	4,882,560

CONSUMMATION MOYENNE ET TOTALE		CONSUMMATION MOYENNE DE COKE PAR LIEU, DE 5 KILOMÈTRES, PARCOURUE.				RAPPORT DE LA CONSUMMATION POUR LE STATIONNEMENT, ET L'ALLUMAGE, AVEC LA CONSUMMATION TOTALE.	Observations.
PAR LIEU PARCOURUE.	PAR VOITURE CHARGÉE TRANSPORTÉE A CES LIEUX.	PARCOURS.	STATIONNEMENT	ALLUMAGE.	ENSEMBLE POUR LE STATIONNEMENT ET L'ALLUMAGE.		
Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Pour cent	
55.95	3.18	46.88	4.50	4.75	9.03	16.18	
52.56	4.59	45.48	4.19	4.69	8.88	16.96	
50.53	4.52	41.71	4.10	4.54	8.64	17.16	
56.67	4.89	47.47	4.56	4.84	9.20	16.53	
55.80	4.75	44.86	4.24	4.70	8.94	16.62	

N° IX.

*Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke,
et pour régularité de marche des convois pendant l'année 1852.*

TRIMESTRES.	PRIMES PAYÉES POUR ÉCONOMIES DE COKE AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	PRIMES PAYÉES POUR RÉGULARITÉ DE MARCHÉ DES CONVOIS		TOTALS.	Observations.
		AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	AUX CHEFS-GARDES ET GARDES.		
1 ^{er} trimestre. .	3,449 66	3,135 81	2,489 85	9,075 32	
2 ^e id. . .	3,299 91	3,478 67	2,699 27	9,477 85	
3 ^e id. . .	4,842 85	3,646 39	3,079 65	11,568 89	
4 ^e id. . .	2,989 57	3,378 85	2,719 29	9,087 51	
		13,639 52	10,988 06		
	14,581 99	24,627 58		39,209 57	

N° XI.

Tableau de la circulation des convois et du matériel des transports, pendant l'année 1882.

DÉSIGNATION DES CONVOIS.	CONVOIS- lieues.	LOCOMOTIVES- lieues.	NOMBRE DE VOITURES-LIEUES				
			A		VIDES.	EN TOTAL.	
			VOYAGEURS	MARCHANDISES.			
Convois de voyageurs.	Ordinaires..	403,101	414,441	2,281,565	1,091,185	49,230	3,421,780
	Spéciaux...	6,836	7,574	46,220	59,509	6,559	92,268
TOTAUX.....	409,937	421,815	2,327,585	1,150,694	55,769	3,514,048	
Convois de marchandises.	Ordinaires..	561,528	591,215	598,025	5,056,859	1,652,721	7,287,583
	Spéciaux...	49,184	51,662	48,985	545,116	283,261	877,560
TOTAUX.....	410,512	442,873	647,006	5,599,935	1,917,982	8,164,943	
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	820,469	864,690	2,974,591	6,750,649	1,973,731	11,678,991	

Les moyennes de la composition des convois sont comme ci-après :

Convois des voyageurs.....	{	Ordinaires.....	8,488	voitures.	}	8,371	voitures.	
		Spéciaux.....	15,437	id.				
Convois de marchandises...	{	Ordinaires.....	20,168	id.	}	19,889	id.	
		Spéciaux.....	17,838	id.				
							14,234	voitures.

N° XII.

Parcours des voitures et des wagons pendant l'année 1852.

DÉSIGNATION DES VOITURES.		CONVOIS		ENSEMBLE.	
		DE voyageurs.	DE marchandises.		
MATÉRIEL à voyageurs.	Diligences et voitures mixtes.....	Lieues. 364,025	Lieues. 75,734	Lieues. 637,739	
	Chars-à-bancs.....	625,276	80,584	705,660	
	Wagons.....	682,699	461,994	1,144,693	
	Voitures-bureaux de poste.....	257,952	7,646	265,578	
	Voitures cellulaires.....	20,427	119	20,546	
	Voitures étrangères.....	197,226	25,129	222,355	
	TOTAUX.....	2,527,383	647,006	2,974,591	
MATÉRIEL à marchandises.	Wagons fermés, à bagages et à marchandises	855,242	1,079,868	1,935,110	
	Wagons à charbons, à équipages, etc., chargés de diverses marchandises.....	105,563	5,004,226	5,107,791	
	Wagons chargés de charbon.....	420	256,442	256,862	
	Wagons chargés d'équipages.....	14,501	1,757	16,258	
	Wagons chargés de bestiaux.....	24,682	25,244	47,926	
	Wagons chargés de chevaux.....	50,092	15,155	65,225	
	Wagons chargés de coke pour service....	2,455	97,268	99,721	
	Wagons chargés pour service.....	2,586	147,715	150,101	
	Wagons étrangers.....	97,555	996,522	1,095,673	
TOTAUX.....	1,150,694	8,399,933	6,750,649		
MATÉRIEL vide.	à voyageurs {	Voitures de l'État.....	12,975	102,801	115,774
		Voitures étrangères.....	493	5,578	5,871
	à marchandises {	Wagons de l'État.....	25,586	1,152,733	1,158,109
		Wagons étrangers.....	7,864	645,861	651,425
	Freins-trainaux.....	9,585	35,189	44,572	
	TOTAUX.....	55,769	1,917,982	1,973,751	
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	5,514,048	8,164,945	11,678,991		

(77)

N° XIII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports pendant
l'année 1852.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	TOTAL.		
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.							AU POIDS TAYÉ.
								Par colis.							Quint.
JANVIER.....	25,238	83,136	170,602	278,076	1,748	1,050	282,414	4,729	4,915	43	117	96	361	574	11,320
FÉVRIER....	25,251	81,402	165,744	272,397	5,771	4,063	282,231	5,061	5,147	39	125	133	441	699	9,956
MARS.....	29,034	69,436	193,985	312,455	4,205	8,842	325,502	5,414	6,293	37	156	117	536	809	12,201
AVRIL.....	32,969	102,401	215,129	350,559	6,676	8,370	365,605	6,046	7,505	52	197	114	558	869	10,892
MAI.....	35,899	97,562	232,934	366,395	2,152	6,862	375,409	6,566	8,768	81	215	122	491	828	11,682
JUIN.....	37,700	98,555	240,791	377,046	2,565	6,046	385,657	7,020	9,852	118	171	116	483	736	9,443
JUILLET....	44,092	97,583	270,666	413,243	2,452	5,290	420,685	7,732	12,410	132	156	98	265	539	9,134
AOUT.....	58,033	121,744	290,154	469,931	4,620	5,261	479,821	9,275	16,948	99	166	78	308	532	8,735
SEPTEMBRE.	52,562	131,132	318,571	502,265	6,620	8,261	517,195	9,943	14,369	78	113	61	270	441	8,566
OCTOBRE....	36,040	102,429	244,433	382,911	2,789	3,021	388,721	7,341	10,263	79	99	49	350	498	9,696
NOVEMBRE..	27,330	77,965	211,792	317,087	1,663	2,444	321,194	5,199	6,391	58	111	62	256	429	9,917
DÉCEMBRE..	28,035	76,686	198,023	302,794	1,244	2,551	306,619	4,984	5,677	68	108	74	301	483	10,393
TOTAUX....	433,142	1,160,093	2,752,624	4,346,059	42,514	62,731	4,451,304	79,962	107,598	884	1,734	1,120	4,606	7,460	121,997

MARCHANDISES.												TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	
GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								NOMBRE de WAGGONS.	POIDS. — Tonnesaux.
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.			TOTAL. — Tonnesaux.	PRODUITS FAVORISÉS.			TOTAL. — Tonnesaux.		
	DE 100 kilogr. et MOINS. — Quintaux.	AL-DESSUS de 100 kilogr. — Quintaux.		Avec REMISE à DOMICILE. — Tonnesaux.	DE STATION A STATION			Avec REMISE à DOMICILE. — Tonnesaux.	DE STATION A STATION				
				CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. — Tonnesaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris. — Tonnesaux.		CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. — Tonnesaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris. — Tonnesaux.					
34,307	11,050	4,694	15,944	2,587	16,078	406	19,671	623	16,958	78,982	90,563	"	"
31,365	10,668	5,321	15,989	2,441	14,673	411	17,525	587	15,958	62,803	79,316	"	"
39,514	13,695	6,527	20,222	2,651	17,144	564	20,359	734	22,315	77,843	100,892	"	"
46,122	14,305	6,565	20,870	2,063	16,462	675	19,800	620	18,580	72,393	91,520	"	"
44,709	13,281	6,829	20,110	2,683	16,933	660	20,276	577	20,683	73,830	95,290	"	"
42,148	12,911	7,143	20,084	2,617	15,506	652	18,775	459	17,365	73,130	90,954	"	"
45,278	13,805	7,891	21,699	2,651	15,953	933	19,537	535	17,407	75,394	93,436	"	"
47,483	14,973	7,217	22,190	2,659	16,402	661	19,722	519	18,493	75,294	94,306	"	"
48,064	15,535	7,360	22,901	2,710	16,968	688	20,375	644	17,998	93,228	111,870	40	200
51,513	16,373	8,081	24,454	3,058	18,463	1,150	22,671	911	19,115	99,922	119,939	30	150
44,505	13,668	6,961	20,629	2,818	19,226	566	22,630	662	17,181	102,375	120,218	105	525
45,375	13,825	7,137	20,962	2,651	18,311	466	21,428	653	17,763	98,237	116,653	42	210
520,299	164,119	81,935	246,054	32,218	202,710	7,832	242,769	7,594	220,110	983,431	1,214,065	217	1,085

DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS					BAGAGES.			CHEVAUX ET BESTIAUX.				MARCHANDISES.										TOTAL GÉNÉRAL.										
	CIVILS.				MILITAIRES.	TOTAL.	TRANSPORT.		ÉQUIPAGES.	FINANCES.			GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE.				TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	PRODUITS DIVERS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.		TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.								
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.			MINIMUM.	AU POIDS.		1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.	EXPÉDITIONS.	MARCHANDISES ORDINAIRES.	PRODUITS FAVORISÉS.																	
	100 KILOG. ET MOINS.	AD-DESSUS DE 100 KILOG.	TOTAL.	REVENUE A DOMICILE.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMMUN.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT INDIVIDUEL.	TOTAL.	REVENUE A DOMICILE.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMMUN.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT INDIVIDUEL.	TOTAL.	REVENUE A DOMICILE.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMMUN.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT INDIVIDUEL.	TOTAL.																		
Bruxelles (Nord)	434,085	469,616	376,483	1,280,184	6,277	30,403	1,959,808	3,291	89,231	91,616	10,497	1,609	4,386	2,916	5,919	9,950	85,377	47,339	103,773	59,437	447,320	40	176,510	5,281	30,229	49,818	85,359	9,609	371,763	5,373	4,796,179	48,397	1,814,576
Vivier	4,079	49,327	97,831	151,235	458	163	14,473	405	337	533	30	6	6	6	6	183	2,781	638	3,419	1,077	907	0	3,405	914	1,413	1,405	2,823	908	3,777	56	61,700	0	61,700
Molines	52,003	109,740	107,487	269,230	2,661	4,401	972,703	1,701	7,298	9,000	699	1,487	4,463	6,071	7,364	10,588	12,679	44,375	2,405	49,487	476	26,389	4,732	49,553	70,430	39,430	1,551	70,657	1,006	353,337	785	361,606	
Duffel	2,419	40,985	44,388	87,800	907	147	97,901	180	405	631	23	23	23	23	23	780	413	427	1,715	718	4,604	0	3,382	467	631	55	7,626	1,475	61	34,333	0	34,333	
Cottich	758	4,610	5,928	7,472	3	61	7,537	20	31	58	0	0	0	0	0	780	413	427	1,715	718	4,604	0	3,382	467	631	55	7,626	1,475	61	34,333	0	34,333	
Anters (Bergerhout)	170,515	317,014	146,497	633,767	5,350	3,896	613,004	2,280	36,621	37,901	1,718	1,405	4,502	6,013	22,654	6,331	67,928	21,954	70,886	40,333	836,082	4,077	290,633	9,881	480,906	85,781	616,689	5,314	918,204	8,416	1,825,827	21,875	1,850,703
Id. (Escaut)	170,515	317,014	146,497	633,767	5,350	3,896	613,004	2,280	36,621	37,901	1,718	1,405	4,502	6,013	22,654	6,331	67,928	21,954	70,886	40,333	836,082	4,077	290,633	9,881	480,906	85,781	616,689	5,314	918,204	8,416	1,825,827	21,875	1,850,703
Totaux	655,448	828,966	681,951	2,165,395	14,718	25,783	7,906,416	9,792	133,268	142,078	12,916	3,892	4,601	28,031	33,935	16,400	161,006	42,312	203,319	130,483	519,354	6,004	654,813	19,781	674,677	179,057	775,316	19,639	1,663,148	10,053	1,673,201	51,058	1,724,259
Cappelle	616	2,359	4,307	7,282	0	0	7,282	0	0	0	0	0	0	0	0	288	55	384	85	561	0	917	81	903	4,014	2,000	71	3,276	0	45,749	0	45,749	
Louvetier	831	2,248	5,708	8,787	0	0	8,787	0	0	0	0	0	0	0	0	293	37	337	60	571	0	923	44	967	4,318	2,000	92	4,020	0	10,020	0	10,020	
Naldere	435	4,474	3,457	12,366	0	0	12,366	0	0	0	0	0	0	0	0	309	0	309	0	309	0	421	26	447	4,996	51	5,047	0	8,479	0	8,479		
Buggenhout	403	4,067	4,347	8,817	0	0	8,817	0	0	0	0	0	0	0	0	235	46	281	0	281	0	327	41	368	4,161	58	4,219	0	8,791	0	8,791		
Termonde	7,629	29,466	37,890	73,397	2,347	233	78,990	403	889	1,292	27	436	177	610	1,213	5,618	4,078	6,091	11,304	55,631	236	47,521	398	41,816	2,387	44,301	4,012	90,237	308	168,763	388	169,151	
Auvelghem	2,024	11,423	11,416	25,469	2,167	94	26,605	403	815	708	0	24	70	64	10	2,337	213	2,550	5,221	4,859	32	40,480	256	32,307	5,221	37,528	397	46,225	40	48,143			
Wichelen	209	1,235	4,020	5,464	0	0	5,464	0	0	0	0	0	0	0	0	384	71	455	0	455	0	429	9	438	4	4	44	6	6,098	0	6,098		
Waterloo	2,429	5,845	17,008	25,879	43	81	26,016	90	214	334	0	405	224	357	687	1,898	573	2,471	4,169	5,778	0	6,921	468	728	4,181	2,078	231	41,704	61	38,066			
Melle	853	3,490	4,866	8,851	0	0	8,851	0	0	0	0	0	0	0	0	508	88	596	0	596	0	429	9	438	4	4	44	6	6,098	0	6,098		
Gand	103,216	200,929	218,026	512,171	5,619	5,914	531,569	2,038	20,063	22,101	3,072	1,446	4,314	8,193	37,094	37,094	45,291	33,713	118,825	29,197	16,723	0	153,831	3,007	29,197	16,723	45,030	6,780	258,020	3,008	302,928	1,556	304,484
Lanthenghem	483	4,416	4,818	9,712	0	0	9,712	0	0	0	0	0	0	0	0	247	49	297	0	297	0	313	6	319	4	4	29	6	4,484	0	4,484		
Hausleke	401	3,799	3,799	7,598	0	0	7,598	0	0	0	0	0	0	0	0	82	3	85	0	85	0	63	4	67	1	1	40	3	4,472	0	4,472		
Arlve	4,437	5,022	10,577	17,036	6	72	17,485	86	483	634	0	230	450	680	1,480	4,490	347	4,837	4,059	3,857	0	4,896	91	4,724	89	4,813	216	6,093	430	6,523			
Blomfontain	885	4,799	7,469	13,153	9	71	13,252	80	70	141	0	48	140	188	4,490	368	4,858	3,844	4,059	3,857	0	4,896	91	4,724	89	4,813	216	6,093	430	6,523			
Oudcamp	24	55	479	558	0	0	558	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0	6	0	4,539	22	4,561	31	91	61	128	63	193			
Bruges	43,147	74,396	101,414	218,957	4,614	5,878	201,008	819	6,890	7,709	66	450	510	9,882	10,874	897	10,481	14,908	4,415	7,699	0	12,106	4,261	3,663	418	5,371	689	30,408	1,712	32,120	803	32,923	
Jalheke	801	628	3,281	4,710	0	0	4,710	0	0	0	0	0	0	0	0	12	4	16	0	16	0	454	416	4,104	39	4,143	88	4,231	0	5,297			
Flasscheland	254	1,813	4,891	6,958	0	0	6,958	0	0	0	0	0	0	0	0	57	45	102	0	102	0	48	4	52	4	4	45	621	0	4,787			
Osenede	93,299	108,614	48,053	250,306	4,477	369	252,443	637	49,563	43,228	2,243	492	62	488	703	4,654	4,748	2,896	24,333	26,014	256	29,426	49	4,663	30,016	8,091	42,801	2,947	91,712	367	395,038	4,061	399,071
Nazareth	388	419	2,923	3,730	0	0	3,730	0	0	0	0	0	0	0	0	68	7	75	0	75	0	22	8	30	2	2	1	6	3,165	0	3,165		
Doynne	2,073	12,680	33,246	38,000	4,846	172	43,018	226	681	910	63	418	410	571	1,241	4,331	4,098	2,829	4,405	4,405	0	4,874	91	4,711	3,368	3,471	269	10,349	437	11,786			
Nachelen	40	82	93	215	0	0	215	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	6	0	6	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0			
Oldene	29	61	2,929	3,019	0	0	3,019	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	10	0	10	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0			
Wazeghem	4,017	5,492	16,215	25,719	22	55	25,806	78	430	508	37	48	80	139	439	1,173	1,401	1,319	236	2,666	0	2,706	86	2,792	384	307	498	3,033	20	3,053			
Hoevelbeke	903	3,029	6,014	11,077	3	80	11,180	32	70	102	66	4	90	140	24	75	143	158	30	476	4,516	0	4,516	29	4,545	0	4,545	0	4,545				
Courcelle	48,363	90,483	1,011,443	1,150,289	4,903	4,076	1,159,409	4,009	14,449	19,458	69	596	40	2,740	3,707	838	9,729	13,214	14,314	7,074	15,014	92	32,580	4,697	32,779	6,921	4,100	11,099	83	12,928			
Nousoren	6,476	22,473	43,423	76,373	46	716	77,135	830	2,974	3,143	20	64	73	43	131	928	618	2,092	483	2,580	2,108	403	19,869	467	9,913	12,635	18,548	62	11,887				
Neslin	4,075	2,314	8,343	14,732	46	95	14,824	23	30	63	0	43	90	136	300	42	93	214	51	208	407	302	4	306	4	4	10	2,948	41	14,106			
Templeuve	304	3,103	2,891	3,293	1	0	3,294	46	37	81	0	0	0	0	0	4	4	8	0	8	0	10	0	10	0								

(81)

N° XV

*Etat récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports,
pendant l'année 1852.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MISINER.							AU POIDS TAIÉ.
NORD.	Bruxelles (Nord)	87,259	169,810	229,797	481,866	4,942	5,212	492,020	10,589	16,251	166	146	90	112	348	15,537
	Vitvorde	3,924	24,968	54,195	83,087	274	403	83,766	393	110	1	"	1	"	1	330
	Mahines	19,297	68,543	111,646	198,886	2,462	1,416	202,764	3,463	2,005	9	155	94	318	567	1,991
	Duffel	995	8,320	17,870	27,185	197	147	27,529	360	169	"	"	"	"	"	51
	Combricq	375	1,586	8,473	10,424	5	93	10,522	40	13	"	"	"	"	"	15
	Vieux-Dieu	357	2,730	13,180	17,037	"	27	17,094	"	"	"	"	"	"	"	"
	Anvers { Bergerhout	37,748	79,973	92,310	209,851	3,548	1,686	215,085	4,560	7,983	31	99	76	647	822	8,531
	{ Escout	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	862
	TOTAL	141,945	353,750	527,671	1,028,366	11,428	8,986	1,049,780	19,405	26,533	207	490	231	1,077	1,738	27,327
	OUEST.	Capelle	261	1,611	12,033	13,905	"	"	13,905	"	"	"	"	"	"	"
Londerzeel		338	1,420	7,392	9,150	"	15	9,165	"	"	"	"	"	"	"	"
Mahleren		112	646	3,578	4,396	"	8	4,374	12	5	"	43	55	6	104	14
Buggenhout		148	1,265	6,069	7,612	"	14	7,626	36	9	"	4	"	"	4	4
Termonde		2,468	13,476	32,401	48,345	1,789	254	50,388	807	318	1	17	12	75	104	725
Audghem		752	5,238	9,411	15,421	850	29	16,330	286	174	"	2	2	1	5	121
Wichelen		101	1,100	5,832	7,033	"	"	7,033	"	"	"	"	"	"	"	1
Wetteren		929	4,208	23,305	28,442	10	53	28,505	181	95	"	10	16	21	47	353
Melle		402	2,929	10,085	13,415	"	1	13,417	"	"	"	"	"	"	"	1
Gand		21,446	71,197	136,813	231,486	3,818	2,987	238,321	4,077	4,854	37	139	84	354	568	5,035
Landeghem		266	1,202	6,423	7,891	"	37	7,928	"	"	"	"	"	"	"	"
Hansbeke		177	779	3,559	4,515	"	"	4,515	"	"	"	"	"	"	"	"
Aelre		461	3,105	11,742	15,304	14	67	15,389	112	69	"	39	16	25	80	316
Blomendaal		302	1,551	10,278	12,131	5	63	12,202	80	27	"	"	"	"	"	30
Oostcamp		28	152	716	896	"	"	896	"	"	"	"	"	"	"	"
Bruges { Station		9,538	29,455	63,092	102,685	2,284	1,357	105,726	1,639	1,764	2	57	45	435	537	1,531
{ Bassin		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24
Jabbeke		123	788	7,167	8,078	"	"	8,078	"	"	"	"	"	"	"	"
Plassendaale		89	1,351	5,285	9,725	"	"	9,725	38	10	"	"	"	"	"	2
Ostende		11,990	29,792	33,203	74,994	699	176	75,869	1,315	4,766	24	10	3	10	23	2,765
Nazareth		122	428	3,969	4,519	"	"	4,519	"	"	"	"	"	"	"	"
Deynze		735	7,970	25,291	33,996	779	109	34,884	452	251	1	43	8	26	77	222
Macheien		6	66	286	358	"	"	358	"	"	"	"	"	"	"	"
Olstne		13	428	2,495	3,439	"	"	3,439	"	"	"	"	"	"	"	"
Wareghem		382	3,786	19,349	23,517	14	27	23,558	151	43	"	4	"	2	6	239
Haerlebeke		153	2,524	10,606	13,073	2	7	13,082	65	31	1	1	2	"	3	128
Courtray		4,658	22,691	55,418	82,677	1,150	476	84,333	2,019	1,318	1	60	39	152	242	1,520
Mouscron		1,450	12,254	40,612	54,316	12	428	54,756	1,079	530	1	9	8	12	29	1,017
Néchin		119	2,333	10,567	13,319	"	3	13,322	47	13	"	2	"	26	28	75
Templeuve		116	1,403	5,015	6,924	2	"	6,936	29	11	"	"	"	"	"	2
Tournay	7,630	26,173	64,503	98,306	1,697	754	100,667	2,515	1,691	9	63	18	30	111	1,336	
Hainnes	12	384	2,373	2,769	"	"	2,769	"	"	"	"	"	"	"	"	
Barry et Maulde	193	527	3,618	4,338	"	"	4,338	33	10	"	3	1	2	6	7	
Leuze	1,301	7,076	28,623	37,000	34	191	37,228	857	398	"	10	8	21	39	469	
Ligne	530	1,121	6,488	8,139	4	"	8,143	72	36	"	48	5	"	53	51	
Ath	1,660	9,091	38,152	48,303	736	63	49,702	853	478	4	10	4	4	18	780	
Maffles	215	752	2,658	3,635	"	"	3,635	27	18	"	"	"	"	"	30	
Chièvres et Aitres	135	1,062	3,066	4,263	"	3	4,266	42	14	"	"	"	"	"	78	
Bruglette	1,567	3,782	11,463	16,812	3	209	17,075	222	211	4	1	"	7	8	160	
Leuz	175	1,617	5,329	7,151	1	23	7,175	68	26	"	"	"	"	"	64	
TOTAL	71,142	277,476	733,668	1,082,286	13,903	7,408	1,103,597	17,234	17,173	85	566	317	1,209	2,092	17,760	

MARCHANDISES.													
GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABBONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AD-DESSUS de 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.		
	— — Quintaux.	— — Quintaux.		— — Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.		— — Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.				— — Tonneaux.
96,952	22,488	8,664	31,152	5,803	12,721	8	16,532	742	5,098	10,116	15,956	»	»
3,339	783	353	1,136	323	141	»	464	42	479	346	867	»	»
15,041	3,963	1,792	5,755	734	3,006	31	3,771	346	4,476	1,685	6,507	»	»
2,089	431	59	490	102	234	»	336	34	206	222	462	»	»
534	138	46	184	9	6	»	15	12	46	5	63	»	»
248	79	24	103	1	14	»	15	»	4	»	4	»	»
51,471	15,470	11,611	27,081	3,366	21,297	297	24,960	1,212	48,275	10,581	60,068	»	»
»	»	»	»	1,649	11,515	50	13,214	285	8,694	4,108	13,087	»	»
169,694	43,332	22,549	65,901	11,987	48,934	386	61,307	2,673	67,276	27,013	97,014	»	»
365	106	66	172	5	110	»	115	12	250	451	713	»	»
375	104	25	129	3	66	»	69	11	83	100	194	»	»
361	115	147	262	48	33	»	81	6	177	481	664	»	»
438	128	47	175	31	19	»	50	24	134	280	438	»	»
6,583	1,813	549	2,362	1,041	5,023	19	6,083	57	1,516	511	2,084	»	»
2,690	667	110	777	461	491	»	952	39	276	77	392	»	»
464	165	51	217	10	9	»	19	2	1	»	3	»	»
2,269	624	369	993	144	781	»	924	33	149	490	672	»	»
1,042	272	25	297	8	3	»	11	»	»	110	110	»	»
39,075	10,795	8,456	19,251	3,041	15,533	104	18,678	393	4,017	3,475	7,915	»	»
317	82	29	111	4	60	»	64	11	94	»	103	»	»
110	23	1	24	1	48	»	49	»	55	13	68	»	»
1,351	353	298	651	85	522	»	607	18	338	146	502	»	»
361	77	39	116	9	278	»	287	4	100	130	324	»	»
7	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
11,789	2,599	1,009	3,608	381	898	»	1,279	140	675	91	896	»	»
1	1	»	1	25	55	68	148	7	315	2,163	2,485	»	»
64	20	6	26	»	4	»	4	12	80	105	197	»	»
211	69	11	80	7	7	»	8	9	65	507	581	»	»
15,765	4,156	1,062	5,218	182	2,753	15	2,950	402	4,489	2,613	7,704	»	»
87	21	3	24	2	»	»	2	1	»	»	1	»	»
1,874	491	772	1,263	62	629	»	681	16	381	351	758	»	»
5	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
74	16	5	21	1	23	»	24	8	»	»	8	»	»
1,083	314	373	687	22	374	»	396	16	115	182	313	»	»
571	135	77	212	58	266	»	264	5	184	451	640	»	»
9,711	3,168	2,056	5,224	594	6,566	5	7,465	315	3,963	1,473	4,887	»	»
2,310	562	206	768	223	1,544	31	1,798	21	733	4,359	5,123	»	»
274	72	26	98	»	40	»	40	1	217	530	748	»	»
132	33	1	34	»	17	»	17	»	214	601	815	»	»
11,347	2,979	1,060	4,039	582	5,167	93	5,842	123	3,053	21,106	24,282	»	»
45	16	»	16	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»
125	22	5	27	1	64	»	65	»	25	146	171	»	»
6,324	1,520	298	1,818	355	1,813	79	2,247	33	1,989	3,989	6,011	»	»
404	114	113	227	20	116	18	154	»	27	116	143	»	»
5,160	1,262	286	1,548	505	2,211	47	2,763	23	590	3,498	4,110	»	»
234	59	8	67	4	129	296	429	1	753	1,883	2,637	»	»
408	92	43	135	15	58	»	73	1	51	2,975	3,027	»	»
965	265	94	353	4	551	4	559	»	192	748	850	»	»
476	112	11	123	16	27	4	47	2	84	779	865	»	»
125,247	33,430	17,737	51,167	7,934	46,551	783	55,268	1,745	24,510	55,153	81,411	»	»

LIGNES.	DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL.		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.							AU POIDS TAXÉ.
									Par colis							Quint.
	Haecht	316	2,081	8,788	12,083	58	"	12,143	"	"	"	"	"	"	"	"
	Wespelaar	261	635	1,173	2,069	"	"	2,069	"	"	"	"	"	"	"	"
	Louvain. { Station	14,490	45,616	50,246	110,382	1,610	876	112,870	2,786	1,603	3	58	53	104	215	3,023
	{ Bassin	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43
	Vertryck	378	2,375	4,638	7,291	"	"	7,291	27	6	"	"	"	"	"	89
	Tirlemont	4,525	20,315	29,584	54,424	541	465	55,430	1,294	995	2	73	79	299	451	1,584
	Esemael	59	224	1,290	1,573	"	"	1,573	"	"	"	"	"	"	"	21
	Landen	1,087	5,246	17,425	23,728	253	4	23,985	375	132	"	22	22	26	70	688
	Velm	37	411	2,263	2,711	"	"	2,711	"	"	"	"	"	"	"	1
	St-Trond	1,973	9,331	26,094	37,398	139	25	37,472	678	545	5	42	27	197	266	809
	Cortenbosch	148	560	3,737	4,445	"	"	4,445	"	"	"	"	"	"	"	"
	Alken	165	829	4,809	5,803	"	"	5,803	"	"	"	"	"	"	"	"
	ifosselt	1,631	6,125	19,809	27,565	2,624	87	30,276	490	508	2	54	48	203	305	750
	Gingelom	151	556	1,946	2,653	1	"	2,654	"	"	"	"	"	"	"	13
	Roax	49	422	1,921	2,392	"	3	2,395	"	"	"	"	"	"	"	"
EST.	Waremme	885	5,525	18,169	24,579	315	60	24,954	406	123	2	30	7	26	63	637
	Fexhe	135	2,552	11,152	16,839	3	2	16,844	56	21	"	2	1	"	3	104
	Ans	322	2,234	16,433	18,989	19	"	19,008	100	47	"	27	1	19	47	459
	Hautpré	506	5,704	20,133	26,543	308	45	26,896	314	119	"	20	23	2	45	321
	Liège { Station	23,452	49,811	88,464	161,727	2,860	1,191	165,778	4,138	6,162	40	56	27	95	178	5,341
	{ Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32
	Chénée	917	5,935	28,875	35,727	9	105	35,841	285	210	2	5	4	215	224	1,097
	Chaufontaine	2,037	5,446	15,778	23,261	2	"	23,263	291	270	"	2	"	"	2	24
	Le Trooz	371	1,673	14,022	16,076	"	"	16,076	"	"	"	"	"	"	"	2
	Nessonvaux	241	2,002	13,813	16,056	2	10	16,068	79	21	"	"	"	"	"	21
	Pepinster	2,476	9,650	32,524	44,650	"	2,034	45,684	657	525	19	12	13	7	32	403
	Spa	1,837	2,557	2,967	7,361	"	"	7,361	204	913	"	"	"	"	"	"
	Ensisval	191	756	6,407	7,354	5	"	7,359	54	19	"	"	"	"	"	70
	Verviers	10,676	26,653	85,521	123,850	67	309	123,226	3,154	2,908	12	22	14	299	245	1,995
	Dolhain	421	1,792	20,592	22,806	1	"	22,807	152	43	"	"	"	"	"	180
	Herbesthal	1,037	2,587	11,346	14,970	"	184	15,154	392	282	"	1	"	20	21	55
	TOTAL	70,945	220,433	562,639	854,217	8,817	5,402	868,436	16,114	15,514	87	426	310	1,422	2,107	16,762

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 400 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.		
	Quintaux.	Quintaux.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.				CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.	Tonneaux.
638	179	18	197	7	48	"	55	4	387	489	880	"	"
133	32	5	37	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"
12,756	3,645	4,427	8,272	1,379	6,242	1	7,622	502	3,296	4,969	8,707	"	"
"	"	"	"	48	2,580	64	2,692	2	2,725	17,940	20,667	"	"
438	105	11	116	4	15	"	19	21	117	464	602	"	"
7,673	2,484	1,420	3,904	570	2,582	20	3,172	102	2,462	7,276	9,840	"	"
115	38	10	48	6	323	"	329	10	183	1,533	1,726	"	"
1,556	299	54	353	13	634	8	655	24	539	6,231	6,794	"	"
73	12	"	12	"	6	"	6	1	18	22	41	"	"
3,392	862	933	1,795	46	1,688	39	1,773	25	2,561	5,094	7,680	"	"
117	29	7	36	1	19	"	20	"	35	61	96	"	"
125	29	12	41	2	38	"	40	1	34	126	161	"	"
4,705	1,019	442	1,461	202	1,412	12	1,626	57	1,287	639	1,783	"	"
270	53	4	57	3	97	"	100	2	55	585	642	"	"
212	61	10	71	7	46	"	53	"	293	920	1,213	"	"
1,732	362	161	543	53	323	"	376	43	1,665	2,719	4,427	"	"
231	47	7	51	7	224	"	231	5	268	1,805	2,078	"	"
253	48	52	100	1	169	"	170	1	904	49,370	50,275	217	1,085
1,063	246	95	341	80	254	10	344	1	449	10,120	10,570	"	"
29,659	11,318	15,334	26,652	1,742	10,724	2,467	14,933	488	16,416	100,676	117,580	"	"
"	"	"	"	2	107	341	450	1	224	22,347	22,572	"	"
1,331	318	109	427	93	2,339	223	2,655	170	11,427	29,998	41,595	"	"
290	92	57	149	6	14	"	20	"	2	478	480	"	"
228	69	25	94	13	141	36	190	1	43	4,311	4,355	"	"
375	121	54	175	4	51	"	55	1	45	554	600	"	"
2,473	742	1,262	2,004	80	750	14	844	5	287	15,131	15,423	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,291	436	116	552	73	46	"	119	1	4	164	169	"	"
13,425	5,581	3,234	8,815	1,063	3,513	6	4,597	40	1,116	3,548	4,704	"	"
748	215	39	234	135	119	"	254	"	259	3,878	4,137	"	"
244	47	220	267	25	72	88	185	"	962	30,794	31,756	"	"
85,626	28,689	28,138	56,827	5,670	34,577	3,329	43,576	1,508	48,063	321,982	371,553	217	1,085

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL.		
		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL.				AU MINIMUM.							AU POIDS
		CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.					Par colis							Quint.
	Bruelles (Midi)	45,067	73,230	138,351	255,658	2,779	2,051	261,488	6,595	13,121	146	163	138	531	832	8,004
	Forest	24	709	3,215	3,948	"	"	3,948	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ruysbroeck	192	2,180	18,724	21,096	"	10	21,106	35	7	"	"	"	"	"	31
	Loth.	599	901	6,087	7,587	"	"	7,587	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal	3,366	16,350	56,177	75,893	"	344	76,237	962	297	"	8	1	3	12	403
	Lembecq	601	650	1,719	3,170	"	"	3,170	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tubise	896	2,348	15,169	18,415	5	20	18,440	207	47	"	9	21	13	43	323
	Braine-le-Comte	1,772	12,312	30,614	44,698	28	99	44,825	454	283	"	14	2	7	23	933
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Écaussinnes	482	2,580	8,317	11,779	7	3	11,789	112	36	"	1	"	"	1	332
	Manage	3,146	11,359	31,973	46,478	37	367	46,882	748	467	1	8	6	16	30	1,616
	Gouy-lez-Piéton	46	350	3,292	3,688	"	5	3,693	"	"	"	"	"	"	"	1
	Pont-à-Celles	16	239	3,316	3,571	2	4	3,577	"	"	"	"	"	"	"	"
	Luttre	137	1,295	6,415	7,757	10	8	7,775	45	16	"	"	1	5	6	89
	Coselies	770	4,304	19,950	25,054	20	58	25,132	358	158	"	4	4	18	26	914
	Roux	324	2,077	11,496	13,897	"	147	14,041	103	45	"	"	"	"	"	226
	Marchiennes	1,729	6,662	24,942	33,324	7	10	33,341	559	255	"	2	"	6	8	646
	Charleroi	4,405	19,527	64,053	87,985	1,113	365	89,463	1,606	922	7	12	6	14	32	1,799
	Châtelaineu	1,717	9,471	44,770	55,958	10	26	55,994	666	197	4	4	"	2	6	1,294
	Fariennes	89	722	8,710	9,548	"	"	9,548	34	11	"	"	"	"	"	35
	Tamines	637	2,717	22,520	25,874	3	467	26,644	203	60	"	"	"	3	3	233
	Auvelais	62	739	8,759	9,580	"	"	9,580	"	"	"	"	"	"	"	1
	Moustier	197	1,019	12,606	13,822	"	2	13,824	31	11	"	"	"	"	"	49
	Floreffe	400	2,130	16,761	19,291	"	1	19,292	98	56	"	3	2	1	6	130
	Namur (Station	6,935	18,967	53,453	79,355	1,276	902	81,533	1,384	2,067	17	34	8	32	74	2,703
	(Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	127
	Soignies	1,377	5,858	21,002	28,237	3	20	28,260	513	236	3	11	1	13	25	663
	Jurbise	424	2,040	22,521	24,985	3	17	25,005	147	41	1	7	1	16	24	44
	Mons	10,250	36,303	100,451	147,047	2,888	1,380	151,315	3,408	1,786	11	25	5	21	51	3,324
	Jemmapes	398	3,830	37,115	41,343	1	199	41,543	205	62	"	1	"	"	1	397
	St-Ghislain	843	4,663	40,785	46,291	5	152	46,448	688	136	"	1	"	1	5	992
	Boussu	405	2,605	15,553	18,604	6	78	18,688	183	43	"	"	"	"	"	460
	Thulin	260	2,095	13,529	15,883	7	31	15,921	203	45	"	"	"	1	1	270
	Quiévrain	2,181	9,521	30,102	41,804	10	270	42,084	1,740	960	16	3	4	2	9	1,275
	TOTAL de la ligne du Midi	89,797	260,273	692,850	1,212,920	8,220	7,036	1,258,175	21,257	21,368	206	310	203	705	1,218	26,716
	Id. id. Est.	70,945	220,433	562,639	854,217	8,817	5,402	868,436	16,114	15,514	87	426	319	1,422	2,167	16,762
	Id. id. Ouest.	71,142	277,476	733,665	1,082,258	13,903	7,408	1,103,597	17,234	17,173	85	566	317	1,209	2,092	17,750
	Id. id. Nord.	144,945	355,750	527,671	1,028,366	11,428	8,986	1,048,780	19,405	26,533	207	400	261	1,077	1,738	27,327
	TOTAL	376,829	1,110,932	2,717,028	4,207,789	42,368	28,832	4,276,969	74,010	80,588	585	1,702	1,100	4,413	7,215	88,555
	Flandre occidentale	981	2,656	5,373	9,010	146	"	9,156	416	433	2	32	20	87	139	1,045
	Mons à Manage	57	102	135	294	"	"	294	52	23	"	"	"	"	"	1,822
	Franco-Belge (par Monsroon)	9,604	12,834	12,593	35,231	"	"	35,231	1,858	4,283	32	"	"	6	6	2,354
	Belge-Rhénan	22,782	14,280	15,421	52,483	"	32,852	85,335	1,442	12,631	139	"	"	40	40	11,162
	Franco-Belge (par Guérain)	20,349	14,285	1,256	35,894	"	1,047	36,941	2,033	9,488	126	"	"	60	60	6,072
	Anglo-Belge-Rhénan	1,872	1,168	"	3,040	"	"	3,040	"	"	"	"	"	"	"	"
	Entre-Sambre-et-Meuse	464	816	983	2,268	"	"	2,268	145	151	"	"	"	"	"	"
	Prusso-Belge (P. P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,002
	Charleroi à la frontière de France	4	16	30	50	"	"	50	6	1	"	"	"	"	"	33
	Anglo-Belge (P. P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Transit (P. P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,951
	TOTAL GÉNÉRAL	433,142	1,160,093	2,751,824	4,346,059	42,514	62,731	4,651,304	79,962	107,598	884	1,734	1,120	4,606	7,400	121,997

MIDI.

SERVICE.

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABBONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE de WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 100 Kilogr. et MOINS.	DE 100 Kilogr. et DESUS.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.		
	Quintaux.	Quintaux.		Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT ou DÉCHARGEMENT compris.	Tonneaux.	Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	Tonneaux.		
32,397	9,312	7,529	16,732	1,182	16,137	142	17,461	151	2,990	8,364	11,505	"	"
25	5	"	5	2	16	"	18	"	4	"	4	"	"
317	86	12	78	24	623	"	647	"	103	32	135	"	"
282	96	10	106	8	69	"	77	"	36	86	122	"	"
2,390	544	103	647	165	1,410	"	1,605	6	550	1,529	2,085	"	"
230	76	22	98	69	357	"	426	"	180	591	771	"	"
1,763	483	327	810	238	1,414	82	1,734	78	1,441	7,071	8,500	"	"
1,769	354	41	395	376	1,070	"	1,440	41	780	1,121	1,946	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	8	940	948	"	"
1,026	193	45	238	19	253	"	272	2	1,767	25,692	27,461	"	"
2,891	530	79	629	89	809	5	903	34	3,512	7,603	11,319	"	"
204	51	5	56	"	17	"	17	2	124	292	418	"	"
125	28	"	28	4	33	"	37	2	85	37	124	"	"
645	130	7	137	4	74	"	78	2	325	411	769	"	"
2,694	528	60	588	486	850	"	1,336	253	6,166	19,021	25,187	"	"
986	203	31	234	42	215	"	257	49	603	22,771	23,423	"	"
2,642	493	356	851	100	3,382	417	3,899	210	9,937	16,659	26,636	"	"
7,306	1,570	727	2,297	288	4,548	185	5,021	99	8,210	34,587	42,806	"	"
4,001	923	76	999	69	1,683	173	1,925	53	2,210	17,677	19,940	"	"
425	76	6	82	23	116	"	139	"	150	610	769	"	"
708	122	3	125	13	1,172	"	1,185	2	3,481	1,728	5,211	"	"
251	61	3	64	4	112	"	116	1	247	33	281	"	"
442	129	2	131	3	280	8	291	7	1,123	371	1,501	"	"
772	175	27	202	6	645	"	651	49	2,177	582	2,806	"	"
15,077	3,507	1,031	4,538	911	5,438	248	6,597	172	5,273	16,731	22,196	"	"
"	"	"	"	"	622	"	622	"	853	6,440	7,293	"	"
2,372	554	64	618	365	529	411	1,705	16	3,209	17,313	20,567	"	"
267	47	2	49	47	40	"	87	10	173	3,345	3,529	"	"
16,629	4,312	1,625	5,937	513	2,962	357	3,832	15	2,843	2,485	5,343	"	"
1,429	263	39	301	67	757	8	832	3	180	65,073	65,266	"	"
1,845	403	30	433	113	1,572	78	1,763	7	580	77,651	78,246	"	"
1,027	291	68	369	118	1,383	"	1,501	20	239	7,979	8,216	"	"
461	103	1	106	50	676	17	743	18	127	6,346	6,491	"	"
4,322	1,120	377	1,497	39	1,056	"	1,105	3	463	7,468	7,934	"	"
109,767	26,584	12,729	39,313	5,437	50,780	2,131	58,348	1,335	60,160	378,919	440,416	"	"
85,626	28,689	28,138	56,827	5,670	34,517	2,329	43,576	1,508	48,063	321,982	371,553	217	1,085
125,247	33,430	17,737	51,167	7,931	46,551	783	55,268	1,745	26,510	55,156	81,411	"	"
160,694	43,352	22,549	65,901	11,987	48,934	360	61,307	2,673	67,278	27,063	97,014	"	"
490,334	132,055	81,153	213,208	31,028	180,842	6,629	218,499	7,261	200,011	783,120	990,302	217	1,085
6,103	1,593	672	2,265	636	2,142	157	2,933	56	874	1,386	2,316	"	"
3,280	588	104	692	551	3,570	925	5,055	207	3,890	163,353	167,450	"	"
"	1,911	"	1,911	"	1,428	"	1,428	"	5,293	171	5,464	"	"
"	8,544	"	8,544	"	7,679	73	7,752	"	6,234	14,623	20,857	"	"
"	18,538	"	18,538	"	7,028	"	7,028	"	3,751	19	3,770	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7,057	418	"	418	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
115	27	6	33	3	21	48	72	"	57	759	816	"	"
1,253	42	"	42	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12,177	403	"	403	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
520,269	164,119	81,935	246,054	32,218	202,719	7,832	242,769	7,524	220,110	983,431	1,211,065	217	1,085

SERVICES. LIGNE DU MIDI.

Table with multiple columns and rows listing various services and locations such as Pepinster, Spa, Ensival, Verviers, Dollin, Herbesthal, and various stations along the Midi line. It includes sub-totals for the Midi line and general totals.

Main data table with columns for 'EXERCICES', 'NATURE DES RECETTES', months (Janvier to Décembre), 'TOTAL EXERCICE', 'RÉPARTITION ANNUELLE PAR NATURE DE RECETTE', and 'PRODUITS DIVERS'. Rows are numbered 1835 to 1852.

Les totaux généraux de l'exercice 1852 sont les suivants: Recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.

N° XVIII.

*Etat détaillé, PAR MOIS, des recettes figurant comme produits extraordinaires
dans les comptes-rendus de l'exercice 1852.*

MOIS.	TRANSPORTS de la maille des Indes.	FRAIS de magasinage et de dépôt.	PRODUITS des voies d'évitement.	BRIS de glaces.	USAGE des voies, bâtiments, matériel et personnel.	SURTAXES NON REMBOURSÉES.
1852. JANVIER	»	670 49	467 64	»	9,740 92	48 06
FÉVRIER	»	475 38	548 69	» 75	9,093 64	54 80
MARS	»	450 04	253 20	»	8,944 39	36 98
AVRIL	»	385 78	257 30	»	9,976 40	24 56
MAI	»	452 66	294 65	»	14,490 54	419 24
JUIN	»	234 43	274 75	»	40,696 53	408,24
JUILLET	»	506 43	232 90	»	7,679 52	83,54
AOUT	»	383 54	773 94	»	40,300 52	47 40
SEPTEMBRE	»	585 63	826 30	»	40,049 54	65 20
OCTOBRE	»	899 99	744 38	»	41,064 24	25 34
NOVEMBRE	»	687 66	204 40	»	43,948 86	60 37
DÉCEMBRE	400 »	555 70	4,723 32	»	42,657 35	433 45
TOTAUX	400 »	6,286 79	6,592 08	» 75	428,606 06	773 82
A déduire la part due à la société concessionnaire des chemins de fer de Landou à Hasselt et de Jurbise à Tournay.						
JANVIER	»	»	»	»	4 36	» 28
FÉVRIER	»	»	»	»	»	»
MARS	»	»	»	»	»	» 32
AVRIL	»	»	»	»	»	» 04
MAI	»	»	»	»	»	»
JUIN	»	»	»	»	»	» 04
JUILLET	»	»	»	»	»	» 50
AOUT	»	»	»	»	»	» 43
SEPTEMBRE	»	»	»	»	»	» 78
OCTOBRE	»	»	»	»	»	4 57
NOVEMBRE	»	»	»	»	4 25	»
DÉCEMBRE	»	»	»	»	»	» 65
TOTAUX	»	»	»	»	2 64	4 27
Part due à la Société de la Flandre occidentale.	»	»	»	»	2,442 »	»
TOTAL de la part due aux Sociétés précitées.	»	»	»	»	2,444 64	4 27
RESTE TOTAUX	400 »	6,286 79	6,592 08	» 75	426,491 45	769 55

CARTES DE CIRCULATION.	TARIFS	PRIMES NON RABOURNÉES.	CONVOIS SPÉCIAUX	TOTAL GÉNÉRAL.	A DÉDUIRE POUR EFFET RABOURNÉES après clôture des comptes	RESTE TOTAL	Observations.
8,530 "	49 25	"	"	19,446 06	67 35	19,378 74	
2,630 "	22 25	"	"	42,825 48	"	42,825 48	
1,443 "	40 "	"	"	14,436 58	237 25	14,199 33	
760 "	42 "	2,880 40	"	44,292 84	36 "	44,256 84	
653 "	12 25	"	448 "	46,469 22	461 46	46,007 76	
420 "	22 25	"	4,708 33	43,464 25	38 86	43,425 39	
250 "	48 75	"	950 "	9,720 84	72 09	9,648 75	
210 "	45 75	"	913 83	12,644 95	546 83	12,098 12	
130 "	43 25	"	683 "	12,354 89	295 99	12,058 90	
35 "	35 75	"	344 "	13,445 64	425 23	13,020 41	
45 "	27 75	"	"	11,910 74	106 93	11,803 81	
12 50	44 25	"	"	45,496 27	361 37	45,134 90	
15,092 50	253 50	2,880 40	4,749 46	465,334 76	2,019 36	463,315 40	
495 40	"	"	"	497 04	20 40	476 64	
57 50	"	"	"	57 50	50 "	7 50	
50 "	"	"	"	50 32	50 "	" 32	
40 "	"	227 29	"	237 30	477 90	59 40	
7 50	"	"	"	7 50	"	7 50	
"	"	"	272 "	272 01	"	272 01	
"	"	"	447 50	118 "	"	118 "	
2 50	"	"	497 "	499 65	38 20	461 45	
2 50	"	"	"	3 28	"	3 28	
"	"	"	86 "	87 57	"	87 57	
"	"	"	"	4 25	"	4 25	
"	"	"	"	" 65	"	" 65	
625 40	"	227 29	672 50	4,532 07	336 50	4,195 57	
"	"	"	"	2,442 "	"	2,442 "	Pour transport de voyageurs venus de France pour Bruges et qui ont transité par le chemin de fer de la Flandre occidentale
625 40	"	227 29	672 50	3,644 07	336 50	3,307 57	
44,467 40	253 50	2,632 84	4,076 66	461,690 69	4,682 86	460,007 83	

N° XIX.

État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1853.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION A LA DATE du 1 ^{er} janvier 1853.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION PERDANT L'ANNÉE 1852.	TOTAL AU 1 ^{er} JANVIER 1853.
ANVERS	74,246 85	»	74,246 85
BRABANT	502,947 80	30 28	502,984 08
FLANDRE OCCIDENTALE	60,982 42	146 74	61,129 16
FLANDRE ORIENTALE	179,860 14	»	179,860 14
HAINAUT	242,300 83	296 60	242,597 43
LIÈGE	286,279 99	1,922 16	288,202 15
LIMBOURG	22,418 88	»	22,418 88
LUXEMBOURG	»	»	»
NAMUR	13,221 23	380 »	13,601 23
TOTAUX	1,382,268 14	2,781 78	1,385,039 92

N° XX.

Tableau présentant les réductions de prix accordées en faveur des transports effectués en 1852 pour des services publics.

INDICATION DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS.	SOMMES DUES AUX PRIX DES TARIFS.	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.
Administration des postes.	Dépêches..... Nombre.	490,502	114,209 40	»	114,209 40
	Bureaux ambulants... Voit.-lieues.	243,524	567,286 »	»	567,286 »
Département de la Guerre.	Militaires..... Nombre.	18,701	78,174 35	»	78,174 35
	Id. Id.	42,508	154,695 66	67,547 85	67,547 85
	Farines pour la boulan- gerie militaire. Tonneaux ..	1,254	7,273 66	5,657 85	5,657 85
	Bagages de militaires.. Id.	512	5,765 86	»	5,765 86
	Chevaux de cavalerie.. Nombre.	2,543	26,849 50	»	26,849 50
Justice.	Détenus..... Id.	12,485	90,537 08	45,278 54	45,278 54
Finances.	Douaniers..... Id.	51,481	41,160 25	»	41,160 25
Intérieur.	Objets p ^r l'exposition. Tonneaux ..	236	1,097 02	548 51	548 51
	Id. id. Id.	212	2,422 28	»	2,422 28
Divers.....		1,712	9,996 14	4,998 07	4,998 07
TOTAUX.....			877,489 20	121,810 78	755,678 42

N° XXI.

Relevé des produits indirects du chemin de fer, recouverts par les soins de l'administration des domaines, pendant l'année 1882.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	MONTANT.
Produit des ventes d'objets hors d'usage	5,749 35
Produit des ventes d'objets trouvés et non réclamés	6,625 47
Produit des herbages et de la location de terrains non utilisés.	10,325 77
Produit du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane.	5,376 05
Produit de la location des buffets-restaurants.	27,021 87
Produit de la location des vidanges.	612 50
Produit des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer.	3,954 55
TOTAUX. fr.	68,665 56

N° XXII.

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

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

SOMMES NOMINALES.

Emprunt de fr. 30,000,000	» à 4 p. %,	créé avec jouissance du 1 ^{er} juillet 1836,	ayant produit net
Id. 50,850,800	» à 3 p. %,	id. 1 ^{er} août 1838,	id.
Id. 86,940,000	» à 5 p. %,	id. 1 ^{er} mai 1840,	id.
Id. 28,621,718 40	à 5 p. %,	id. 1 ^{er} nov. 1842,	id.
Id. 37,513,940	» à 5 p. %,	de 1848, id. à partir de diverses époques,	id.
Id. 26,000,000	» à 5 p. %,	créé avec jouissance du 1 ^{er} nov. 1851,	id.
<hr/>			
259,926,458 40			

DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL PAR EMPRUNT.
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
Exercice 1851.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1851	921,580 »	578,620 »	575 74	585 85	1,501,157 37
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1830 au 31 juill. 1851	1,171,200 »	862,852 »	8,654 65	11,985 22	2,034,649 87
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1850 au 31 oct. 1851	4,078,878 20	1,157,521 80	9,456 04	44,605 57	3,270,459 61
Id. de 1842	Id. id.	1,569,259 72	548,045 58	5,651 96	14,863 03	1,755,818 11
Id. de 1848	Id. id.	1,875,697 »	»	»	186 95	1,875,883 95
Totaux pour les exercices 1830 et antérieurs..... fr.						
Exercice 1852.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1852	894,100 »	605,900 »	600 »	795 06	1,501,395 06
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1851 au 31 juill. 1852	1,129,580 »	904,652 »	9,296 32	11,830 80	2,055,159 32
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1851 au 31 oct. 1852	4,026,527 40	1,190,072 60	8,456 »	55,000 »	5,279,856 »
Id. de 1842	Id. id.	1,555,709 76	565,395 54	5,757 87	20,000 »	1,741,040 97
Id. de 1848	Id. id.	1,875,997 »	576,859 40	574 80	63,434 75	2,314,645 95
Id. de 1851	Id. id.	1,500,000 »	150,000 »	128 »	205,000 »	1,635,128 »
						TOTAL...

(a) Les dépenses des emprunts pour les exercices antérieurs, de 1857 à 1850, ont été publiées chaque année dans les comptes-rendus depuis 1843 jusqu'en 1851 inclusivement.

(b) Y compris une somme de fr. 193,619-85 tenue en réserve.

(c) Id. 163,754-49 id.

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

ont été affectés, en partie, à la construction des chemins de fer de l'État.

SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES NOMINALES.	
fr. 27,364,163 74	dont pour les chemins de fer,	fr. 24,524,163 74	représentés par	fr. 26,886,438 74	
35,778,033 70	id.	32,267,256 39	id.	45,860,983 17	
82,000,000 »	id.	69,472,643 62	id.	73,637,946 78	
29,250,000 »	id.	24,000,000 »	id.	23,484,486 89	
37,513,940 »	id.	18,978,571 38	id.	18,978,571 38	
26,000,000 »	id.	1,500,000 »	id.	1,500,000 »	
<u>237,906,137 44</u>		<u>170,742,633 13</u>		<u>190,368,426 96</u>	

DES DÉPENSES.	PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.								
	PAR EXERCICE.	DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES		
					RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.	
120,785,500 58	Exercice 1851.						Report...	102,792,686 87	
		Emprunt de 1856	825,734 23	518,567 71	314 10	525 24	1,543,559 57	10,056,938 19	
		Id. de 1858	1,036,274 11	778,165 22	7,787 57	10,807 55	1,855,054 05		
	12,437,949 09	Id. de 1840	5,433,757 23	965,759 59	7,994,46	57,789 56	4,465,260 64		
		Id. de 1842	1,125,493 16	285,374 06	2,996 47	12,193 52	1,424,261 01		
		Id. de 1848	948,928 37	»	»	94 37	949,023 14		
	14,527,235 30	Exercice 1852.							
			Emprunt de 1856	801,503 49	545,016 44	537 73	712 33	1,345,572 21	10,366,180 91
			Id. de 1858	1,018,557 76	813,881 36	8,584 29	10,669 88	1,853,493 49	
		14,527,235 30	Id. de 1840	5,411,214 74	1,008,262 07	7,164 16	46,597 50	4,473,238 47	
		Id. de 1842	1,110,756 21	298,535 »	3,066 97	16,410 26	1,428,546 44		
		Id. de 1848	948,068 35	190,643 73	189 62	32,092 09	1,170,995 99		
	Id. de 1851	75,000 »	7,500 »	7 38	11,826 93	94,334 31			
147,748,474 77						TOTAL...	123,195,805 97		

N° XXIII.

Situation des six emprunts, mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État, savoir : à l'échéance du 1^{er} janvier 1853, pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1^{er} août 1852, pour l'emprunt à 5 p. %, et à celle du 1^{er} novembre 1852, pour les emprunts à 5 p. %.

TAUX D'INTÉRÊT DES EMPRUNTS.	CAPITAUX PRIMITIFS DES EMPRUNTS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.	PARTIE DES EMPRUNTS AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER.		
				CAPITAUX PRIMITIFS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.
4 %	30,000,000 »	8,138,463 42	21,861,536 58	26,886,438 74	7,293,809 93	19,592,628 81
3 %	50,830,800 »	14,066,606 05	36,784,193 95	45,860,983 47	12,686,297 63	33,174,685 84
5 %	86,940,000 »	(a) 7,208,368 56	79,731,631 44	73,657,946 78	(b) 6,407,127 07	67,550,819 71
5 %	28,621,718 40	(c) 1,859,716 22	26,762,002 18	23,484,486 89	(d) 4,525,920 »	21,958,566 89
5 %	37,513,940 »	375,450 79	37,138,489 21	48,978,571 38	489,791 48	48,688,779 90
5 %	26,000,000 »	128,000 »	25,872,000 »	4,500,000 »	7,334 62	4,492,665 38
Totaux.	259,926,458 40	31,776,305 04	228,150,153 36	190,368,426 96	27,810,330 73	162,558,096 23

(a) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de 86,940,000 fr. s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1852, à fr. 44,569,955-40, dont fr. 6,929,554-82 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 7,208,368-56, mentionné ci-dessus, et fr. 4,640,400-58 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 4, de la loi du 24 mars 1844 (Bulletin officiel, n° 42).

(b) Pour le capital nominal de fr. 73,657,946-78, formant la partie du susdit emprunt afférente au chemin de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1852, à fr. 9,802,382-78 dont fr. 5,870,908-44 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 6,107,127-07, mentionné ci-dessus, et fr. 3,934,474-34 ont été tenus en réserve.

(c) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de fr. 28,621,718-40 s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1852, à fr. 3,092,444-76 dont fr. 4,748,769-07 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 4,859,716-22, mentionné ci-dessus, et fr. 4,343,375-69 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 4, de la loi du 24 mars 1844 (Bulletin officiel, n° 42).

(d) Pour le capital nominal de fr. 23,484,486-89, formant la partie du susdit emprunt afférente au chemin de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1852, à fr. 2,537,444-42 dont fr. 4,434,887-45 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 4,525,920-00, mentionné ci-dessus, et fr. 4,402,256-97 ont été tenus en réserve.

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

TABLE DES MATIÈRES.

INTRODUCTION	üj
------------------------	----

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

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

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.	Dépenses	4
	Billes et rails	7
	Charbon et coke.	9
	Matériel des transports.	10
	Approvisionnements	13
§ 2.	Tarifs. — Marchandises.	14
	Voyageurs.	<i>ib.</i>
§ 3.	Transports et recettes.	15
	Voyageurs	16
	Bagages	18
	Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	21
	Marchandises transportées à grande vitesse.	<i>ib.</i>
	Marchandises transportées à petite vitesse.	<i>ib.</i>
	Fonds et valeurs	24
	Équipages	<i>ib.</i>
	Chevaux et bestiaux	25
	Services des voyageurs et des marchandises réunis.	26
	Services internationaux et mixtes	27
§ 4.	Télégraphes	32

CHAPITRE TROISIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

§ 1.	Recettes et dépenses d'exploitation	36
§ 2.	Recettes et dépenses générales.	<i>ib.</i>
	Compte commercial de 1848 à 1852 inclus.	43

ANNEXES.

I.	Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1853.	
II.	État général des billes remplacées pendant l'année 1852.	57

III. Prix des billes en 1852.	60
IV. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1 ^{er} janvier 1853.	61
V. Relevé, par lot, des quantités de houille en roche, charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies, en 1852	66
VI. État général de la fabrication du coke par l'État, en 1852.	67
VII. Relevé, par lot, des quantités de coke fournies, en 1852, par l'industrie privée.	70
VIII. Tableau statistique de la consommation du coke, pendant l'année 1852.	71
IX. Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1852	74
X. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1852.	
XI. Tableau de la circulation des convois et du matériel des transports pendant l'année 1852	75
XII. Parcours des voitures et des waggons, pendant l'année 1852.	76
XIII. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports, pendant l'année 1852	77
XIV. État récapitulatif, par mois, de la recette en général, pendant l'année 1852.	
XV. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports pendant l'année 1852	81
XVI. État récapitulatif, par station, de la recette en général, pendant l'année 1852.	
XVII. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.	
XVIII. État détaillé, par mois, des recettes figurant comme produits extraordinaires dans les comptes rendus de l'exercice 1852.	89
XIX. État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1 ^{er} janvier 1853.	92
XX. Tableau présentant les réductions de prix accordées en faveur des transports effectués, en 1852, pour des services publics	93
XXI. Relevé des produits indirects du chemin de fer, recouverts par les soins de l'administration des domaines, pendant l'année 1852	94
XXII. Tableau des dépenses faites pour les six emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État.	95
XXIII. Situation des six emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État, savoir : à l'échéance du 1 ^{er} janvier 1853 pour l'emprunt à 4 p. $\frac{0}{100}$, à celle du 1 ^{er} août 1852, pour l'emprunt à 3 p. $\frac{0}{100}$, et à celle du 1 ^{er} novembre 1852 pour les emprunts à 5 p. $\frac{0}{100}$	98

