

(I)

(N° 246.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION 1854 — 1855.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1854.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



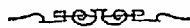
Bruxelles,

IMPRIMERIE D'EMM. DEVROYE,
RUE DE LOUVAIN.

1855

(I bis)

CHEMIN DE FER.



COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS EN 1854.



CHAPITRE PREMIER.

SITUATION FINANCIÈRE. — DÉPENSES ET RECETTES. — FONDS DE CONSTRUCTION.



§ 1.

Situation financière.

Les dépenses effectuées pendant l'exercice 1854, pour servir les intérêts des emprunts contractés pour la construction du chemin de fer, et pourvoir aux frais d'exploitation, d'amortissement, et en général à tous frais quelconques, sont libellées ci-après :

INTÉRÊTS DES EMPRUNTS ET DES BONS DU TRÉSOR, ÉMIS EN VERTU DE LA LOI DU 21 MAI 1854.

(Voir, pour la situation des emprunts, les annexes I et II.)

Emprunt de 1856	fr.	751,583 51
Id. 1858		951,837 17
Id. 1852		73,292 19
Id. 1853		4,811,668 81
Bons du Trésor, 1854		5,873 78
Ensemble	fr.	6,594,253 46

FRAIS RELATIFS AUX EMPRUNTS.

Emprunt de 1836	fr.	582 68
Id. 1838		11,480 64
Id. 1852		158 10
Id. 1853		11,519 91
Ensemble		23,741 33

SOMMES EMPLOYÉES A L'AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS.

Emprunt de 1836	fr.	592,738 43
Id. 1838		882,602 16
Id. 1852		16,260 05
Id. 1853		556,136 46
Ensemble		2,047,737 10

FRAIS RELATIFS A L'AMORTISSEMENT.

Emprunt de 1836	fr.	587 02
Id. 1838		9,311 52
Id. 1852		16 07
Id. 1853		551 72
Ensemble		10,466 33

Dépense d'exploitation se montant à fr. 11,550,270 »

REPRISE DES DÉPENSES.

Intérêts des emprunts et bons du Trésor	fr.	6,594,253 46
Frais relatifs aux emprunts		23,741 33
Sommes employées à l'amortissement		2,047,737 10
Frais relatifs à l'amortissement		10,466 33
Dépense d'exploitation.		11,550,270 »
Dépense totale en 1854		20,026,470 22

Les recettes perçues directement par le service de l'exploitation ou par l'intermédiaire des agents des finances sont renseignées ci-après :

PRODUITS INDIRECTS PERÇUS PAR LE DÉPARTEMENT DES FINANCES. (Annexe n° III.)

Vente de terrains	fr.	4,533 22
Id. d'objets hors d'usage		3,371 80
Id. d'objets trouvés		3,493 57
A reporter		13,398 59

Report	43,598 59
Vente d'herbages, etc.	18,872 09
Id. d'arbres, de bois, etc.	4,941 60
Loyer du hangar d'Anvers.	20,493 08
Id. des buffets-restaurants.	26,758 63
Id. des vidanges.	577 »
Ensemble fr.	<u>83,021 01</u>

Capitaux amortis, au moyen des fonds d'amortissement portés d'autre part en dépense, s'élevant, savoir :

Pour l'emprunt de 1836, à fr.	663,198 82
Id. 1838, à	1,266,478 67
Id. 1852, à	16,560 50
Id. 1853, à	606,203 41
Ensemble fr.	<u>2,532,241 40</u>

Recettes perçues directement par l'administration du chemin de fer, s'élevant à fr. 22,043,633-23 et provenant respectivement des diverses branches de produits jusqu'à concurrence des sommes libellées ci-après, à savoir :

Des voyageurs fr.	8,920,620 10
Des bagages	598,023 43
Des petits paquets	172,111 55
Des petites marchandises	1,002,174 47
Des grosses marchandises	9,751,948 86
Des frais accessoires.	743,713 91
Des finances	120,796 02
Des équipages	54,586 60
Des chevaux et bestiaux	207,179 99
Des produits extraordinaires	214,728 63
Des télégraphes	277,747 67
Ensemble fr.	<u>22,043,633 23</u>

REPRISE DES SOMMES A PORTER AU CRÉDIT DU CHEMIN DE FER.

Produits indirects fr.	83,021 01
Capitaux amortis	2,532,241 40
Recettes d'exploitation	<u>22,043,633 23</u>
Ensemble	<u>24,682,895 64</u>

En réunissant les chiffres des dépenses et produits, on formera le tableau ci-dessous qui présente une situation exacte, sous le rapport financier, de l'exploitation du chemin de fer, pendant l'exercice 1854.

Dépenses et produits.

PASSIF.		ACTIF.	
Intérêts des emprunts et bons du Trésor.....	6,594,235 46	Vente ou rétrocession de terrains.....	4,333 22
Frais relatifs aux emprunts.....	23,741 35	Id. d'objets hors d'usage.....	3,371 80
Sommes employées à l'amortissement des emprunts.....	2,047,737 10	Id. d'objets trouvés et non réclamés.....	3,493 57
Frais relatifs à l'amortissement..	10,466 33	Id. d'herbages, etc.....	18,872 09
Dépenses d'exploitation.....	11,330,270 »	Id. d'arbres, de bois, etc....	4,941 60
TOTAL DES DÉPENSES....	20,026,470 22	Loyer du hangar d'Anvers.....	20,493 08
Excédant des recettes sur les dépenses.....	4,636,423 42	Id. des buffets-restaurants...	26,738 63
		Id. des vidanges.....	877 »
		Capitaux amortis au moyen des dépenses d'amortissement ci-contre	2,332,241 40
		Produit de l'exploitation.....	21,767,883 56
		Produit du télégraphe électrique.	277,747 07
BALANCE.....	24,682,893 64	TOTAL DES RECETTES.....	24,682,893 64

Il suffit de jeter un coup d'œil sur ce tableau pour reconnaître que le chemin de fer a donné, en 1854, un *bénéfice net* de fr. 4,636,423-42, c'est-à-dire que le produit brut a dépassé de cette somme toutes les dépenses de l'année, comprenant les intérêts des emprunts, les frais d'emprunts et d'amortissement, les frais d'exploitation, etc., et en général tous les frais quelconques.

Ce résultat est d'autant plus remarquable que les dépenses d'exploitation ont dépassé de 1,800,000 francs environ les prévisions du budget, principalement par suite des prix excessifs de certains objets de consommation, entre autres de la houille, du coke et du fer.

En prenant les dépenses et les recettes en général, à partir de l'exercice 1851 compris, on constate que le *bénéfice net* de l'exploitation s'est élevé, savoir :

En 1851, à	fr. 139,278 10
En 1852, à	1,158,753 14
En 1853, à	2,979,472 76
En 1854, à	4,636,423 42
Ensemble à	fr. 8,933,931 42

L'exploitation du chemin de fer par l'État a donc créé, pour le Trésor, une ressource nouvelle dont l'importance, pendant les quatre dernières années, a été de près de 9 millions de francs.

L'accroissement progressif du *produit net*, pendant les années précitées, s'explique, d'une part, par l'augmentation des recettes, due au développement des transports, et surtout à l'économie des nouveaux tarifs, et, d'autre part, par la réduction des intérêts et frais relatifs aux emprunts contractés pour la construction du chemin de fer, réduction provenant du jeu de l'amortissement et de la conversion du 5 p. % en 4 1/2 p. %, dont l'influence s'est fait sentir à partir de l'année 1853.

Malgré les faits connus aujourd'hui, il est encore impossible d'évaluer les produits futurs du chemin de fer. Toutefois, il est évident que la recette brute continuera à augmenter en raison du développement du trafic, si les transports ne sont pas entravés par une perturbation politique, industrielle ou commerciale. Dans ce cas, le *produit net*, ou la différence entre la recette brute et les dépenses annuelles augmentera également, parce que ces dépenses ne sont pas de nature à croître en raison de l'importance du trafic.

La situation financière du chemin de fer a longtemps motivé des craintes assez sérieuses. Ces craintes ont été exprimées à diverses reprises dans le sein de la Législature, et, il faut bien le dire, elles n'étaient pas dénuées de fondement. En effet, en comparant les recettes de la voie ferrée aux dépenses annuelles effectuées par le trésor public pour satisfaire aux intérêts et frais d'emprunts, aux frais d'exploitation, etc., on constatait annuellement un découvert considérable. La voie ferrée semblait dès lors manquer à une des conditions imposées par la loi du 1^{er} mai 1834 à sa création et à son exploitation par l'État, celle de pourvoir aux intérêts et à l'amortissement des capitaux empruntés pour son exécution.

Cependant il était facile de comprendre que la voie ferrée, exploitée par tronçons, au fur et à mesure de leur achèvement, n'avait pu être placée, au début du service, dans des conditions favorables de produit, et que les résultats obtenus un peu plus tard, par l'exploitation du réseau entier, ne pouvaient faire préjuger les résultats définitifs à attendre du développement de trafic que devait nécessairement provoquer un moyen de transport rapide et économique. Mais, ou ces considérations échappaient à la prévoyance la plus éclairée, ou elles ne paraissaient pas d'un poids suffisant pour contrebalancer les faits accomplis, de telle sorte qu'en général on jugeait par le passé de l'avenir du chemin de fer.

La publication du compte rendu des opérations de l'exercice 1852 est venue apporter quelques modifications à cette manière de voir en faisant connaître exactement la situation financière jusqu'au 31 décembre 1850, et en renseignant approximativement cette situation pour les exercices 1851 et 1852. Il résultait de ce document que le déficit ne s'élevait en total qu'à fr. 27,144,823-40 et qu'il fallait en déduire une somme de fr. 2,024,594-95, d'où il suit qu'il se réduisait, en réalité, à fr. 25,120,230-45.

On comprend que la somme ci-dessus ne pouvait être indiquée qu'approximativement en 1852, puisque les dépenses n'étaient pas encore définitivement arrêtées à l'époque de l'impression du compte rendu.

Le tableau ci-après complète les renseignements fournis par le compte rendu de l'exercice 1852.

Il comprend, d'une part :

- 1° Le produit des transports de toutes natures ;
- 2° Les produits indirects du chemin de fer ;
- 3° Le montant des capitaux amortis.

Et, d'autre part :

- 1° Les frais d'exploitation ;
- 2° Les intérêts et frais des bons du Trésor ;
- 3° Les intérêts et frais d'emprunts et d'amortissement ;
- 4° Les capitaux d'amortissement.

Il renseigne enfin les excédants de dépenses sur les recettes et de recettes sur les dépenses au profit de l'État ou du chemin de fer.

Situation financière annuelle du chemin de fer à partir de l'année 1834.

ANNÉES.	RECETTES.			CAPITAUX richetés par l'amortissement.	TOTAL au profit du chemin de fer.	DÉPENSES.				CAPITAUX employés à l'amortissement.	TOTAL au profit de l'État.	EXCÉDANTS	
	Produit de l'exploitation	Produits indirects	Produits par années			Frais de l'exploitation	Interets et frais des bons du Trésor	Intérêts et frais relatifs aux em- prunts et amôr- tisements	Dépenses par années.			Au profit de l'État.	Au profit du chemin de fer
1834	»	»	»	»	»	»	32,884 31	»	32,884 31	»	32,884 31	32,884 31	»
1835	268,997 50	365 »	269,362 50	»	269,362 50	»	173,806 61	»	173,806 61	»	173,806 61	»	95,535 89
1836	823,132 85	461 16	823,594 01	»	823 594 01	»	251,251 67	»	251,251 97	»	251,251 97	»	574,342 04
1837	1,416,082 94	892 24	1,417,875 18	295,465 94	1,713,341 12	1,189,988 62	12,543 82	1,073,144 57	2,275,677 01	274,779 40	2,550,456 41	877,115 29	»
1838	3,097,633 40	441 26	3,098,267 66	307,814 34	3,406,082 »	2,735,056 40	178,844 75	1,057,910 70	3,991,811 85	289,674 49	4,281,486 34	877 404 34	»
1839	4,249,825 04	33,061 82	4,282,886 86	995,291 68	5,278,178 54	3,084,410 28	160 96	2,424,757 11	5,509,328 35	773,854 82	6,283,183 17	1 103,004 63	»
1840	5,335,167 05	20,779 33	5,355,946 38	991,475 13	6,347,421 51	2,997,113 39	335,269 45	1,234,426 56	7,566,809 40	807,064 63	8,373,874 03	2,026,452 52	»
1841	6,226,333 66	70,518 74	6,296,852 40	1,381,545 90	7,678,398 30	4,539,659 17	»	7,738,150 91	12,277,810 08	1,231,447 87	13,512,257 95	5,633,839 65	»
1842	7,458,774 29	308,728 38	7,767,502 67	1,134,770 02	8,897,273 29	4,700,327 08	»	6,281 308 83	10,981,715 91	908,415 15	11,890,131 06	2,092,857 77	»
1843	8,904,439 33	345,424 61	9,330,863 94	1,136,583 48	10,476,447 42	5,476,615 72	»	7,327,829 86	12,801,475 58	936,930 93	13,741,406 51	3,264,939 09	»
1844	11,230,493 31	84,596 21	11,315,089 52	1,131,812 65	12,446,902 17	5,765,430 80	»	7,231,093 72	12,959,525 52	972 013 83	13,971,539 75	1,524 637 58	»
1845	12,403,204 55	176,968 04	12,580,172 59	1,229,675 92	13,809,848 51	6,321,578 48	6 123 39	7,219,343 21	13,547,045 05	1,033,653 13	14,600,728 21	790,909 70	»
1846	13,572,135 54	332,629 09	13,904,764 63	2,016,498 65	15,921,263 48	7,245,766 52	191,144 78	7,146,664 35	14,583,575 65	1,797,685 18	16,381,260 83	459,997 35	»
1847	14,649,093 54	170,359 74	14,799,653 28	2,340,889 36	17,140,542 66	9,318,860 77	167,023 46	7,085,515 18	16,891,399 41	2,010,323 91	18,901,723 32	1,761,160 66	»
1848	12,107,714 56	135,494 14	12,243,208 70	3,380,283 56	15,623,522 26	8,787,480 46	283,262 11	7,350,519 35	16,421,261 92	2,251,146 03	18,672,407 95	3,048,885 69	»
1849	12,535,920 91	134,433 79	12,670,354 70	2,196,271 90	14,866,626 60	8,298,163 27	»	6,497,518 31	14,795,681 58	1,831,934 85	16,627,616 43	1,363,989 83	»
1850	14,517,540 33	57,601 54	14,575,141 87	2 909,948 29	17,485 090 36	9,261,335 56	»	7,687,451 22	16,948 786 78	2,420,960 57	19,369,777 35	1,524,686 94	»
1851	15,968,804 91	71,406 08	16,040,210 99	3,066,135 15	19,106,346 14	8,933,119 85	»	7,492,244 43	16,425,394 28	2,544,693 76	18,970,088 04	»	139,278 10
1852	17 078,003 06	71,447 34	17,149,450 30	3,092,438 15	20,241,888 55	8,862,091 60	»	7,525,680 40	16,387,972 »	2,695,161 41	19,083,133 41	»	1,158,753 14
1853	19,342,793 95	70,722 01	19,413,516 86	7,879,500 21	27,293,109 07	9,681,426 86	»	7,105,160 28	16,786,587 14	7,527,049 17	24,313 636 41	»	2,979,472 76
1854	22,045,633 23	85,021 01	22,130,654 24	2,552,241 40	24,682,895 64	11,350,370 »	5 873 78	6,622 589 34	17,978,733 12	2,047,737 10	20,026 470 22	»	4,656,425 42
	204,034,836 15	2,179,545 43	206,234,401 58	38,236,722 55	244,471,124 13	118,568,724 83	1 956,189 19	109 104,619 73	229,631 533 95	32,390,586 23	262,012,120 18	27,144,825 40	9,603,829 35
Dette du chemin de fer envers l'État												17 540,996 03	

(VII)

[N° 246.]

Il ressort de ce tableau, que les dépenses et les recettes annuelles se sont réparties ainsi qu'il suit, à partir de l'exercice 1834 jusques et y compris l'exercice 1854 :

DÉPENSES.

Frais d'exploitation	fr. 118,568,724 85
Intérêts et frais des bons du Trésor.	1,958,189 39
Intérêts des emprunts et frais relatifs à ces emprunts et à l'amortissement	109,104,619 75
Capitaux d'amortissement employés	32,580,586 23
Dépenses totales	<u>fr. 262,012,120 18</u>

RECETTES ET PRODUITS.

Recettes d'exploitation	fr. 204,054,856 15
Produits indirects.	2,179,545 45
Capitaux rachetés par le fonds d'amortissement	58,236,722 55
Total des recettes et produits	<u>fr. 244,471,124 15</u>

La différence entre les dépenses et les produits est de . fr. 17,540,996 05

L'avant-dernière colonne du même tableau fait voir que, par suite de l'insuffisance presque constante des recettes annuelles depuis 1835 jusqu'en 1850 compris, le trésor public avait dû pourvoir aux dépenses du chemin de fer jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 27,144,825-40, et, conséquemment, qu'il était redevable de cette somme à l'État, à l'époque prémentionnée.

La dernière colonne renseigne, d'autre part, un excédant de produit sur les dépenses, s'élevant, au 1^{er} janvier 1855, à fr. 9,603,829-55. Le déficit du chemin de fer se réduit donc aujourd'hui à la somme indiquée ci-dessus de fr. 17,540,996-05.

Il est à remarquer que jusqu'en 1851 les recettes du chemin de fer en produits directs ou indirects n'avaient pu atteindre le chiffre de 15 millions de francs et conséquemment qu'elles ne pouvaient pourvoir à des dépenses, qui s'élevaient, depuis 1846, de 16 à 19 millions. Mais, depuis 1851, les produits dépassant les 15 millions, il en est résulté un excédant des recettes sur les dépenses. En 1854, ces recettes ont dépassé 22 millions, et comme il n'est pas probable qu'elles subissent une dépréciation sensible, puisqu'elles sont dues principalement au développement de l'industrie et du commerce intérieur, on peut compter qu'elles présenteront annuellement un excédant notable sur la totalité des frais. Dans ce cas, non-seulement le déficit de fr. 17,540,996-05 sera rapidement comblé, mais l'exploitation de la voie ferrée par l'État deviendra, pour le trésor public, une cause de ressources nouvelles.

On doit se rappeler que dans un 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 à cette époque une somme de fr. 45,515,668-96, dont le Trésor se trouvait à découvert du fait de l'exploitation par l'État.

Le compte rendu de 1852 réduisait l'excédant des dépenses sur les recettes, au 31 décembre 1848, à fr. 23,386,250-63. Il alléguait que la différence entre ces chiffres provenait :

1° De ce que la Cour avait cru devoir porter en dépense une somme destinée à l'amortissement et non dépensée, s'élevant à fr.	4,867,996 80
2° De ce que la Cour portait 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 que la Cour ne portait pas comme produit au bénéfice du chemin de fer, le gain réalisé sur les rachats opérés au moyen du fonds d'amortissement, s'élevant à	3,230,058 08
4° De ce que ce collége ne tenait pas compte des recettes excédant les dépenses jusqu'à concurrence d'une somme de . . .	669,897 95
Ce qui donne un total de fr.	<u>22,077,972 17</u>

Il résultait des omissions signalées ci-dessus, que le chiffre du déficit au 31 décembre 1848, tel qu'il avait été établi par la Cour des comptes, différait du déficit réel de la somme susdite de fr. 22,077,972-17.

Dans son cahier d'observations présenté à la Législature pendant la session 1854-1855, la Cour, après avoir repris les chiffres qui précèdent, s'exprime de la manière suivante :

« Contrairement à ce qu'avance M. le Ministre des Travaux Publics, à propos d'un travail présenté par la Cour, au mois de mars 1850, il a été tenu compte par elle de ces différentes sommes dans les appréciations faites des dépenses et des recettes du chemin de fer.

» En effet, si l'on prend la première situation générale, laquelle comprend les dépenses et les recettes brutes de la construction et de l'exploitation, ainsi que les intérêts sur les avances réciproques entre le Trésor et le chemin de fer, et que l'on décompose le chiffre de fr. 21,923,587-35, qui forme la première partie des recettes, on trouve :

» 1° Pour bénéfice obtenu sur l'emprunt du 29 septembre 1842 fr.	515,513 11
» 2° Fonds appliqués à l'amortissement des emprunts . . .	13,310,019 56
» 3° Bénéfices obtenus par l'amortissement des emprunts . .	3,230,058 08
» 4° Fonds des annuités allouées au budget de la dette publique pour l'amortissement des emprunts dont il n'a pas été fait emploi, restés à la disposition du Trésor et momentanément affectés à la réduction de la dette flottante	4,867,996 80
» Total fr.	<u>21,923,587 35</u>

» Ainsi donc, la Cour a non-seulement tenu compte au chemin de fer :

- » 1° Des fonds appliqués à l'amortissement et de ceux tenus en réserve;
- » 2° Des bénéfices obtenus sur les premiers;
- » 3° Des sommes restées libres sur le fonds des annuités allouées aux budgets;

» Mais elle a même fait figurer à son avoir les bénéfices obtenus sur la réalisation de l'emprunt de 1842. »

Le Département des Travaux Publics n'a jamais contesté l'exactitude des chiffres posés dans la situation générale que la Cour invoque, et ces chiffres confirment ceux renseignés dans le compte rendu des opérations du chemin de fer en 1852. Il suffira, pour le démontrer, de les reproduire ci-après.

Cette situation se résume ainsi qu'il suit :

DÉPENSES ANNUELLES.

1 ^o Intérêts alloués au budget de la dette publique sur les emprunts fr.	64,674,162 96
2 ^o Intérêts et frais d'émission et de remboursement des bons du Trésor	1,952,515 61
3 ^o Fonds de remboursement des emprunts votés aux budgets de la dette publique.	18,178,016 16
4 ^o Frais relatifs au paiement des intérêts et à l'amortissement des emprunts, commissions, perte de change, etc. . .	1,372,297 78
5 ^o Dépenses de l'exploitation, prélevées sur les budgets du Département des Travaux Publics.	62,161,048 84
Ensemble fr.	<u>148,537,841 35</u>

RECETTES ET PRODUITS.

1 ^o Fonds employés à l'amortissement des emprunts . . . fr.	13,310,019 36
2 ^o Bénéfices obtenus par l'amortissement	3,230,058 08
3 ^o Fonds des annuités alloués au budget de la dette publique pour l'amortissement dont il n'a pas été fait emploi, restés à la disposition du Trésor et momentanément affectés à la réduction de la dette flottante	4,867,996 80
4 ^o Produits généraux de l'exploitation.	103,492,070 32
Ensemble fr.	<u>124,900,144 56</u>

Ainsi, d'après la Cour des comptes, le compte du chemin de fer, établi au 31 décembre 1848, comportait, savoir :

En dépenses annuelles fr.	148,537,841 35
En recettes et produits	124,900,144 56
D'où une différence de fr.	<u>23,437,696 79</u>

différence que la Cour aurait pu signaler avec raison comme un déficit provenant de l'insuffisance des recettes pour couvrir les dépenses annuelles.

On voit que ce résultat est parfaitement d'accord avec celui annoncé par le compte rendu précité, sauf une somme de fr. 148,553-86, dont le Département des Travaux Publics a tenu note et qui n'était pas connue de la Cour lors de la rédaction de son travail (*voir* Compte rendu de 1852, p. 59).

La Cour n'a donc pu trouver, dans la situation générale prémentionnée des dépenses et recettes, que les budgets de la dette publique avaient pourvu à l'insuffisance des recettes du chemin de fer par l'avance d'un capital de fr. 45,515,668-96. Cette somme provient en effet d'une annexe à son travail (état de décompte, n° 4), dans lequel la dépense de fr. 148,557,841-35 figure toute entière, tandis que les produits annuels, s'élevant, comme on vient de le voir, à fr. 124,900,144-56, n'y sont portés que jusqu'à concurrence de fr. 105,492,070-52, c'est-à-dire qu'il y a omission :

- 1° Des fonds employés à l'amortissement des emprunts ;
- 2° Des bénéfices obtenus par l'amortissement ;
- 3° Des fonds des annuités alloués pour l'amortissement et non dépensés.

Les allégations du Département des Travaux Publics se trouvent donc confirmées par la comparaison des chiffres posés par la Cour.

Enfin, si l'on prend, d'une part, la somme renseignée d'abord comme excédant des dépenses sur les produits au 31 décembre 1848, soit.	fr. 45,515,668 96
et qu'on en déduise l'excédant <i>réel</i> , tel qu'il ressort de la situation générale dont les chiffres sont d'accord avec ceux du Département, soit.	23,437,696 79

on trouve que la première somme comprend en trop celle de	fr. 22,077,972 17
---	-------------------

Le compte rendu de 1852 n'a pas fait autre chose que signaler cette erreur.

§ 2.

Exploitation. — Dépenses et recettes.

Les dépenses d'exploitation sont établies en supposant les allocations du budget entièrement absorbées et en ajoutant à celles de ces allocations dont l'insuffisance a été constatée, les sommes présumées nécessaires pour les besoins de l'exercice, lesquelles font l'objet d'une demande de crédits supplémentaires.

Il ressort de cette explication que le libellé des dépenses ne peut présenter pour le moment qu'une situation approximative du compte de 1854, et que la dépense réelle sera probablement moindre que celle renseignée ci-après :

1^{re} SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.*Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

ART. 57.	a. Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc.	110,000	"	179,160	"
	b. Constructions nouvelles et entretien des bâtiments et dépendances	56,860	"		
	c. Indemnités, frais de déplacement, intérim et travail extraordinaire	12,300	"		

Salaires des agents payés à la journée.

ART. 58.	a. Surveillance et police de la route; surveillants, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, etc.	558,900	"	1,229,400	"
	b. Entretien ordinaire de la route, remplacement de billes et de rails, etc. (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.).	670,500	"		

Matériaux, engins, ustensiles.

ART. 59.	a. Remplacement de billes	280,000	"	1,560,000	"
	b. Id. de rails et accessoires de la voie	980,000	"		
	c. Id. de matériel fixe tenant à la voie	62,000	"		
	d. Id. d'outils, d'ustensiles et d'objets divers	58,000	"		

Travaux et fournitures.

ART. 60.	{	a. Réparations des ouvrages d'art, du matériel	{	438,000	»
		fixe tenant à la voie, des stations, bâtiments			
		et dépendances . . . . .				511,000
		b. Travaux d'amélioration		127,000	»
Total de la 1 ^{re} section.			fr.	3,206,560	»

2^e SECTION. — TRACTION ET ARSENAL.*Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

ART. 61.	a. Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations; approvisionnement du combustible et réceptions	62,590	"	118,060	"
	b. Arsenal. — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général	47,770	"		
	c. Indemnités. — Frais de déplacements, intérim et travail extraordinaire	7,900	"		
A reporter				118,060	"

Report 418,060 "

Salaires des agents payés à la journée.

ART. 62. .	a. Traction des convois (machinistes et chauffeurs)	548,215 27	} 4,534,000 "
	b. Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, wagons, voitures, etc., dans les stations.	431,355 05	
	c. Grandes réparations du matériel en général à l'arsenal.	553,197 90	
	d. Renouvellement et amélioration du matériel.	100,000 "	
	e. Agents en service général (veilleurs, pompiers, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres)	298,253 80	

Primes d'économie et de régularité.

ART. 63. .	a. Pour économie constatée dans la consommation du coke.	62,989 87	} 89,000 "
	b. Pour encourager la marche régulière des convois.	26,010 13	

Combustibles et autres consommations pour la traction des convois.

ART. 64. .	a. Houille, coke, bois d'allumage et fabrication éventuelle du coke	4,539,720 59	} 4,734,000 "
	b. Huile, suif, graisse et autres consommations	194,279 61	

Entretien, réparation et renouvellement du matériel (matières, pièces de rechange, ustensiles, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses).

ART. 65. .	a. Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, wagons, matériel fixe, mobilier, etc.	4,240,710 "	} 4,500,710 "
	b. Renouvellement du matériel.	290,000 "	
ART. 66. .	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	275,000 "	275,000 "
Total de la 2 ^e section fr.			<u>5,267,770 "</u>

5^e SECTION. — MOUVEMENT ET TRAFIC.*Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

ART. 67. .	a. Mouvement. — Surveillance des convois; répartition des wagons; convoyage des voyageurs et des marchandises	226,370 "	} 801,000 "
	b. Trafic. — Surveillance du service; distribution des coupons, inscription des bagages et marchandises; factage, pertes et avaries, relations internationales, etc.	562,550 "	
	c. Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire et découchers des gardes-convois.	11,900 "	
A reporter			<u>801,000 "</u>

d

A reporter 801,000 »

Salaires des agents payés à la journée.

ART. 68. .	a. Chargements, déchargements et pesage des marchandises, bagages, etc.	709,500 »	1,115,500 »
	b. Formation des convois; nettoyage des voitures et bureaux; portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc.	370,500 »	
	c. Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords	35,500 »	

Frais d'exploitation.

ART. 69. .	a. Éclairage des bureaux, stations, gares, salles d'attente et chauffage	185,000 »	277,790 »
	b. Consommations diverses.	71,790 »	
	c. Loyers de locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes.	10,000 »	
	d. Usage de la station d'Herbesthal et quote-part des dépenses de personnel des convois rhénans	11,000 »	
ART. 70. .	Camionnage. — Prise et remise des marchandises à domicile	240,000 »	240,000 »
ART. 71. .	Pertes et avaries. — Indemnités aux ayants droit et frais d'expertise	60,000 »	60,000 »
Total de la 3 ^e section.			<u>2,492,290 »</u>

4^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

ART. 72. .	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	60,500 »	60,500 »
ART. 75. .	Salaires des agents payés à la journée.	15,800 »	15,800 »
ART. 74. .	Entretien des lignes et des appareils, mobilier et consommations diverses.	15,500 »	15,500 »
Total de la 4 ^e section fr.			<u>89,800 »</u>

5^e SECTION. — SERVICE EN GÉNÉRAL. — CHEMIN DE FER ET TÉLÉGRAPHES.*Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

ART. 75. .	a. Conservation des approvisionnements et délivrances aux dépôts	12,700 »	51,850 »
	b. Constatation des quantités et réception des approvisionnements	6,150 »	
	c. Vérification des magasins et inventaires	11,500 »	
	d. Indemnités, frais de déplacements, etc.	1,500 »	
A reporter			<u>51,850 »</u>

Report fr. 51,850 »

Salaires des agents payés à la journée.

ART. 76. .	a. Entretien et classement des approvisionnements et délivrances aux dépôts	17,000 »	} 50,000 »
	b. Déchargement, pesage, comptage, mesurage des approvisionnements présentés en réception; confection de la graisse jaune et des paniers à coke.	15,000 »	
ART. 77. .	Matériel et fournitures de bureau. — Papiers, impressions, publications, mobilier, frais de loyer, menues dépenses	182,000 »	182,000 »
ART. 78. .	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	10,000 »	10,000 »
Total de la 5 ^e section.		fr. 255,850	»

6^e SECTION. — RÉGIE.

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.

ART. 79. .	a. Traitements	55,000 »	} 56,500 »
	b. Indemnités de déplacement	5,500 »	
ART. 80. .	Frais de bureau et de loyer	5,500 »	5,500 »
Total de la 6 ^e section.		fr. 40,000	»

Récapitulant les dépenses indiquées ci-dessus, on aura :

1 ^{re} section. — Voies et travaux	fr. 5,206,560	»
2 ^e id. — Traction et arsenal.	5,267,770	»
3 ^e id. — Mouvement et trafic	2,492,290	»
4 ^e id. — Télégraphes.	89,800	»
5 ^e id. — Service général	255,850	»
6 ^e id. — Régie.	40,000	»
ce qui donne en total une dépense de		
fr. 11,550,270		»
Cette dépense, telle qu'elle était portée au budget de l'exercice 1854, ne comportait que.		
fr. 9,550,670		»
d'où il suit que les crédits présentaient une insuffisance de. fr. 1,819,600		

et qu'il y aura lieu de pétitionner des crédits supplémentaires s'élevant à cette somme.

Les crédits supplémentaires se répartiront de la manière suivante, par article du budget et par littéra.

1^{re} SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.

Arl. et litt. du budget.	Crédits supplémentaires.
ART. 58, litt. a. Salaires des surveillants, piqueurs, gardes-barrières, etc.	52,000 »
ART. 60, litt. a. Réparation des ouvrages d'art, du matériel fixe des stations, bâtiments et dépendances . . .	73,000 »

2^e SECTION. — TRACTION ET ARSENAL.

ART. 62, litt. a. Salaires des machinistes et chauffeurs . . .	39,713 27
— litt. b. Salaires des ouvriers occupés à la visite et aux réparations ordinaires des locomotives, tenders, wagons, etc., dans les stations . . .	9,403 05
— litt. c. Grandes réparations à l'arsenal (salaires d'ouvriers)	11,197 90
— litt. e. Salaires des veilleurs, pompiers, magasiniers, plantons, etc.	72,683 80
ART. 63, litt. a. Primes d'économie du combustible	42,989 87
— litt. b. Primes de régularité	16,010 15
ART. 64, litt. a. Houille, coke, bois d'allumage et fabrication éventuelle de coke	89,720 59
— litt. b. Huile, suif, graisse et autres consommations .	84,279 61
ART. 65, litt. a. Entretien, visite et réparations aux locomotives, tenders, voitures, wagons, matériel fixe, mobilier, etc.	492,000 »
— litt. b. Renouvellement du matériel	90,000 »
ART. 66. » Redevances aux Compagnies pour l'usage du matériel	188,000 »

3^e SECTION. — MOUVEMENT ET TRAFIC.

ART. 67. » Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés attachés à la surveillance des convois, la distribution des coupons, l'inscription des bagages et des marchandises, le factage, les pertes et avaries, etc., y compris les frais de déplacement et les frais de découcher des gardes-convois	29,500 »
A reporter . . .	1,289,500 »

Art. et litt. du budget.

Crédits supplémentaires.

	Report	1,289,500 »
ART. 68, litt. a.	Salaires pour chargements, déchargements, pesage des marchandises, bagages, etc. . . .	180,000 »
— litt. b.	Salaires des ouvriers pour la formation des convois, le nettoyage des voitures et bureaux; salaires des portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc.	90,000 »
— litt. c.	Manœuvres par chevaux dans les stations . .	20,000 »
ART. 69, litt. a.	Éclairage des bureaux, stations, gares, salles d'attente, etc.	59,760 »
— litt. b.	Consommations diverses	33,260 »
— litt. d.	Usage de la station d'Herbesthal et quote-part des dépenses du personnel des convois rhénans.	1,000 »
ART. 70. »	Camionnage, prise et remise des marchandises à domicile	20,000 »
ART. 71. »	Pertes et avaries, indemnités et frais d'expertise.	40,000 »

4^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

ART. 72. »	Traitements et indemnités	10,500 »
ART. 73. »	Salaires des agents payés à la journée . . .	6,800 »
ART. 74. »	Entretien des lignes et des appareils. . . .	1,500 »

5^e SECTION. — SERVICE EN GÉNÉRAL.

ART. 75. »	Traitements du personnel attaché à la conservation des approvisionnements, aux réceptions et vérifications, etc.	3,500 »
ART. 77. »	Matériel et fournitures de bureau, papiers, impressions, publications, etc.	62,000 »

Montant total des crédits supplémentaires . . fr. 1,819,600 »

Il suffit de jeter un coup-d'œil sur ce libellé des crédits supplémentaires pour voir qu'ils doivent être attribués presque exclusivement à deux causes : l'augmentation de circulation sur la voie ferrée et l'élévation du prix de la plupart des objets de consommation, particulièrement du charbon et du coke, ainsi que de l'accroissement de la dépense de rails.

On doit remarquer, en effet, que par suite du développement du trafic commercial, l'administration a dû pourvoir, dans de larges proportions, à l'entretien, aux réparations et au renouvellement du matériel roulant; à l'accroissement des salaires d'un personnel plus nombreux pour les chargements et déchargements de

marchandises, entretien des voies, etc.; enfin à un loyer plus considérable du matériel étranger admis à circuler sur les lignes de l'État. Il est vrai que cette dernière dépense est compensée par l'usage de ce matériel, puisqu'à son défaut il faudrait encore augmenter les frais d'entretien et de réparations du matériel de l'État.

Quant aux rails et à certains objets de consommation, tels que le coke, le charbon, etc., le renchérissement du prix de ces objets a seul contribué à une dépense supplémentaire s'élevant approximativement à 900,000 francs.

On conçoit qu'en présence de cette dépense anormale le rapport entre le produit brut du chemin de fer et les frais d'exploitation n'est pas aussi satisfaisant que pendant l'exercice 1853, ainsi qu'on peut le voir dans le tableau ci-dessous; mais d'autre part, ce tableau constate également, qu'à aucune époque, l'excédant effectif de la recette sur la dépense n'a été aussi considérable qu'en 1854 :

PÉRIODES COMPARÉES.	DÉPENSES.	RECETTES.	RAPPORT de la dépense à la recette	EXCÉDANT DE LA RECETTE SUR LA DÉPENSE.
1849	8,298,163 57	12 955,920 91	64 1/10 p. %	4,657,757 34
1850	9,182,402 12	14,847,540 55	61 9/10 id.	5,665,138 41
1851	8,933,149 85	15,968,804 91	53 9/10 id.	7,035,655 05
1852	8,862,091 60	17,078,003 06	51 9/10 id.	8,215,911 46
1853	9,681,426 86	19,542,793 95	50 5/10 id.	9,661,369 09
1854	11,550,270 "	22,045,633 23	51 3/10 id.	10,695,363 23

On voit par ce tableau que l'excédant des recettes sur les dépenses, qui n'atteignait pas 5,000,000 de francs en 1849, est arrivé au chiffre de 11,000,000 de francs environ en 1854.

Mais les excédants ci-dessus ne donnent que la différence entre les produits des transports et la dépense d'exploitation proprement dite. Il faut donc y ajouter les autres recettes provenant du loyer du hangar d'Anvers, de la location des buffets-restaurants, etc.

On a déjà vu que, moyennant l'ensemble de ces produits, le chemin de fer a pu non-seulement pourvoir, en 1854, à toutes les charges résultant des capitaux empruntés pour son établissement, mais qu'il a produit en outre un bénéfice net de fr. 4,656,425-42.

La recette de fr. 22,043,633-23 s'est répartie de la manière suivante entre les diverses branches de produits :

Voyageurs (trains express)	{	1 ^{re} classe	fr. 1,561,527 80
		2 ^e id.	536,807 90
Id. (trains ordin.)	{	1 ^{re} classe	1,482,078 40
		2 ^e id.	1,939,220 28
		3 ^e id.	3,152,273 85
Voyageurs militaires.			200,013 16
Id. extraordinaires			205,972 68
Enfants			42,926 05
Bagages	{	au <i>minimum</i>	40,045 49
		au poids	557,979 94
Petits paquets			172,111 55
Petites marchandises			1,002,174 47
Grosses marchandises			9,751,948 86
Finances			120,796 02
Frais accessoires			745,713 91
Équipages			34,586 60
Chevaux et bestiaux.			207,179 99
Produits extraordinaires			214,728 63
Télégraphes			277,747 67
Total égal à la recette renseignée ci-dessus			fr. 22,043,633 23

Le compte de l'exploitation, en 1854, est résumé dans le tableau ci-dessous :

COMPTE DE L'EXPLOITATION.

DÉPENSES.

RECETTES.

1 ^{re} SECTION. Voies et travaux.	Traitements et indemnités.....fr.	179,160 »	Produits indirects provenant de vente de terrains et autres objets ;	
	Salaires.....	1,229,400 »	do la location du hangar d'Anvers, des buffets-restaurants...fr.	
	Matériaux, engins, ustensiles.....	1,360,000 »		
	Travaux et fournitures.....	458,000 »	Produits des transports :	
2 ^e SECTION. Traction et arsenal.	Traitements et indemnités.....	118,060 »	1 ^o Voyageurs.....	8,920,620 10
	Salaires.....	1,581,000 »	2 ^o Bagages.....	598,025 45
	Primes d'économie et de régularité.....	89,000 »	3 ^o Petits paquets.....	172,111 55
	Combustibles pour la traction.....	1,754,000 »	4 ^o Petites marchandises.....	1,002,174 47
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.....	1,300,710 »	5 ^o Grosses marchandises.....	9,781,948 86
3 ^e SECTION. Mouvement et trafic.	Loyer du matériel étranger.....	278,000 »	6 ^o Finances.....	120,796 02
	Traitements et indemnités.....	801,000 »	7 ^o Frais accessoires.....	748,713 91
	Salaires.....	1,115,300 »	8 ^o Equipages.....	54,886 60
	Frais d'exploitation.....	277,790 »	9 ^o Chevaux et bestiaux.....	207,179 99
4 ^e SECTION. Télégraphes.	Camionnage.....	240,000 »	10 ^o Produits extraordinaires.....	214,728 63
	Pertes et avaries.....	60,000 »	11 ^o Télégraphes.....	277,747 67
	Traitements et indemnités.....	60,800 »		
5 ^e SECTION. Service général.	Salaires.....	18,800 »		
	Matériel et fournitures de bureau.....	15,800 »		
	Subside à la caisse de retraite.....	51,880 »		
		50,000 »		
6 ^e SECTION. Régie.		182,000 »		
		10,000 »		
	Traitements et indemnités.....	56,500 »		
	Frais de bureau et de loyer.....	3,800 »		
TOTAL DES DÉPENSES.....fr.		11,580,270 »	TOTAL DES PRODUITS.....fr.	
			Excédant des produits sur les dépenses versé dans les caisses de	
			l'État.....fr.	
			10,780,584 24	
			BALANCE.....fr.	
			11,580,270 »	

§ 3.

Fonds de construction.

On sait que les emprunts contractés à 5 p. % par les lois des 26 juin 1840, 29 septembre 1842, 21 avril et 24 mai 1848, ont été convertis en 4 1/2 p. % en 1853.

La part afférente au chemin de fer dans ces emprunts s'élevait, somme nominale, à fr. 116,121,005 05

Une partie de ce capital, portant . . . fr. 8,611,168 27

a été amortie au moyen des fonds d'amortissement et la réserve a été employée au rachat

d'une autre somme de fr. 5,033,731 31

Ce qui donne, en réduction du capital primitif 13,644,899 38

En sorte que ce capital ne comporte plus que. fr. 102,476,105 47

somme à laquelle il faut ajouter la part afférente au chemin de fer dans les emprunts renseignés ci-après :

Emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836. 26,886,438 74

Id. id. 25 mai 1838. 45,860,983 17

Id. id. 20 décembre 1851 1,492,537 31

Il faut encore ajouter le crédit spécial ouvert par la loi du 25 avril 1853, à couvrir au moyen d'une émission de bons du

Trésor, soit 4,880,000 00

et une somme de. 1,000,000 00

à prélever pour l'exercice 1854 sur le crédit spécial de 9 millions alloué par la loi du 21 mai 1854, ce qui porte le capital

affecté au chemin de fer à fr. 182,596,064 69

Les sommes *effectives* mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement du chemin de fer ont été prélevées, à savoir :

Sur l'emprunt de 1836, jusqu'à concurrence de . . . fr. 24,524,163 74

Id. 1838 . . . id. 32,267,256 39

Id. 1840 . . . id. 69,472,643 62

Id. 1842 . . . id. 24,000,000 00

Id. 1848 . . . id. 18,978,571 38

Id. 1852 . . . id. 1,500,000 00

Sur le crédit spécial du 25 avril 1853, pour l'import de ce

crédit, soit 4,880,000 00

Sur le crédit spécial de 9 millions, ouvert par la loi du

21 mai 1854, pour 1,000,000 00

Ensemble. fr. 176,622,653 13

f

Le montant brut de la dette contractée pour l'établissement du chemin de fer et le capital réel, mis à la disposition du Gouvernement pour subvenir aux frais de cet établissement, différaient donc, au 1^{er} janvier 1853, d'une somme de fr. 3,973,429-56.

Sur la somme renseignée ci-dessus, de fr. 176,622,633-13, il restait disponible, au 31 décembre 1854, savoir :

Dans la caisse de la régie	fr. 522,596 37
Sur divers crédits	1,833,097 92
En total	fr. 2,357,694 29

Conséquemment la somme dépensée, à la même époque, sur le fonds de construction, était de fr. 174,264,940-84.

Voici la répartition de la dépense, à partir du commencement de la création de la voie ferrée :

Établissement des sections décrétées de la route	fr. 126,299,138 43
Construction des bâtiments et dépendances	15,480,075 69
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, etc.) . .	5,190,438 22
Matériel des transports	26,661,118 15
Total	fr. 173,630,770 49

Sommes diverses prélevées sur le fonds de construction employées à couvrir d'autres dépenses que celles de premier établissement	713,103 79
Ensemble	fr. 174,343,874 28

On remarque une différence de fr. 78,933-44 entre les chiffres de fr. 174,264,940-84 et fr. 174,343,874-28. Cette différence provient de ce que ladite somme de fr. 78,933-44, votée par la loi du 4 juin 1850 pour solder des emprises de terrains, a dû être comptée dans la dépense de construction, bien qu'elle ait été mise à charge du budget et qu'ainsi elle ne figure pas comme crédit ouvert pour les frais de premier établissement du chemin de fer.

En prenant la somme réellement dépensée au 31 décembre 1854 (annexe n° IV) soit	fr. 173,630,770 49
et en déduisant de cette somme celle récupérée par la vente ou la rétrocession de terrains, soit	1,390,548 14
Il reste pour dépense finale	fr. 172,240,422 53

Il résulte du compte général de l'exploitation en 1854 (*voir p. xx*), que l'excédant des produits sur les dépenses d'exploitation s'est élevé, pendant cet exercice, à fr. 10,780,384-24 y compris le produit des ventes ou rétrocessions des terrains empris et non utilisés. Ce dernier produit étant porté ci-dessus en déduction du capital, il y a lieu de le déduire également des recettes dont l'excédant sur les dépenses se trouvera ainsi réduit à fr. 10,775,851-02.

Or, dans cette hypothèse, cette somme représente l'intérêt à $6\frac{1}{4}$ p. % du capital utilisé au 31 décembre 1854.

Si au lieu de prendre le capital effectif on prend le capital nominal en y ajoutant certain fonds imputé sur le budget, mais ayant servi à solder des emprises de terrains, et en portant en déduction les sommes détournées de leur destination primitive, celles restées disponibles et le prix des ventes ou rétrocession de terrains, on aura :

Montant du capital nominal	fr. 182,596,064 69
Somme imputée sur le budget payée aux sieurs Legrand et	
Duez pour emprises de terrains.	78,935 44
Ensemble.	fr. 182,674,998 15

A déduire :

Fonds détournés de leur destination primitive	fr. 713,403 79
Ventes de terrains	1,590,348 14
Sommes disponibles	2,537,694 29
Ensemble à déduire.	fr. 4,461,146 22
Reste pour le capital nominal.	fr. 178,213,851 91

L'excédant des produits sur les dépenses de l'exercice 1854, soit la somme reprise ci-dessus de fr. 10,773,851-02, représente donc encore, dans ce système, un intérêt de $6\frac{4}{100}$ p. % du capital nominal des emprunts contractés pour l'exécution du chemin de fer.

Les emprunts ayant été conclus sur le pied d'un intérêt s'élevant approximativement, en moyenne, à $4\frac{5}{100}$ p. %, il s'ensuit que l'intérêt de $6\frac{4}{100}$ donne un bénéfice de $1\frac{99}{100}$ p. %.

On peut arriver à un résultat plus approximatif en prenant l'ensemble des dépenses et produits en 1854. Or, il ressort du tableau de la page IV, que les recettes se sont élevées à . . . fr. 24,682,895 64
les dépenses ayant été de 20,026,470 22

Il s'ensuit une différence de . . . fr. 4,656,425 42

laquelle représente le produit net, c'est-à-dire le restant du produit brut, déduction faite de tous frais quelconques, intérêts et frais d'emprunts compris.

Comparant cette somme au capital nominal de fr. 178,213,851-91, utilisé pour l'établissement du chemin de fer au 31 décembre 1854, on trouve qu'elle aurait pu pourvoir à un intérêt supplémentaire de fr. $2\frac{60}{100}$ p. % du capital dont il s'agit.

Dans tout ce qui précède il n'a pas été tenu compte des avantages que le chemin de fer assure à différents services publics en effectuant les transports qui les concernent à prix réduits. Cependant les réductions de prix accordées aux militaires, aux détenus, aux douaniers, aux ophthalmiques, à divers objets d'art ou d'industrie, comportent une somme de fr. 816,997-44 (annexe n° V), dont pro-

fitent les divers Départemens ministériels à la charge desquels tomberait la dépense entière des transports si le chemin de fer n'existait pas. Il semble donc équitable d'avoir égard à cette circonstance et de considérer les réductions de prix comme une recette réelle, puisqu'en définitive il revient exactement au même que le montant de ces réductions soit encaissé par le chemin de fer ou que le trésor public n'ait à déboursier qu'une partie des frais de transport.

En admettant les considérations qui précèdent, il faut ajouter
à l'excédant des produits sur les dépenses, soit. fr. 4,686,425 42
le montant des réductions mentionnées ci-dessus, ou 816,997 44
de sorte que le produit net de l'exploitation serait de . . . fr. 5,473,422 86

Or, ce produit net donnerait, dans cette dernière hypothèse, sur le capital nominal de fr. 178,213,851-91, utilisé au 1^{er} janvier 1855, pour l'établissement du chemin de fer, un intérêt supplémentaire de $3 \frac{7}{100}$ p. %.



CHAPITRE DEUXIÈME.

MOUVEMENT ET RECETTES. COMPARAISON DES RÉSULTATS OBTENUS EN 1853 ET 1854.

§ 1.

Voyageurs et bagages.

Le tarif des voyageurs a subi quelques modifications en 1854, ensuite de la loi du 10 mars de cette année.

L'art. 1^{er} de cette loi dispose que les prix du transport des voyageurs, dans les convois dits *express*, seront établis de manière à présenter une augmentation de 25 p. % sur les prix du tarif ordinaire.

D'après l'art. 2, les prix résultant de l'application aux distances, des bases indiquées à l'art. 1^{er}, ainsi que des bases fixées dans la loi du 12 avril 1851, pourront être arrondis, suivant l'occurrence, par décime ou par cinquième de franc, ces prix ne pouvant d'ailleurs être arrondis que par voie de réduction, en ce qui concerne les places de troisième classe.

Les dispositions de l'art. 3 concernent le transport des enfants. Les enfants âgés de moins de trois ans, et qui doivent être portés, sont seuls exemptés de toute taxe. Au-dessous de huit ans, ils doivent payer moitié prix.

La loi du 10 mars 1854 a donc créé deux nouvelles catégories de voyageurs, les voyageurs transportés par trains *express* et les enfants.

Le nombre de voyageurs constaté, en 1854, s'est réparti ainsi qu'il suit (annexes VI et VII) :

Voyageurs civils (trains express)	1 ^{re} classe	197,192
	2 ^e id	93,518
Voyageurs civils (trains ordinaires).	1 ^{re} classe	366,226
	2 ^e id.	940,447
	3 ^e id.	5,083,783
Enfants		46,809
Total des voyageurs civils		4,727,977
Voyageurs militaires		116,063
Id. extraordinaires.		61,774
Nombre total de voyageurs		4,905,814

Le nombre de voyageurs, transportés en 1853, s'était élevé, savoir :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe à	551,874
		2 ^e id. à	1,190,959
		3 ^e id. à	2,817,750
Ensemble.			4,540,583
Voyageurs militaires			83,441
Id. extraordinaires.			61,255
Total général.			4,685,259

Il a donc été transporté, en 1854, 220,555 voyageurs en plus qu'en 1853.

Cette différence se décompose ainsi qu'il suit :

En plus :

En plus :		
Voyageurs civils	} 1 ^{re} classe	31,544
		3 ^e id. . . . .	266,035
Voyageurs militaires		32,622
Id. extraordinaires		539
Enfants		46,809
Total en plus.		377,549

En moins :

Voyageurs civils, 2 ^e classe.	156,994
--	---------

Ainsi, la plus forte augmentation du nombre de voyageurs inscrits porte sur ceux de 3^e classe, et ceux de 2^e classe ont été considérablement réduits.

En calculant les augmentations et réductions du nombre des voyageurs civils relativement aux inscriptions effectuées en 1853, on trouve les résultats suivants :

Voyageurs de 1 ^{re} classe, augmentation de 4 ⁵ / ₁₀₀ p. o/o ;			
Id. 3 ^e id.	id	9 ⁴⁴ / ₁₀₀ p. o/o ;	
Id. 2 ^e id.	réduction de	13 ¹⁸ / ₁₀₀ p. o/o.	

Quant aux enfants, il est impossible d'établir une comparaison entre les deux exercices, attendu que les transports de l'espèce n'ont pas été renseignés séparément en 1853.

Les recettes se sont élevées, en 1854 (annexes VIII et IX) :

Pour les voyageurs civils (trains express) {	1 ^{re} classe, à fr.	1,561,527 80
	2 ^e id. . . .	536,807 90
Pour les voyageurs civils (trains ordinaires) {	1 ^{re} classe . .	1,482,078 40
	2 ^e id. . . .	1,939,220 28
	3 ^e id. . . .	3,152,275 85
Pour les transports d'enfants		42,926 03
Ensemble à fr.		8,514,634 26
Pour les voyageurs militaires		200,013 16
Id. extraordinaires		205,972 68
En total fr.		8,920,620 10

Les recettes correspondantes ont été, en 1853 :

Pour les voyageurs civils	{	1 ^{re} classe . fr.	2,674,936 56
		2 ^e id. . . .	2,575,468 90
		3 ^e id. . . .	2,864,099 »
		Ensemble fr.	8,114,524 46
Pour les voyageurs militaires			155,093 17
Id. extraordinaires			227,757 88
		En total, pour l'ensemble des voyageurs, fr.	8,497,375 51

La différence entre les recettes du transport des voyageurs, en 1853 et 1854, est donc de fr. 423,244-59 en faveur de cette dernière année.

Comparant les produits par catégories, on trouve :

En plus :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe . fr.	568,449 64
		3 ^e id. . .	288,174 85
Transport d'enfants			42,926 05
Voyageurs militaires.			44,919 99
Total en plus		fr.	744,470 51

En moins :

Voyageurs civils, 2 ^e classe	fr.	299,440 72
Voyageurs extraordinaires		21,785 20
Total en moins.	fr.	321.225 92

Ces différences, considérées relativement aux recettes de l'exercice 1853, donnent :

Pour la 1^{re} classe, une augmentation de $13 \frac{77}{100}$ p. % ;
 Pour la 3^e id. id. $10 \frac{6}{100}$ p. % ;
 Pour la 2^e id. une réduction de $11 \frac{61}{100}$ p. % .

Ainsi, en 1854, les voyageurs de 1^{re} et de 3^e classe ont donné une augmentation de mouvement et de produits, tandis que le nombre et la recette des inscriptions de 2^e classe ont été notablement réduits.

Le tableau ci-dessous renseigne, en ce qui concerne les voyageurs civils, le nombre de ces voyageurs, le trajet moyen par classe et les différences de nombre et de trajet pendant les exercices 1853 et 1854.

VOYAGEURS		TRAJET MOYEN		DIFFÉRENCE EN 1854	
EN 1854.	EN 1855.	EN 1854.	EN 1855.	DE NOMBRE.	DE TRAJET.
Nombre.	Nombre.	Kilomètres.	Kilomètres.		Kilomètres.
1 ^{re} CLASSE. } Trains express	197,192	79.17804981	»	+ 197,192	+ 79.17804981
Trains ordinaires	346,226	50.58619541	62.66531232	— 165,648	— 12.28011691
2 ^e CLASSE. } Trains express	93,518	48.02040249	»	+ 93,518	+ 48.02040249
Trains ordinaires	940,447	34.36699569	36.04194687	— 250,512	— 1.67495118
3 ^e CLASSE. Trains ordinaires	3,083,785	25.55523338	25.41122349	+ 266,035	+ 0.14401009

Ce tableau permet d'établir, avec une très-grande facilité, la part d'augmentation ou de réduction de recettes attribuable soit à l'accroissement du tarif pour les trains *express*, soit à l'augmentation ou à la réduction du nombre de voyageurs ou du parcours moyen effectué par chacun d'eux.

Il est facile de voir :

1^o Qu'en multipliant le nombre de voyageurs en plus en 1854 qu'en 1855. par le trajet moyen parcouru, l'on obtiendra l'augmentation de voyageurs-kilomètres ou de la quantité de mouvement ;

2^o Qu'en multipliant le nombre de voyageurs en moins par le parcours des voyageurs de la même catégorie, on aura une quantité de mouvement à déduire de la première ;

3^o Enfin, qu'en multipliant le nombre des autres voyageurs par l'augmentation ou la réduction du trajet moyen, on aura un résultat à déduire ou à joindre à celui obtenu par les deux premières opérations.

Procédant de cette manière, il viendra :

VOYAGEURS DE 1^{re} CLASSE.

	Nombre de voyageurs.	Parcours moyen, kilomètres	Voyageurs-kilomètres.
Trains express	+ 197,192	× 79.17804981	= + 15,613,278
Id. ordinaires	— 165,648	× 50.58619541	= — 8,379,502
Reste en plus	+ 31,544		+ 7,233,776
Reste des voyageurs	531,874	× 12.28011691	= — 6,531,474
Nombres en 1854	563,418		+ 702,302

VOYAGEURS DE 2^e CLASSE.

Trains express	+ 93,518	× 48.02040249	= + 4,490,772
Id. ordinaires	— 250,512	× 34.36699569	= — 8,609,345
Reste en moins	— 156,994		— 4,118,573
Surplus des voyageurs	1,190,959	× — 1.67495118	= — 1,994,798
Nombres en 1854	1,033,965		— 6,113,371

VOYAGEURS DE 3^e CLASSE.

	Nombre de voyageurs.	Parcours moyen, kilomètres.	Voyageurs-kilomètres.
Trains ordinaires	+ 266,055	× 25,55523558	= + 6,798,587
Reste des voyageurs	2,817,750	× 0.14401009	= + 405,784
Nombres en 1854	3,083,785		+ 7,204,571

En appliquant les bases du tarif à ces nombres, on aura :

Voyageurs de 1^{re} classe :

1^o Produit du déclassement résultant de l'organisation des trains express :

$$15,613,278 \text{ voyageurs-kilomètres} \times \text{fr. } 0-10 = . . . \text{fr. } 1,561,327 \text{ } 80$$

2^o Réduction de la circulation dans les trains ordinaires.

$$8,379,502 \text{ voyageurs-kilom.} \times \text{fr. } 0-08 = \text{fr. } 670,560 \text{ } 16$$

3^o Réduction du trajet moyen :

$$6,551,474 \text{ voyageurs-kilom.} \times \text{fr. } 0-08 = \text{fr. } 522,517 \text{ } 92$$

$$\text{Ensemble à déduire.} \text{fr. } 1,192,878 \text{ } 08$$

$$\text{Reste} \text{fr. } 568,449 \text{ } 72$$

Somme qui reproduit l'augmentation constatée dans la recette des voyageurs de 1^{re} classe.

Voyageurs de 2^e classe :

1^o Produit du déclassement résultant de l'organisation des trains express :

$$4,490,772 \text{ voyageurs-kilomètres} \times \text{fr. } 0-075 = . . . \text{fr. } 536,807 \text{ } 90$$

2^o Perte provenant de la réduction des voyageurs par les trains ordinaires :

$$8,609,545 \text{ voyageurs-kilom.} \times \text{fr. } 0-06 = \text{fr. } 516,560 \text{ } 70$$

3^o Perte provenant de la diminution du trajet moyen :

$$1,994,798 \text{ voyageurs-kilom.} \times \text{fr. } 0-06 = \text{fr. } 119,687 \text{ } 88$$

$$\text{Ensemble à déduire.} \text{fr. } 636,248 \text{ } 88$$

$$\text{Reste en moins.} . . . \text{fr. } 299,440 \text{ } 68$$

Cette somme représentant la réduction des recettes opérées du chef des transports de voyageurs de 2^e classe en 1854.

Voyageurs de 3^e classe :

1^o Produit résultant de l'augmentation du nombre de voyageurs :

$$6,798,587 \text{ voyageurs-kilom.} \times \text{fr. } 0-04 = . . . \text{fr. } 271,943 \text{ } 48$$

2^o Produit de l'allongement du parcours moyen :

$$405,784 \text{ voyageurs-kilom.} \times \text{fr. } 0-04 = . . . \text{fr. } 16,231 \text{ } 36$$

$$\text{En plus.} \text{fr. } 288,174 \text{ } 84$$

h

On peut encore distinguer la part d'influence exercée sur la recette par l'augmentation du tarif pour les transports en trains express, ou par l'accroissement ou la réduction de la quantité du mouvement, c'est-à-dire du nombre de voyageurs-kilomètres. En effet, l'augmentation due au tarif est représentée par le parcours kilométrique des transports en trains express, multiplié par l'accroissement de taxe, soit 2 centimes par kilomètre, pour la 1^{re} classe et 1 1/2 centime pour la 2^e classe, et le nombre de voyageurs-kilomètres en plus ou en moins, multiplié par la base de la taxe, donnera pour résultat la recette en plus ou en moins. On aura donc :

1^{re} CLASSE.

Trains express. — Voyageurs-kil.	15,615,278	×	fr. 0-02	=	fr. 312,265 86
En plus.	702,502	×	0-08	=	56,184 16
Total de l'augmentation.				fr.	<u>368,449 72</u>

2^e CLASSE.

Trains express. — Voyageurs-kil.	4,490,772	×	fr. 0-015	=	fr. 67,561 58
Voyageurs-kilomètres en moins.	6,115,571	×	fr. 0-06	=	— 366,802 26
Reste en moins.				fr.	<u>299,440 68</u>

3^e CLASSE.

Trains ordinaires. — Voy.-kil. en plus	7,204,571	×	fr. 0-04	=	288,174 84
Réunissant ces nombres, on aura :					
Augmentation due au tarif				fr.	579,627 44
Id au mouvement.					<u>344,559 »</u>
Ensemble				fr.	<u>725,986 44</u>

Réduction provenant du nombre de voyageurs de 2 ^e classe en moins à déduire					<u>366,802 26</u>
Reste pour l'accroissement des recettes				fr.	<u>357,183 88</u>

Et en ajoutant :

1 ^o Le prix du transport des enfants, soit					42,926 05
2 ^o L'excédant du produit des transports de militaires.					<u>44,919 99</u>
il vient				fr.	<u>445,029 90</u>
dont il faut déduire la réduction de produit des voyageurs extraordinaires.					<u>21,785 20</u>
il reste la somme de				fr.	<u>423,244 70</u>

qui constitue l'excédant des recettes effectuées en 1854 du chef du transport des voyageurs sur les produits correspondants de l'exercice 1853.

En 1854 chaque coupon de voyageurs a produit en moyenne :

Pour la 1 ^{re} classe.	{	Trains express	fr. 7 92
		Id. ordinaires	4 04
Pour la 2 ^e classe.	{	Trains express	3 60
		Id. ordinaires	2 06
Pour la 3 ^e classe, trains ordinaires			1 02
Pour les transports d'enfants			0 91
Id. militaires			1 72
Id. extraordinaires			3 33
Et en moyenne générale			1 81

Le nombre de colis de bagages taxés au *minimum* s'est élevé à 86,891. Le produit de ce transport a été de fr. 40,045-49.

Les bagages taxés au poids pesaient 105,481 quintaux métriques. La recette de ce chef a été de fr. 557,979-94.

Les transports de l'espèce, au *minimum* de taxe, effectués en 1853, comportaient 83,650 colis ayant produit fr. 58,587-22.

Les bagages taxés au poids comportaient 109,909 quintaux. La recette s'était élevée à fr. 582,985-48.

On constate donc les différences suivantes en 1854 :

Bagages taxés au *minimum* :

Augmentation de mouvement	3,241 colis.
Id. de recette	fr. 1,458 27

Bagages taxés au poids :

Réduction de mouvement	4,428 quintaux.
Réduction de recette	fr. 25,005 54

D'où une réduction finale de recette de fr. 23,547-27.

Reprenant les résultats financiers constatés ci-dessus en ce qui concerne les augmentations ou les réductions de recette, en 1854, du chef des voyageurs de toutes les catégories et les bagages, on aura :

		RECETTE EN 1854	
		EN PLUS	EN MOINS.
Voyageurs civils. Trains express . . .	1 ^{re} classe. . . .	1,561,527 80	"
	2 ^e —	556,807 90	"
Voyageurs civils. Trains ordinaires. .	1 ^{re} classe. . . .	"	1,192,878 16
	2 ^e —	"	656,248 62
	3 ^e —	288,174 85	"
Transports d'enfants		42,926 05	"
Voyageurs militaires		44,919 99	"
Voyageurs extraordinaires		"	21,785 20
Bagages	au minimum. . .	1,458 27	"
	au poids	"	25,005 54
TOTAUX en plus et en moins.		2,275,614 84	1,875,917 52
Différence finale en plus		599,697 52	

§ 2.

Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.

Le tarif des marchandises, finances, etc., mis en vigueur le 1^{er} juillet 1853, a été maintenu pendant l'exercice 1854.

Dans le courant de cette dernière année, le chemin de fer a transporté, savoir (annexes nos X et XI) :

Aux conditions du tarif n° 1 :

		Colis.	Quintaux.
Petits paquets, de 2 kilogrammes et moins.	. . .	156,908	
Id. de 2 à 10 kilogr. et plus	{ au minimum	52,749	
	{ au poids . .		10,741
A reporter	. .	209,654	10,741

Report . . . 209,654 10,741

Aux conditions du tarif n° 2 :

Expéditions taxées au <i>minimum</i>	90,018	
Id. de 100 kilogrammes et moins		219,671
Id. de 100 id. et plus		368,623
Ensemble	299,672	596,038

Aux conditions du tarif n° 3 :

Expéditions de 500 kilogr. et plus	1 ^{re} classe	Tonn ^{rs} .	280,411
	2 ^e —		394,952
	3 ^e —		1,063,015
Id. de houilles, etc. (tarif spécial)			502,907
Id. par abonnement			44,107
Ensemble pour les grosses marchandises. Tonn ^{rs} .			2,285,390

Aux conditions du tarif n° 4 (finances) :

Groups de 1,000 francs	Nombre.	197,324
----------------------------------	---------	---------

Aux conditions du tarif n° 5 :

Équipages et voitures	Nombre.	571
---------------------------------	---------	-----

Aux conditions du tarif n° 6 (chevaux et bestiaux) :

Expéditions à grande vitesse	Wagons.	777
Id. à petite vitesse	1 ^{re} catégorie	1,772
	2 ^e —	1,241
	3 ^e —	5,995
En total		9,785

En prenant les transports effectués en 1853 on a :

	Colis.	Quintaux.
Expéditions à grande vitesse de 100 kilogr. et moins.		82,904
Id. id. et plus		39,899
Petits paquets de 2 kilogr. et moins	68,969	
Id. de 2 à 10 kilogr. et plus { au <i>minimum</i> .	25,585	
	{ au poids	5,776
Petites marchandises au <i>minimum</i>	40,373	
Id. de 100 kilogr. et moins		104,163
Id. id. et plus		194,077
Nombre total	134,927	426,819

Grosses marchandises, produits ordinaires,	{	avec remise à domicile	Tonn ^a .	16,848
		avec chargement et déchargement		110,274
		sans chargement ni déchargement		3,403
Grosses marchandises, produits favorisés,	{	avec remise à domicile		3,817
		avec chargement et déchargement		116,610
		sans chargement ni déchargement		367,113
Grosses marchandises,	{	1 ^{re} classe		129,018
		2 ^e —		183,397
		3 ^e —		304,223
Transport de houille (tarif spécial)				143,396
Id. par abonnement				13,917
En total			Tonn ^a .	<u>1,798,020</u>
Transport des finances, groups de 1,000 francs				<u>109,171</u>
Équipages et voitures, nombre				<u>1,113</u>
Chevaux et bestiaux, expéditions à grande vitesse				403
Id. id. à petite vitesse				8,076
En total, expéditions				<u>8,481</u>

En comparant les résultats constatés pendant les deux exercices, on trouve les augmentations suivantes en 1834 :

Colis transportés à la taxe uniforme ou au <i>minimum</i> de taxe	164,743
Petites marchandises (quintaux)	169,216
Grosses marchandises (tonneaux)	487,370
Finances (groups de 1,000 francs).	88,133
Chevaux et bestiaux (expéditions).	1,304

Le transport des équipages seul a été ralenti. Il présente une réduction de 344 voitures sur le nombre expédié en 1833.

Les recettes du service des marchandises se sont élevées en 1834, savoir (annexes n° XII et XIII) :

Tarif n° 1.

Petits paquets de 2 kilogrammes et moins . . .		fr.	37,523	33
Id.	de 2 à 10 kil. et plus {		au <i>minimum</i> .	19,077 66
			au poids . . .	115,510 36

Tarif n° 2.

Expéditions taxées au <i>minimum</i>	37,926	37
Id. de 100 kilogr. et moins	474,390	16
Id. id. et plus	489,837	94
Produit du transport.		fr. 94,527 36
		1,079,758 66

Tarif n° 3.

Expéditions de 300 kilogr. et plus	{	1 ^{re} classe fr.	2,262,817 03
		2 ^e id.	2,196,272 74
		3 ^e id.	3,949,338 11
Id. de houille, etc. (tarif spécial)			1,143,673 17
Id. par abonnement			197,823 81
Ensemble pour les grosses marchandises fr.			<u>9,731,948 86</u>

Tarif n° 4.

Finances	fr.	<u>120,796 02</u>
--------------------	-----	-------------------

Tarif n° 5.

Équipages	fr.	<u>34,386 60</u>
---------------------	-----	------------------

Tarif n° 6.

Chevaux et bestiaux, expéditions à grande vitesse fr.			31,611 30
Id.	id.	à petite vitesse {	1 ^{re} catégorie. 15,684 01
			2 ^e id. 17,041 32
			3 ^e id. 142,843 36
Ensemble pour les chevaux et bestiaux fr.			<u>207,179 99</u>
Produits accessoires provenant du transport des marchandises, fr.			<u>743,713 91</u>
Produits extraordinaires fr.			<u>214,728 63</u>

En 1853 les transports avaient produit :

Expéditions à grande vitesse de 100 kil. et moins, fr.		309,373 04
Id. id. et plus		72,869 44
Petits paquets de 2 à 10 kilogr. et plus	{	au <i>minimum</i> . 8,597 93
		au poids 38,434 22
Id. de 2 kilogr. et moins		16,366 32
Petites marchandises au <i>minimum</i>		14,949 89
Id. de 100 kilogr. et moins		223,894 22
Id. id. et plus		260,292 88
Recette du transport fr.		<u>39,914 16</u> <u>926,883 80</u>

Grosses marchandises, produits ordinaires,	{	avec remise à domicile	176,263 31
		avec chargement et déchargement	931,711 80
		sans chargement ni déchargement	24,418 23
Grosses marchandises, produits favorisés,	{	avec remise à domicile	29,587 55
		avec chargement et déchargement	743,469 32
		sans chargement ni déchargement	1,743,404 41
Expéditions de 300 kilog. et au-dessus.	{	1 ^{re} classe	1,043,040 78
		2 ^e id.	1,031,774 91
		3 ^e id.	1,820,781 96
Transport de houille (tarif spécial)			391,370 12
Id. par abonnement			112,549 45
Produit total des grosses marchandises. . . fr.			<u>8,072,371 84</u>
Transport des finances. fr.			<u>74,678 69</u>
Id. des équipages et voitures.			<u>57,081 16</u>
Id. des chevaux et bestiaux, grande vitesse.			17,324 63
Id. id. petite vitesse			<u>157,019 07</u>
Total des chevaux et bestiaux . . . fr.			<u>174,343 72</u>
Produits accessoires provenant du transport des marchandises			<u>403,990 67</u>
Produits extraordinaires			200,256 01

Comparant les recettes des deux exercices on constate, en faveur de l'année 1854, les différences signalées ci-après :

Du chef du transport des colis à prix uniformes ou taxés au <i>minimum</i> fr.		54,613 20
Du chef des petites marchandises taxées au poids.		152,874 86
Id. des grosses marchandises		1,679,577 02
Id. des finances		46,117 33
Id. des chevaux et bestiaux		32,836 27
Id. des produits accessoires.		339,723 24
Id. id. extraordinaires		<u>14,472 62</u>
Total des augmentations		2,320,214 54
dont il faut déduire la réduction du produit des équipages		<u>22,494 56</u>
Reste en augmentation.		2,297,719 98

En calculant le prix de transport perçu, par unité, pour chacune des catégories de marchandises indiquées ci-dessus, on trouve les produits suivants, en 1854 :

Pour un colis de petites marchandises expédié à taxe uniforme ou taxé au <i>minimum</i>	fr. 0 31
Pour les petites marchandises taxées au poids, par quintal.	1 81
Pour un tonneau de grosses marchandises.	4 26
Pour un group de finances	0 61
Pour un équipage	60 57
Pour une expédition de chevaux ou bestiaux.	21 17

Ces prix ne concernent que le transport de station à station, c'est-à-dire qu'ils ne comprennent pas la prise et la remise à domicile, l'emploi d'engins extraordinaires, la délivrance des bulletins, etc., les frais de ces diverses opérations étant perçus en dehors du trafic et renseignés séparément.

Pendant le second semestre de l'exercice 1853, et sous l'application du même tarif, les recettes correspondantes se sont présentées ainsi qu'il suit :

Pour un colis de petites marchandises expédié à taxe uniforme ou taxé au <i>minimum</i>	fr. 0 29
Pour un quintal (100 kilog.) de petites marchandises taxées au poids.	1 79
Pour un tonneau de grosses marchandises.	4 49
Pour un group de finances	0 67
Pour un équipage	51 17
Pour une expédition de chevaux ou bestiaux.	21 92

On voit que le produit, par unité de marchandises inscrites, a varié pendant les périodes comparées, malgré l'application du même régime sous le rapport de la tarification. Cette circonstance provient de l'allongement ou de la réduction des parcours moyens, lesquels sont complètement indépendants des tarifs et ne sont réglés que par les besoins du commerce ou de l'industrie.

Les chiffres qui précèdent constatent que le parcours moyen a pris un certain développement en 1854, en ce qui concerne les petites marchandises taxées par colis ou par quintal et les équipages, mais qu'il s'est réduit pour les grosses marchandises, les finances, les chevaux et les bestiaux.

Il est à remarquer que l'augmentation ou la réduction du parcours moyen exerce sur les recettes une influence bien plus considérable que celle qu'on serait disposé à leur attribuer à un premier examen. En effet, si la tonne de grosses marchandises, par exemple, avait produit, en 1854, fr. 4-49 comme en 1853, au lieu de fr. 4-26, la différence de 23 centimes appliquée au transport de 2,285,390 tonnes aurait donné lieu à une recette supplémentaire de fr. 525,659-70.

En réunissant dans un seul tableau les différences en plus ou en moins entre les recettes effectuées en 1853 et 1854, on aura :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	DIFFÉRENCES EN 1854.		DIFFÉRENCES PAR SERVICES.	
	EN MOINS.	EN PLUS.	EN MOINS.	EN PLUS.
Voyageurs civils. { 1 ^{re} classe	"	368,449 64	"	400,109 80
2 ^e id.	299,440 72	"		
3 ^e id.	"	288,174 83		
Enfants.....	"	42,926 05		
Id. militaires	"	44,919 99	"	25,154 79
Id. extraordinaires	24,783 20	"		
Bagages { au minimum....	"	"	25,547 27	"
{ au poids.....	"	"		
Petites marchan- { au minimum....	"	54,615 20	"	207,488 06
dises. { au poids.....	"	132,874 86		
Grosses marchandises.....	"	"	"	1,679,577 02
Finances	"	"	"	46,117 55
Équipages	"	"	22,494 86	"
Chevaux et bestiaux	"	"	"	52,856 27
Produits accessoires.....	"	559,725 24	"	554,193 86
Id. extraordinaires.....	"	14,472 62		
			46,041 85	2,745,459 15
			En moins à déduire.....	46,041 85
			Différence finale..... fr.	2,697,417 50

Ainsi, sans tenir compte du produit du télégraphe électrique, les recettes de l'exercice 1854 présentent, sur les recettes correspondantes de 1853, un excédant de fr. 2,697,417-50.

Les recettes de 1853 dépassaient celles effectuées en 1852 d'une somme de fr. 2,157,260,72. Dans le courant des deux dernières années, le produit brut des transports s'est donc accru de près de cinq millions de francs.

Il a été constaté par le dernier compte rendu que plus de la moitié de l'excédant des recettes de 1853 sur celles de 1852 provenait du développement du transport des marchandises pondéreuses. Il est facile de voir que le même fait s'est reproduit en 1854; il constate que la circulation des marchandises de l'espèce tend constamment à s'accroître, ce qui est un indice favorable de l'augmentation progressive du revenu brut de la voie ferrée.

Services internationaux et mixtes.

Le 1^{er} juillet 1854, un service de réexpédition a été établi à Cologne, pour le transport des marchandises entre la Belgique, l'Allemagne, la Russie, la Pologne, le Danemark, la Suède, l'Italie, etc.

Ce service étend aux marchandises de toute nature et de tout poids (y compris les articles de roulage) les avantages dont jouissaient déjà les petits colis et les articles finances.

Les expéditions s'effectuent aux prix et conditions d'un tarif spécial qui a été porté à la connaissance des intéressés.

Dans le courant de l'année de nouvelles conventions ont été conclues pour les services franco-belge, franco-belge-rhénan, franco-belge-rhénan-prussien et belge-prussien.

Ces conventions ont apporté quelques modifications à certaines dispositions des conventions primitives.

Les transports franco-belges s'effectuent à grande vitesse, en service accéléré ou à petite vitesse.

Le tarif de la grande vitesse s'applique aux petits paquets de 2 à 10 kilogrammes ; le tarif du service accéléré concerne les expéditions de 10 kilogrammes et plus dont le transport doit s'effectuer dans la journée ; le tarif de la petite vitesse est applicable aux grosses marchandises. L'ancienne subdivision de ce tarif a été maintenue. Il se divise en deux sections : la première comprend les marchandises en général ; la seconde un certain nombre de marchandises nominativement désignées.

Un tarif spécial accorde des prix de faveur au transport de la houille et du coke expédiés par wagon complet chargé de 10,000 kilogrammes. Ces prix sont encore réduits lorsque les expéditeurs s'engagent, pour une période d'une année au moins, à prendre pour leur usage un nombre de dix wagons au *minimum*, en garantissant pour chacun de ces wagons un produit *minimum* de transport, sur le parcours du chemin de fer du Nord, de 180 francs par mois.

D'après le tarif, et pour certaines destinations du chemin de fer du Nord, le prix de parcours descend à 4 centimes par 1,000 kilogrammes et par kilomètre pour les expéditions sans engagement, et à 5 1/2 centimes pour celles effectuées par abonnement de wagons.

Sur le parcours belge, les prix varient de 5 à 10 centimes par 1,000 kilogrammes et par kilomètre.

Le service franco-belge-rhénan n'admet les voyageurs qu'en voitures de 1^{re} et de 2^e classe.

Les voitures sont tarifées suivant qu'elles contiennent une, deux ou trois banquettes.

Les marchandises s'expédient en service accéléré ou à petite vitesse. Les marchandises admises à la petite vitesse sont divisées en deux sections : la 1^{re} section comprend les marchandises en général ; la seconde, les marchandises dénommées au tarif.

Le tarif applicable aux transports par le service franco-belge-rhénan-prussien est subdivisé de la même manière que le tarif franco-belge-rhénan.

Le tarif du service belge-prussien est formé par la réunion du tarif belge-rhénan et du tarif du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Dusseldorf et Ruhrort.

Entre Aix-la-Chapelle et Ruhrort, les voyageurs des trois classes sont trans-

portés en trains ordinaires, les trains *express* ne dépassant pas la première de ces villes.

Il n'est fait aucune distinction entre les équipages à 2 ou à 4 roues.

Les marchandises sont expédiées en service accéléré ou à petite vitesse. Le tarif à petite vitesse est divisé en deux sections : la première concerne les marchandises en général ; la seconde section comprend deux catégories de marchandises nominativement désignées.

Les expéditions en transit direct par la Belgique jouissent, sur le parcours belge, des prix de la 2^e section, quelle que soit leur nature.

D'après la convention conclue avec la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Pépinster à Spa, les transports mixtes doivent s'effectuer aux prix des tarifs annexés à cette convention et aux conditions du livret réglementaire de l'État.

Dans le cas où, par mesure générale, l'administration du chemin de fer de l'État modifierait les prix de son tarif intérieur, ces modifications seront applicables au tarif mixte pour les parcours sur les lignes de l'État.

Telles sont, sommairement, les dispositions des diverses conventions, intervenues dans le courant de l'exercice 1854, pour régler les relations entre le chemin de fer de l'État et les chemins de fer étrangers ou concédés en Belgique.

On voit que, pour la généralité des transports internationaux on a conservé la division en deux sections des marchandises expédiées à petite vitesse ou grosses marchandises, division inaugurée par le tarif belge du 1^{er} septembre 1848.

La part d'influence exercée sur le mouvement et le produit du chemin de fer de l'État par les transports internationaux et mixtes est comprise dans les résultats généraux précédemment indiqués. Il est toutefois intéressant de connaître, d'une manière exacte, jusqu'à quel point les relations internationales ont contribué au développement de la circulation et de la recette de la voie belge.

Les tableaux ci-dessous renseignent le mouvement et le produit pour chacun des services internationaux.

SERVICE FRANCO-BELGE.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils.....	{ 1 ^{re} classe..... Nombre 2 ^e id..... Id. 3 ^e id..... Id.	56,742 45,685 57,082	555,778 131,012 50,688
Voyageurs extraordinaires.....	Id.	2,091	10,206
Bagages.....	Quintaux...	20,855	100,235
Équipages.....	Expéditions.	125	6,605
A reporter.....	.....	.....	674,544

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Report.....	.....	.....	674,344
Animaux..... Wagons....	196	»	6,357
Finances..... Groups de 1,000 fr.	112,287	»	44,450
Marchandises à grande vitesse. (Tarifs nos 1 et 2.).....	24,146	67,461	957,299
Id. à petite vitesse. (Tarif n° 3.).....	465,935	889,838	
Produits divers	»	»	45,467
Ensemble pour le service franco-belge			1,726,077

SERVICE BELGE-RHÉNAN.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre....	43,506	512,729	670,970
2 ^e id..... Id.	18,613	102,150	
3 ^e id..... Id.	25,567	36,111	
Voyageurs extraordinaires..... Id.	20,121	»	70,006
Bagages..... Quintaux....	19,217	»	130,852
Équipages..... Expéditions.	121	»	9,780
Animaux..... Wagons....	107	»	4,315
Finances..... Groups de 1,000 fr.	»	»	»
Marchandises à grande vitesse..... Quintaux....	11,743	58,690	968,376
Id. à petite vitesse..... Tonneaux. .	143,756	929,886	
Produits divers	»	»	26,681
Ensemble pour le service belge-rhénan.....			1,901,558

TRANSIT DE LA FRANCE VERS L'ALLEMAGNE ET RÉCIPROQUEMENT.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre....	15,070	297,651	550,418
2 ^e id..... Id.	2,037	32,787	
3 ^e id..... Id.	»	»	
A reporter.....	.....	.....	550,418

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Report.....	.....	.....	330,418
Voyageurs extraordinaires..... Nombre....	5,041	"	42,048
Bagages..... Quintaux...	5,232	"	77,033
Équipages..... Expéditions.	16	"	2,397
Finances..... Groups de 1,000 fr.	50	"	25
Marchandises à grande vitesse..... Quintaux...	14,950	77,973	246,427
Id. à petite vitesse..... Tonneaux...	11,174	168,434	
Produits divers.....	"	"	360
Ensemble pour le transit.....			698,928

SERVICE BELGE-PRUSSIE.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre....	937	15,197	15,516
2 ^e id..... Id.	230	1,825	
5 ^e id..... Id.	168	494	
Bagages..... Quintaux...	439	"	5,716
Équipages..... Expéditions.	5	"	439
Animaux..... Wagons....	54	"	306
Marchandises à grande vitesse..... Quintaux...	2,437	11,548	118,806
Id. à petite vitesse..... Tonneaux...	16,088	107,438	
Produits divers.....	"	"	4,832
Ensemble pour le service belge-prussien.....			145,855

SERVICE ANGLO-BELGE-RHÉNAN.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre....	2,423	52,501	59,482
2 ^e id..... Id.	448	6,981	
Ensemble pour le service anglo-belge-rhénan.....			59,482

TRANSPORT DES FINANCES ET DES PETITS PAQUETS.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Service belge-prussien. {	Finances Groups.....	11,854	50,645
	Petits paquets... $\frac{1}{2}$ kilogramm.	199,300	21,843
	Produits divers.....	"	4,655
Service anglo-belge... {	Petits paquets... $\frac{1}{2}$ kilogramm.	54,195	2,704
	Produits divers.....	"	528
Service franco-belge-prussien. {	Finances..... Groups.....	9,218	25,171
	Petits paquets... $\frac{1}{2}$ kilogramm.	97,702	14,514
Service anglo-belge-prussien. {	Finances..... Groups.....	22	81
	Petits paquets... $\frac{1}{2}$ kilogramm.	128,766	17,639
Ensemble pour le transport des finances et petits paquets.... fr.			115,778

RÉCAPITULATION DES PRODUITS.

Service franco-belge	fr.	1,726,077
Id. belge-rhénan.		1,901,538
Id. franco-belge-rhénan		698,928
Id. belge-prussien		143,855
Id. anglo-belge-rhénan.		39,482
Finances et petits paquets		115,778
Ensemble	fr.	4,645,478

Ainsi le produit des transports internationaux est compris dans les recettes générales du chemin de fer pour une somme de 4,645,478 francs.

Comparant les résultats financiers indiqués ci-dessus aux résultats correspondants obtenus en 1855, on aura :

SERVICE FRANCO-BELGE.

1855. Voyageurs civils.....	559,685			
Id. extraordinaires.....		13,522		
Bagages.....			108,795	
Marchandises, finances, produits divers, etc.....				740,801
1854. Voyageurs civils.....	557,478			
Id. extraordinaires.....		10,206		
Bagages.....			100,255	
Marchandises, finances, produits divers, etc.....				1,058,158
Différences en 1854.....	— 2,207	— 3,116	— 8,540	+ 517,557

SERVICE BELGE-RHÉNAN.

1855. Voyageurs civils	618,058			
Id. extraordinaires.....		50,607		
Bagages.....			165,021	
Marchandises, finances, produits divers, etc.....				812,245
1854. Voyageurs civils.....	670,970			
Id. extraordinaires.....		70,006		
Bagages.....			150,852	
Marchandises, finances, produits divers, etc.....				1,009,550
Différences en 1854.....	+ 52,932	+19,399	- 14,189	+ 197,505

TRANSIT FRANCO-RHÉNAN.

1855. Voyageurs civils.....	282,797			
Id. extraordinaires.....		84,626		
Bagages.....			84,562	
Marchandises, finances, produits divers, etc.....				256,595
1854. Voyageurs civils.....	350,418			
Id. extraordinaires.....		42,048		
Bagages.....			77,055	
Marchandises, finances, produits divers, etc.....				249,409
Différences en 1854.....	+ 47,621	-42,578	- 7,509	- 6,984

SERVICE BELGE-PRUSSIEN.

1855. Voyageurs civils	1,164			
Bagages.....			415	
Marchandises et produits divers.....				16,635
1854. Voyageurs civils.....	15,516			
Bagages.....			5,716	
Marchandises et produits divers.....				124,625
Différences en 1854.....	+ 14,552	+ 5,505	+ 107,965	

SERVICE ANGLO-BELGE-RHÉNAN.

1855. Voyageurs civils.....				54,007
1854. Id.				59,482
Différence en 1854.....				+ 5,475

TRANSPORTS DES FINANCES ET DES PETITS PAQUETS.

1855. Service belge-prussien.....	47,375			
Id. anglo-belge.....		2,489		
Id. franco-belge-prussien.....			19,008	
Id. anglo-belge-prussien.....				14,966
1854. Service belge-prussien.....	57,121			
Id. anglo-belge.....		3,252		
Id. franco-belge-prussien.....			57,685	
Id. anglo-belge-prussien.....				17,740
Différences en 1854.....	+ 9,746	+ 745	+18,677	+ 2,774

Les recettes provenant des transports franco-belges se sont donc réduites faiblement du chef des voyageurs et des bagages, tandis que le produit des grosses marchandises s'est accru de plus de 40 p. %.

Pour le service belge-rhénan, il y a augmentation de recette du chef des voyageurs et des marchandises et réduction assez sensible du produit des bagages. Comme pour le service franco-belge l'augmentation la plus forte provient des marchandises.

Sauf en ce qui concerne les voyageurs civils, on remarque une dépression dans toutes les branches de recettes du service de transit franco-rhénan.

Le service belge prussien a continué à se développer; les recettes ne s'étaient élevées, pour deux mois, en 1883 qu'à fr. 18,232 et elles ont été en 1884 de 143,833 francs.

Le transport des finances et des petits paquets a aussi donné des résultats favorables, une augmentation de recettes ayant eu lieu pour les transports de l'espèce par tous les services.

En résumé, en réunissant les différences renseignées ci-dessus, on trouve :

Service franco-belge.....	Voyageurs civils.....	— 2,207				
Id.	Id. extraordinaires.	— 5,116				
Id.	Bagages.....		— 8,540			
Id.	Marchandises.....			+517,357		
Service franco-belge-prussien.	Finances et paquets.....				+18,677	
Service belge-rhénan.....	Voyageurs civils.....	+ 32,932				
Id.	Id. extraordinaires.	+19,599				
Id.	Bagages.....		—14,189			
Id.	Marchandises.....			+197,505		
Service belge-prussien.....	Finances et paquets.....				+ 9,746	
Transit franco-rhénan.....	Voyageurs civils.....	+ 47,621				
Id.	Id. extraordinaires.	—42,378				
Id.	Bagages.....		— 7,509			
Id.	Marchandises.....			— 6,984		
Service anglo-belge-prussien.	Finances et paquets.....				+ 2,774	
Service belge-prussien.....	Voyageurs civils.....	+ 14,532				
Id.	Id. extraordinaires.	"				
Id.	Bagages.....		+ 3,505			
Id.	Marchandises.....			+107,968		
Service anglo-belge.....	Finances et paquets.....				+ 743	
Service anglo-belge-prussien.	Voyageurs civils.....	+ 3,475				
			+118,173	—28,295	—26,953	+615 626
						+51,940
Total en plus en 1884.....			fr. 710,509			

L'augmentation de la part belge dans les recettes internationales a donc été, en 1884, de 710,509 francs; on voit que le transport des marchandises a contribué très-efficacement à cette augmentation.

Les lignes concédées, en ouvrant un débouché aux localités qu'elles desservent, contribuent efficacement au développement du trafic et réagissent ainsi d'une manière avantageuse sur les recettes du chemin de fer de l'État.

Le produit des expéditions effectuées de ces lignes s'est élevé, pour la part de l'État, savoir :

Pour la ligne de Mons à Manage	fr. 1,030,027 11
Pour la Flandre occidentale	115,699 18
Pour l'Entre-Sambre-et-Meuse	63,921 43
Pour Charleroy à Erquelines	46,006 11
Ensemble à	fr. 1,275,653 83
En 1853, la recette correspondante ne s'était élevée qu'à	1,095,694 59
L'augmentation est donc de	fr. 179,959 46

On conçoit d'ailleurs que les recettes des lignes belges concédées à des compagnies doivent suivre les fluctuations du chemin de fer de l'État puisqu'elles sont dépendantes du même mouvement commercial et industriel.

Télégraphes.

La loi du 7 avril 1854 a ouvert un crédit spécial de 170,000 francs au Département des Travaux Publics, dans le but de pourvoir à l'extension des lignes télégraphiques.

Ce crédit était destiné aux travaux détaillés ci-après :

- 1° Deux fils supplémentaires sur la ligne de Malines à Ostende ;
- 2° Un fil de Gand à la frontière de France, par Mouscron ;
- 3° Un fil de Malines à la frontière des Pays-Bas, par Anvers ;
- 4° Un fil de Bruxelles à la frontière de Prusse ;
- 5° Une communication vers le camp de Beverloo ;
- 6° Une communication de Bruges à Knoeke, dont un tiers des frais seulement à charge du Département des Travaux Publics ;
- 7° Ligne à deux fils sur le chemin de fer de Dendre et Waes ;
- 8° Un fil supplémentaire de Bruxelles à la frontière de France ;
- 9° Une ligne de jonction, à Bruxelles entre les stations du Nord et du Midi, comprenant six fils souterrains et la jonction avec l'Observatoire royal ;
- 10° Établissement d'un bureau dans l'intérieur de la ville d'Anvers, comprenant un raccordement de dix fils ;
- 11° Établissement d'un bâtiment à Verviers et appropriation de locaux à Gand et à Ostende ;
- 12° Extension des autres locaux et du matériel, appareils, piles, etc.

L'urgence de ces différents travaux a été démontrée par l'exposé des motifs à l'appui de la demande de crédit déposée dans la séance de la Chambre, le 14 février 1854.

Le crédit spécial de 170,000 francs a porté à 570,000 francs les fonds alloués pour les frais d'établissement du télégraphe électrique.

La recette mensuelle a varié, en 1854, de 17,000 à 26,000 francs environ. La recette totale brute s'est élevée, pour l'année entière, à fr. 277,747-67.

On a vu, au § 2 du chapitre 1^{er} du présent compte rendu, que la dépense

d'exploitation des lignes télégraphiques, comprenant le traitement et les indemnités des fonctionnaires, les salaires des agents et l'entretien des appareils, du mobilier, etc., s'était élevée à 89,800 francs. En déduisant cette dépense de la recette brute, on trouve une recette nette de fr. 187,947-67.

L'intérêt du capital destiné aux frais d'établissement, soit 570,000 francs, calculé sur le pied de 5 p. %, étant de 28,500 francs, il s'ensuit que le bénéfice net, produit par l'exploitation télégraphique, a été, en 1854, de fr. 159,447-67.

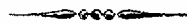
Le revenu du télégraphe s'est élevé :

En 1850, à	fr. 3,821 06
En 1851.	83,516 44
En 1852.	164,795 52
En 1853.	272,527 69
En 1854.	277,747 67

En comparant les résultats constatés pour les deux dernières années, on trouve une différence de fr. 5,419-98 en faveur de l'année 1854.

Dans l'exposé des motifs à l'appui de la demande du crédit spécial de 170,000 francs mentionné ci-dessus, le Département des Travaux Publics avait cru ne pouvoir évaluer la recette annuelle qu'à 250,000 francs, par cette considération que la ligne de Paris vers Strasbourg et le télégraphe sous-marin entre les côtes de l'Angleterre et les Pays-Bas avaient déjà enlevé au transit belge une partie des dépêches échangées entre l'Angleterre et l'Allemagne et que d'autres circonstances pouvaient encore réduire la circulation dans le pays même. On voit que les prévisions ont été heureusement dépassées, puisque la recette s'élève à fr. 277,747-67, en sus de la recette sur laquelle le Département des Travaux Publics avait cru pouvoir compter en présence de la création de lignes concurrentes.

Au surplus, s'il est impossible de prévoir jusqu'à quel point s'étendront les relations par les lignes télégraphiques, on peut néanmoins espérer que ces relations se développeront de plus en plus par suite des avantages que présente, dans une foule de circonstances, ce moyen rapide de communication.



CHAPITRE TROISIÈME.

STATISTIQUE.

*Parcours des convois.*

(Annexe n° XIV.)

Les convois de voyageurs ont parcouru, en 1854, savoir :

Convois ordinaires.	2,086,050	kilomètres.
Id. spéciaux	51,220	id.
Ensemble.	2,137,270	kilomètres.

Les locomotives trainant ces convois ont parcouru :

Avec les convois ordinaires	2,109,490	kilomètres.
Id. spéciaux	51,725	id.
Ensemble.	2,161,215	kilomètres.

La différence entre le parcours des convois et des locomotives, soit 25,945 kilomètres, indique que, sur cette distance, certains trains ont exigé l'emploi d'une locomotive d'allége.

Le parcours des convois de marchandises s'est présenté ainsi qu'il suit :

Convois ordinaires.	2,596,495	kilomètres.
Id. spéciaux	172,850	id.
Ensemble.	2,569,345	kilomètres.

Les locomotives des trains de marchandises ayant parcouru :

Avec les convois ordinaires	2,551,665	kilomètres.
Id. spéciaux	178,865	id.
Ensemble.	2,730,530	kilomètres.

Il s'ensuit une différence de 161,185 kilomètres entre le parcours des convois de marchandises et le parcours des locomotives. Cette différence renseigne le trajet effectué par les trains ayant deux remorqueurs.

Le nombre de voitures composant les convois est indiqué ci-après :

Convois de voyageurs ordinaires	voitures	7.895
Id. id. spéciaux.	id.	14.056
Id. de marchandises ordinaires	id.	20.148
Id. id. spéciaux.	id.	17.551

Confondant les trains ordinaires et spéciaux, on a :

Convois de voyageurs	voitures	8.045
Id. de marchandises	id.	19.975

La moyenne générale, sans distinction entre les trains de voyageurs et de marchandises, a été de voitures 14.555

Reprenant les parcours effectués par les convois et renseignés plus haut,

Soit pour les convois de voyageurs	2,137,270	kilomètres.
Et pour les convois de marchandises	2,569,545	id.

Le parcours total des convois a été de . . . 4,706,615 kilomètres.

La dépense totale d'exploitation, telle qu'elle a déjà été renseignée, est de fr.	11,550,270
Déduisant celle concernant le télégraphe électrique, soit. . . .	89,800
il reste fr.	11,260,470

La dépense par kilomètre de parcours de convois a donc été, en 1854, de fr. 2.3924.

Subdivisant ce chiffre entre les dépenses de diverses natures, on aura :

VOIES ET TRAVAUX.

Traitements et indemnités	fr.	0.0381
Salaires		0.2612
Rails et billes.		0.2676
Matériel fixe et outils		0.0213
Réparations et améliorations		0.0950
Ensemble.	fr.	<u>0.6812</u>

TRACTION ET ARSENAL.

Traitements et indemnités	fr.	0.0251
Salaires des machinistes et chauffeurs		0.0739
Salaires pour visite, réparations, etc.		0.2555
Primes d'économie de coke.		0.0134
Primes de régularité		0.0055
Combustible et graisse		0.5684
Entretien et renouvellement du matériel.		0.5188
Loyer du matériel étranger.		0.0584
Ensemble.	fr.	<u>1.1190</u>

MOUVEMENT ET TRAFIC.

Traitements et indemnités	fr. 0.1702
Salaires	0.2366
Éclairage et chauffage	0.0393
Consommations diverses, locaux, etc.	0.0197
Camionnage	0.0510
Pertes et avaries.	0.0128
Ensemble.	<u>fr. 0.5296</u>

SERVICE GÉNÉRAL.

Traitements et indemnités	fr. 0.0068
Salaires. — Réception, conservation et vérification des magasins. .	0.0064
Matériel et fournitures de bureau	0.0387
Subside à la caisse des veuves	0.0021
Ensemble.	<u>fr. 0.0540</u>

RÉGIE.

Traitements et indemnités	fr. 0.0078
Frais de bureau et de loyer.	0.0008
Ensemble.	<u>fr. 0.0086</u>

Réunissant les dépenses pour les diverses sections, il vient :

1 ^{re} section — Voies et travaux.	fr. 0.6812
2 ^e id. — Traction et arsenal	1.1190
3 ^e id. — Mouvement et trafic	0.5296
5 ^e id. — Service général	0.0540
6 ^e id. — Régie.	0.0086
Ensemble.	<u>fr. 2.3924</u>

Chiffre reproduisant celui indiqué ci-dessus pour le parcours d'un convoi à 1 kilomètre.

En représentant la dépense totale par 100, on aura les résultats suivants :

Pour la 1 ^{re} section. — Voies et travaux	28.47 p. %
Id. 2 ^e id. — Traction et arsenal.	46.78
Id. 3 ^e id. — Mouvement et trafic	22.13
Id. 5 ^e id. — Service général.	2.26
Id. 6 ^e id. — Régie	0.36
Total	<u>100 »</u>

En réunissant, autant que possible, les dépenses similaires des cinq sections, il viendra :

Traitements et indemnités	fr. 0.2480
Salaires d'ouvriers	0.8336
Entretien du matériel et loyer du matériel étranger.	0.3772
Combustible et graisse	0.3684
Rails et billes.	0.2676
Matériel de la route et travaux.	0.2143
Dépenses diverses, loyers, etc.	0.0613
Éclairage et chauffage	0.0393
Primes	0.0189
Camionnage	0.0510
Pertes et avaries.	0.0128
Ensemble.	<u>fr. 2.3924</u>

La dépense totale étant représentée par 100, on aura :

Traitements et indemnités	10.36 p. %.
Salaires.	34.83
Entretien et loyer du matériel	15.77
Combustible et graisse	15.39
Rails et billes	11.19
Matériel et travaux de la route	4.78
Dépenses diverses, loyers, etc.	2.56
Éclairage et chauffage	1.64
Primes	0.79
Camionnage	2.13
Pertes et avaries	0.54
Total	<u>100 »</u>

La dépense moyenne par train-kilomètre a été, en 1854, d'après les calculs qui précèdent, de fr. 2.392477

Les convois de voyageurs ayant été composés, terme moyen, de 8 voitures 043, et les convois de marchandises de 19 voitures 973, il s'ensuit que chaque voiture a coûté, pour le parcours d'un kilomètre :

Pour les trains de voyageurs	fr. 0.297460
Id. marchandises	0.119783

Les trains de voyageurs ont transporté 11,689,335 voitures chargées et 254,860 voitures vides, à la distance d'un kilomètre. Les convois de marchandises et mixtes comprenaient 3,562,250 voitures-kilomètres à charge, et 510,045 voitures-kilomètres à vide, pour le service des voyageurs.

D'après ces bases, la dépense afférente aux voitures affectées au service des voyageurs peut être calculée ainsi qu'il suit :

Voitures-kilomètres.	11,689,355	+ 234,860	× 0 ^{fr.} 297460	= fr. 3,552,926 19
Id.	3,562,250	+ 510,045	× 0 ^{fr.} 119785	= 487,799 85
Ensemble, pour	16,016,510 voitures-kilomètres,			fr. 4,040,726 04

D'autre part, les convois de marchandises et mixtes comprenaient 36,073,850 voitures ou wagons à charge, et 11,171,735 voitures à vide, et le matériel à marchandises transporté par convois de voyageurs s'élevait à 5,194,235 voitures-kilomètres à charge et de 52,200 voitures ou wagons à vide.

On aura donc pour le service des marchandises :

Voitures-kilomèt.	36,073,850 + 11,171,735	$\times 0^{\text{fr.}}.119785 =$	fr. 5,659,512 39
Id.	5,194,235 + 52,200	$\times 0^{\text{fr.}}.297460 =$	1,560,604 55
Ensemble, pour	52,492,020 voitures - kilomètres,		fr. 7,219,916 94

Divisant les dépenses par le nombre de voitures-kilomètres, tant à charge qu'à vide, on trouvera ;

Voitures à voyageurs.	{	Dépense.	4,040,726 04	= fr. 0.251661
		Nombre.	16,016,510	
Voitures à marchandises.	{	Dépense.	7,219,916.94	= fr. 0.137545
		Nombre.	52,492,020	

D'après cela, le coût de transport d'une voiture à voyageurs pourrait être évalué à fr. 0.251661, et celui d'une voiture à marchandises à fr. 0.137543 pour le parcours d'un kilomètre.

Déduction faite du produit du télégraphe électrique, la recette du chemin de fer s'est élevée, en 1854, à fr. 21,767.885-56.

Les convois ayant parcouru 4,706.615 kilomètres, chaque kilomètre de parcours a produit en moyenne fr. 4.6249.

Cette recette a été perçue de la manière suivante du chef des diverses branches de revenu :

Voyageurs civils (trains express).	{	1 ^{re} classe.	.	.	.	.	.	fr.	0.3317
		2 ^e id.	.	.	.	.	.		0,0716
	{	1 ^{re} id.	.	.	.	.	.		0 3149
Id. (id. ordin.).		2 ^e id.	.	.	.	.	.		0.4120
		3 ^e id.	.	.	.	.	.		0.6698
Transport d'enfants			.	.	.	.	.		0.0091
		Ensemble.	.	.	.	.	.		<u>1.8091</u>
Voyageurs	{	militaires.	.	.	.	.	.		0.0425
		extraordinaires	.	.	.	.	.		0.0437
		Ensemble.	.	.	.	.	.		<u>0.0862</u>

Bagages	{ au poids	0.1185
	{ au <i>minimum</i> de taxe	0.0083
Ensemble.		<u>0.1270</u>
Petits paquets	{ 2 kilogrammes et moins	0.0080
	{ 2 à 10 kilogrammes et plus	0.0286
Ensemble.		<u>0.0366</u>
Petites marchandises	{ au <i>minimum</i> de taxe	0.0081
	{ de 100 kilogrammes et moins.	0.1008
	{ de 100 kilogrammes et plus	0.1041
Ensemble.		<u>0.2130</u>
Grosses marchandises	{ 1 ^{re} classe.	0.4808
	{ 2 ^e id.	0.4666
	{ 3 ^e id.	0.8391
	{ Abonnement (droit et transport).	0.0420
	{ Tarif spécial.	0.2434
Ensemble.		<u>2.0719</u>
Finances		<u>0.0237</u>
Produits divers		<u>0.1384</u>
Équipages		<u>0.0074</u>
Chevaux et bestiaux.		<u>0.0440</u>
Produits extraordinaires.		<u>0.0436</u>

Reprenant les produits partiels ci-dessus, on aura :

Voyageurs civils	fr. 1.8091
Id. militaires et extraordinaires	0.0862
Bagages	0.1270
Petits paquets.	0.0366
Petites marchandises.	0.2130
Grosses marchandises	2.0719
Finances	0.0237
Produits divers	0.1384
Équipages	0.0074
Chevaux et bestiaux.	0.0440
Produits extraordinaires	0.0436
Ce qui donne en total	fr. <u>4.6249</u>

égal à la recette moyenne par kilomètre de parcours d'un convoi.

En calculant pour chaque branche de revenu sa quote-part dans une recette de 100 francs, on trouve :

Pour les voyageurs civils	38 92 p. %.
Id. id. militaires et extraordinaires	2 06
Id. bagages	2 78
Id. petits paquets.	» 79
Id. petites marchandises	4 60
Id. grosses marchandises	44 79
Id. finances	» 56
Id. produits divers	5 42
Id. équipages.	» 16
Id. chevaux et bestiaux	» 96
Id. produits extraordinaires	» 99
Total.	100 »

Le produit du transport des voyageurs de toutes les catégories s'est élevé en 1884 à la somme de. fr. 8,920,620 10

En ajoutant à cette somme le tiers des produits extraordinaires,
soit 71,576 24

On a en total fr. 8,992,196 34

Déduisant cette somme de la recette totale du transport, il reste fr. 12,775,689-28 représentant le produit des bagages et des marchandises.

Il a été établi ci-dessus que les voitures à voyageurs ont parcouru 16,016,510 kilomètres, et les voitures à marchandises 52,492,020 kilomètres.

Le produit brut par voiture-kilomètre s'est donc élevé :

Pour le service des voyageurs, à fr. 0.561455

Id. des marchandises, à. fr. 0.245383

La part de chaque voiture dans la dépense d'exploitation telle qu'elle a été calculée ci-dessus, étant :

Pour le service des voyageurs de fr. 0.251661

et pour le service des marchandises de. fr. 0.137543

Il s'ensuit les excédants ci-après de la recette sur la dépense par voiture-kilomètre :

Pour le service des voyageurs. fr. 0 509772

Id. des marchandises. fr. 0.105840

Comparant les dépenses à celles renseignées au compte rendu de 1853, on aura :

	1853.	1854.	DIFFÉRENCES.
Traitements et indemnités	0.2582	0.2480	— 0.0103
Salaires d'ouvriers	0.8490	0.8336	— 0.0154
Entretien du matériel, etc.	0.3332	0.3772	+ 0.0440
Combustibles et graisse.	0.2552	0.3684	+ 0.1131
Rails et billes	0.2064	0.2676	+ 0.0612
Matériel de la route, etc.	0.1502	0.1142	— 0.0360
Dépenses diverses, loyer, etc.	0.0621	0.0612	— 0.0008
Éclairage et chauffage	0.0217	0.0292	+ 0.0075
Primes	0.0105	0.0189	+ 0.0084
Camionnage	0.0522	0.0510	— 0.0012
Pertes et avaries	0.0087	0.0128	+ 0.0041
Différence finale.	2.2187	2.3924	+ 0.1737

L'augmentation de dépense par convoi-kilomètre a donc été, en 1854, de fr. 0.1737.

On voit que cette augmentation provient, presque en totalité, de l'augmentation des prix du fer et du combustible.

Comparant également la recette par convoi-kilomètre pendant les deux exercices, on a :

	1853.	1854.	DIFFÉRENCES.
Voyageurs civils (trains express).			
{ 1 ^{re} classe	»	0.3217	+ 0.3217
{ 2 ^e id.	»	0.0716	+ 0.0716
Voyageurs civils (trains ordinaires).			
{ 1 ^{re} id.	0.6112	0.3149	— 0.2962
{ 2 ^e id.	0.5885	0.4120	— 0.1765
{ 3 ^e id.	0.6545	0.6698	+ 0.0153
Transport d'enfants	»	0.0091	+ 0.0091
Ensemble	1.8542	1.8091	— 0.0451

	1853.	1854.	DIFFÉRENCES.
Voyageurs.			
{ militaires.	0.0354	0.0425	+ 0.0071
{ extraordinaires.	0.0520	0.0437	— 0.0083
Ensemble	0.0874	0.0862	— 0.0012
Bagages.			
{ au poids	0.1332	0.1185	— 0.0147
{ au <i>minimum</i> de taxe . .	0.0088	0.0085	— 0.0003
Ensemble	0.1420	0.1270	— 0.0150
Petits paquets.			
{ 0 à 2 kilogrammes. . .	0.0037	0.0080	+ 0.0043
{ 2 à 10 id.	0.0154	0.0286	+ 0.0132
Ensemble	0.0191	0.0366	+ 0.0175
Petites marchandises.			
{ au <i>minimum</i> de taxe . .	0.0034	0.0081	+ 0.0047
{ de 100 kilogr. et moins. .	0.1984	0.2049	+ 0.0065
{ de 100 kilogr. et plus. .			
Ensemble	0.2018	0.2130	+ 0.0112
Grosses marchandises.			
{ 1 ^{re} classe	0.5021	0.4808	— 0.0213
{ 2 ^e id.	0.2358	0.4666	+ 0.2308
{ 3 ^e id.	0.9915	0.8391	— 0.1524
{ Abonnement	0.0257	0.0420	+ 0.0163
{ Tarif spécial	0.0894	0.2434	+ 0.1540
Ensemble	1.8445	2.0719	+ 0.2247
Finances.	0.0171	0.0257	+ 0.0086
Produits divers	0.0928	0.1584	+ 0.0656
Équipages	0.0130	0.0074	— 0.0056
Chevaux et bestiaux	0.0398	0.0440	+ 0.0042
Produits extraordinaires	0.0458	0.0456	+ 0.0002

La recette moyenne par convoi-kilomètre ayant été en 1853 de fr. 4.5575
et en 1854 de. fr. 4.6249

La différence est de fr. 0.2674
en faveur de l'exercice 1854.

Houille et coke.

Le prix de la houille, dite houille en roche, employée en 1854, a été de fr. 21-40 par 1,000 kilogrammes. Les 250,000 kilog fournis sur l'adjudication du 2 novembre 1853, ont donc coûté 5,349 francs.

La dépense pour les charbons employés au chauffage des salles d'attente et bureaux, aux forges, etc., s'est élevée à fr. 140,642-98, qui donne pour 11,310 mètres cubes, un prix moyen d'environ fr. 12-43 (annexe n° XV).

Le charbon employé à la fabrication du coke a été payé fr. 382,542-04 pour 25,984 mètres cubes ou à raison de fr. 14-72 par mètre.

Le coke fabriqué par l'État a coûté, charbon et frais de fabrication compris, savoir (annexe n° XVI) :

A Hal	fr. 4,895 83
A Manage	9,794 »
A Jemmapes	116,681 60
A Malines	277,730 25
A Gand	381 74
Ensemble.	fr. 409,483 40

En déduisant de cette somme la valeur du menu coke et des cendres, soit fr. 4,974-40, il reste pour dépense réelle fr. 404,509.

L'administration ayant fabriqué 16,560,553 kilogrammes de coke, le prix de revient est de fr. 24-45 par 1,000 kilogrammes (annexe n° XVII).

L'industrie privée a fourni 29,717,381 kilogrammes de ce combustible au prix total de fr. 757,606-46. Le tonneau de 1,000 kilogrammes revient donc à fr. 25-46 en moyenne.

L'emploi de briquettes de charbon aggloméré pour l'alimentation des locomotives présentant une économie notable, l'administration a cru devoir essayer ce combustible. Il en a été acheté 19,459,036 kilogrammes pour la somme de fr. 311,347-87, ou à 16 francs le tonneau (annexe n° XVIII).

Reprenant les prix moyens ci-dessus, on a :

Houille en roche.	1,000 kilog.,	fr. 21 40
Charbon de forge, etc.	mètre cube.	12 43
Id. pour coke	id.	14 72
Coke fabriqué par l'État.	1,000 kilog.	24 43
Id. par l'industrie	id.	25 46
Briquettes de houille.	id.	16 »

En 1853, les fournitures de l'espèce avaient été payées, savoir :

Houille en roche	1,000 kilog., fr.	16 49
Charbon pour chauffage, etc.	mètre cube.	7 86
Id. coke	id.	9 11
Coke fabriqué par l'État	1,000 kilog.	14 87
Id. fourni par l'industrie privée.	id.	16 24

D'où il résulte les augmentations suivantes :

Houille en roche	1,000 kilog., fr.	4 91
Charbon pour chauffage	mètre cube.	4 57
Id. coke	id.	5 61
Coke fabriqué par l'État	1,000 kilog.	9 56
Id. fourni par l'industrie privée.	id.	9 22

Ces différences appliquées aux quantités renseignées ci-dessus constatent les augmentations de dépenses qui suivent :

Sur le charbon en roche	fr.	1,227 50
Sur le combustible employé au chauffage des bureaux, salles d'attente, etc.		51,686 70
Sur le coke fabriqué par l'État		138,313 60
Sur le coke fourni par l'industrie privée		273,990 74
En total	fr.	485,218 54

En ne considérant que le combustible des machines-locomotives, on aura :

Coke fabriqué par l'État.	16,560 tonneaux à fr.	404,509 »
Id. fourni par l'industrie privée	29,717 id. à	757,606 46
Briquettes de houille.	19,459 id. à	311,547 87
Ensemble. . fr.	65,736 tonneaux à fr.	1,473,463 33

D'où il suit que chaque tonneau de combustible des locomotives a coûté en moyenne fr. 22 41

La dépense correspondante n'avait atteint, en 1853, que 15 71

Ce qui donne une différence de fr. 6 70
au préjudice de l'exercice 1854.

La quantité de combustible consommé ayant été de 64,324,245 kilogrammes, l'augmentation de dépense provenant du renchérissement du charbon s'élève à fr. 450,972-44 pour les locomotives seulement.

Le coke consommé a été réparti ainsi qu'il suit (annexe n° XIX) :

Pour le parcours	53,973,280 kilogrammes.
Pour le stationnement	4,622,055 id.
Pour l'allumage	5,728,910 id.
Consommation totale.	64,324,245 kilogrammes.

Les machines ont consommé, en moyenne, par kilomètre de parcours :

Pour le parcours	7.336	kilogramme.
Pour le stationnement	0.646	id.
Pour l'allumage	0.800	id.

En total par kilomètre	8.982	kilogramme.
----------------------------------	-------	-------------

En 1853, la consommation correspondante avait été de 10.744 id.

Différence en faveur de l'exercice 1854	1.762	kilogramme.
---	-------	-------------

Le parcours de chaque locomotive a été, par allumage, de 182 kilomètres environ. Ce parcours n'avait été, en 1853, que de 149 kilomètres, d'où il suit une augmentation de 33 kilomètres en 1854.

En comparant la consommation au nombre de voitures chargées transportées à 1 kilomètre, on trouvera 0.796 kilogramme par voiture-kilomètre.

La dépense des primes comprend :

Primes payées aux chefs d'atelier et aux machinistes pour économie de coke	fr.	55,472	66
Primes de régularité aux machinistes.		15,786	54
Id. aux chefs-gardes et gardes		11,609	54
Total des primes (annexe n° XX). fr.		82,868	54

Matériel roulant.

Dans le courant de l'exercice 1854, treize locomotives neuves, de quinze pouces de cylindre, ont été mises en service. Cinq de ces locomotives ont été fournies par la Société de Saint-Léonard, trois par la Société de Couillet et cinq par l'établissement de Seraing.

En outre, trente-trois autres locomotives ont été transformées de manière à leur donner une plus grande force de traction.

Deux tenders ont été fournis par la Compagnie Cail-Halot. Un tender neuf a été construit à l'arsenal.

Plusieurs diligences, chars-à-bancs et wagons couverts à voyageurs ont été démolis à cause de vétusté.

Par contre, il a été mis en service, pour le transport des marchandises, les wagons ci-après indiqués :

Wagons à chevaux	95
Id. fermés.	101
Id. de 10,000 kilogrammes.	198

Ce dernier chiffre comprend quatre-vingt-dix-huit wagons à hausses fixes et 100 wagons plats.

Au surplus, le tableau ci-dessous renseigne la situation du matériel roulant, au 31 décembre 1853 et au 31 décembre 1854 (annexe n° XXI).

	NOMBRES		DIFFÉRENCES EN PLUS	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1854.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.	AU 1 ^{er} JANVIER 1854.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.
Locomotives	180	194	"	14
Tenders	184	187	"	3
Voitures à voyageurs	1,087	1,057	30	"
Voitures pour la poste	40	39	1	"
Voitures cellulaires.	8	8	"	"
Wagons à marchandises	3,620	3,934	"	314
Wagons de service.	342	364	"	22

Ce tableau constate une augmentation du nombre des locomotives et tenders, des wagons de service et particulièrement des wagons à marchandises et une réduction des voitures à voyageurs.

Rails et billes.

L'annexe n° XXII présente la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails effectués au 1^{er} janvier 1855.

D'après ce document, les rails placés dans les voies comportent un développement de 2,572,600 mètres courants.

Ce nombre se subdivise de la manière suivante :

Rails ondulés.	362,800 mètres.
Id. parallèles	879,500 id.
Id. à double bourrelet	1,330,300 id.
Total égal	2,572,600 mètres.

Les rails à double bourrelet prennent successivement la place des rails plus faibles. On voit qu'ils forment aujourd'hui plus de la moitié des voies principales et double voie.

Au 31 décembre 1853, la double voie ne comportait qu'un développement de 490 kilomètres; elle atteignait 497 kilomètres au 31 décembre 1854.

Les rails retirés des voies et mis hors de service, depuis le commencement des remplacements, sont indiqués ci-après :

Rails ondulés.	622,112 mètres.
Id. parallèles	371,932 id.
Id. à double bourrelet	12,054 id.
En total	1,006,088 mètres.

Le prix des fers a varié en 1854 (annexe n° XXIII), pour les rails, de 207 francs à 254 francs le tonneau, sans éclisses, au commencement de l'année, et de fr. 202-50 à fr. 216-70 par tonneau et avec éclisses, à la fin de l'exercice.

Les coussinets ont été payés de fr. 148-80 à fr. 174-90.

Le nombre de mètres courants de rails employés à la construction est de 24,127. L'entretien en a exigé 142,205 mètres.

Le compte rendu de l'exercice 1853 renseigne la quantité de mètres courants de rails affectés à la construction depuis l'année 1853 jusqu'en 1854, et celui propre à l'entretien des voies depuis 1840.

Le nombre de billes employées (annexe n° XXIV) pour l'entretien, en 1854, s'élève à 59,606, et pour la construction à 11,187.

Les billes nouvelles comprennent :

Billes en chêne.	37,245
Id. en sapin	4,877
Id. d'autres essences	38,822
Id. en fer	2,849
Ensemble	<u>70,793</u>

Les billes remplacées comportent :

Billes en chêne.	49,616
Id. en sapin	5,595
Id. d'autres essences	5,295
Ensemble	<u>60,506</u>

La différence qu'on remarque entre le nombre de billes remplacées et celles employées au remplacement (59,606) provient de l'emploi des rails à double bourrelet qui exigent un nombre moindre de traverses.

L'annexe déjà citée, n° XXIII, fait voir que les billes ont coûté, en moyenne :

En chêne	fr. 4 76
En sapin	3 70

Il y a donc eu, en 1854, réduction du prix des billes en chêne et augmentation des billes en sapin, les prix correspondants, en 1853, ayant été de fr. 4-90 et de fr. 2-68.

L'annexe n° XXV et dernière donne la statistique des recettes, par catégories, à partir de l'origine de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 1854.



(Lx 11)

Compte commercial de 1852 à 1854 inclus.

DOIT.**Capital.**

1852. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau fr.	216,704,076 33
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	801,305 40
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	543,016 44
Frais relatifs à cet amortissement	539 30
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	1,021,263 38
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	813,175 95
Frais relatifs à cet amortissement	8,357 23
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,696 94
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	3,411,214 74
Somme employée en partie à l'amortissement de cet emprunt	1,008,262 07
Frais relatifs à cet amortissement	7,164 15
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	59,064 83
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,110,736 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	20,574 65
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	948,068 53
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	29,056 65
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 20 décembre 1851.	74,626 86
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	7,462 69
Frais relatifs à cet amortissement	5 45
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	19,236 85
Dépenses d'exploitation.	8,862,091 60
fr.	235,952,044 22

— 1852.

AVOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	2,781 78
Id. id. d'objets hors d'usage	5,740 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.	589,377 80
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,168,301 10
Somme non employée sur le fonds d'amortissement ci-contre de l'emprunt de 1840.	165,734 49
Capital nominal racheté sur le même emprunt au moyen d'une somme de fr. 842,527-58, prise sur le fonds d'amortissement ci-contre.	340,117 15
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	297,477 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 1852 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	7,373 17
Recettes de l'exploitation	17,078,008 06
 Solde au 31 décembre 1852	 215,545,321 19
Balance. fr.	235,952,944 23

DOIT.**Capital.**

1853. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau	215,545,321 19
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836.	777,699 20
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	566,622 73
Frais relatifs à cet amortissement	561 53
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	680 01
Intérêts, du 1 ^{er} août 1852 au 31 juillet 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	987,010 24
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	847,429 09
Frais relatifs à cet amortissement.	8,939 97
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,694 08
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1852 au 30 avril 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	1,675,543 08
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	523,872 84
Frais relatifs à cet amortissement	4,100 78
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	18,966 66
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1852 au 30 avril 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	545,013 50
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	139,451 25
Frais relatifs à cet amortissement	1,594 51
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	6,067 90
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1852 au 30 avril 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	467,189 33
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	102,119 71
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	1,011 82
Réserve destinée à l'amortissement sur les emprunts 1840-1842 et 1848. . .	5,033,731 31
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1852 au 31 octobre 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 20 décembre 1851	74,120 27
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	15,431 97
Frais relatifs à cet amortissement.	17 13
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	169 24
Dette à 4 1/2 p. % provenant jusqu'à concurrence de la somme de fr. 102,476,105-47 de la conversion des emprunts à 5 p. %, 1840-1842 et 1848 et de la négociation d'une somme de 15,000,000 de francs, autorisée par la loi du 14 juin 1853 et affectée à la construction du chemin de fer jusqu'à concurrence de 4,880,000 francs, ci	107,356,103 47
Intérêts, du 1 ^{er} mai au 31 octobre 1853, de la dette autorisée par la loi du 14 juin 1853	2,415,512 37
Somme employée à l'amortissement de cette dette.	268,390 27
Frais relatifs à cet amortissement	267 03
Frais relatifs à cette dette autres que ceux d'amortissement	110,001 55
Dépenses d'exploitation.	9,681,428 86
fr.	347,215,062 97

— 1853.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	775 »
Id. id. d'objets hors d'usage.	2,997 20
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés	3,498 87
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	17,873 04
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane.	14,881 »
Id. de la location des buffets-restaurants.	25,815 60
Id. de la location des vidanges	592 50
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer	5,090 »
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	635,389 61
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,128,423 33
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	529,096 40
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	158,025 99
Emploi de la réserve d'autre part pour le remboursement d'un capital nominal de même somme, ci-contre.	5,033,731 31
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1848 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	101,206 33
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1852 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	15,211 07
Capital nominal restant des emprunts à 5 p. % 1840-1842 et 1848 convertis en 4 1/2 p. %	102,476,103 47
Capital nominal racheté sur la dette de 1853 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	278,506 17
Recettes de l'exploitation	19,342,795 93
 Solde au 31 décembre 1853	 217,445,848 43
Balance. fr.	347,215,062 97

DOIT.**Capital.**

1854. 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau fr.	217,445,848 43
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1854, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1853	751,583 51
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	592,738 43
Frais relatifs à cet amortissement.	587 02
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	582 68
Intérêts, du 1 ^{er} août 1853 au 31 juillet 1854, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1853	951,827 17
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	882,602 16
Frais relatifs à cet amortissement.	9,311 52
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	11,480 64
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1853 au 31 octobre 1854, de l'emprunt autorisé par la loi du 20 décembre 1851	73,292 19
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	16,260 05
Frais relatifs à cet amortissement.	16 07
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	158 10
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1853 au 31 octobre 1854, de la dette autorisée par la loi du 14 juin 1853	4,811,668 81
Somme employée à l'amortissement de cette dette	556,136 46
Frais relatifs à cet amortissement.	551 72
Frais relatifs à cette dette autres que ceux d'amortissement	11,519 91
Loi du 21 mai 1854, qui ouvre un crédit spécial de fr. 9,000,000 à couvrir au moyen de bons du Trésor, pour le parachèvement des chemins de fer de l'Etat (<i>Prém.</i>).	»
Partie de ce crédit affecté par la loi pour l'exercice 1854.	1,000,000 »
Intérêts des bons du Trésor émis en vertu de cette loi	5,873 78
Dépenses d'exploitation.	11,550,270 »
fr.	238,472,518 65

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

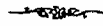
— 1854.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	4,533 22
Id. id. d'objets hors d'usage.	5,371 80
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	3,493 57
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	18,872 09
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer et affecté au service de la douane	20,493 08
Id. de la location des buffets-restaurants	26,738 65
Id. de la location des vidanges	577 »
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer	4,941 60
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	665,198 32
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	1,266,478 67
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1852 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	16,560 50
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1853 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	606,205 41
Recettes de l'exploitation	22,045 633 23
Montant, au 31 décembre 1854, des approvisionnements au magasin central.	894,033 83
Régie du chemin de fer.	522,596 37
Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Légis- lature pour la construction du chemin de fer.	1,825,097 92
 Solde au 31 décembre 1854	 210,537,694 89
 Balance. fr.	 253,472,518 65

(1)

ANNEXES.



N^o I.

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

Dépenses faites pour les emprunts mentionnés ci-après et pour la

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. %, de 1852,	id.	du 1 ^{er} nov. 1851,	id.
Id.	157,615,300	" à 4½ p. %, de 1853,	id.	1 ^{er} mai 1853,	id.

DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	SERVICES.	INTÉRÊTS	FONDS d'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CELUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.
Exercice 1853.		TOTAUX pour les exercices 1852 et antérieurs. fr.				
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1853	867,760 »	632,240 »	626 53	738 76	1,401,385 51
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1832 au 31 juill. 1853	1,094,400 »	939,632 »	9,912 67	11,837 63	2,033,802 50
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1832 au 30 avril 1853	1,977,678 20	650,441 17	4,840 21	22,586 74	2,633,046 52
Id. de 1842	Id. id.	664,253 20	194,331 21	1,943 51	7,593 25	867,904 98
Id. de 1848	Id. id.	923,468 50	201,854 65	»	2,000 »	1,127,323 15
Id. de 1852	Du 1 ^{er} nov. 1852 au 31 oct. 1853	1,291,175 »	268,823 »	298 40	2,930 »	1,565,248 40
Id. de 1853	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre 1853	3,346,544 25	394,038 23	302 03	161,490 22	4,102,273 77
Exercice 1854.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1854	838,620 »	661,380 »	655 »	630 16	1,501,305 16
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1833 au 31 juill. 1854	1,053,400 »	978,632 »	10,324 64	12,729 78	2,067,086 42
Id. de 1852	Du 1 ^{er} nov. 1853 au 31 oct. 1854	1,276,780 »	283,280 »	280 »	2,754 »	1,563,034 »
Id. de 1853	Id. id.	7,064,271 »	816,494 »	810 »	16,913 »	7,898,488 »
						TOTAUX . . .

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

part afférente au chemin de fer de l'État dans lesdits emprunts.

SOMMES EFFECTIVES.			SOMMES EFFECTIVES.			SOMMES NOMINALES.		
fr. 27,364,163 74 dont pour les chemins de fer, fr. 24,524,163 74 représentés par			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.		73,657,946 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		
26,120,000 "	id.		1,500,000 "	id.		1,492,537 31		
"	id.		"	id.		107,356,105 47		

DES DÉPENSES.		PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.					
PAR EXERCICE.	DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	INTERÊTS.	FONDS d'amortissement	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
147,892,540 14	(V. les comptes-rendus précéd.) Exercice 1853.	.				Report...	123,216,401 56
	Emprunt de 1836	777,699 20	566,622 73	361 33	680 01	1,545,565 47	
	Id. de 1838	987,010 24	847,429 09	8,939 97	10,694 08	1,854,075 58	
	Id. de 1840	1,675,545 08	555,872 84	4,100 76	18,966 66	2,232,485 54	
15,852,984 21	Id. de 1842	543,015 50	159,431 25	1,594 51	6,067 90	712,127 16	9,398,478 14
	Id. de 1848	467,189 55	102,119 71	"	1,011 82	570,520 86	
	Id. de 1852	74,120 27	13,451 97	17 15	169 54	89,758 71	
	Id. de 1855	2,415,512 37	268,590 27	267 05	110,001 33	2,794,171 22	
	Exercice 1854.						
	Emprunt de 1836	751,383 51	592,758 45	587 02	582 68	1,345,491 64	
	Id. de 1838	931,857 17	882,602 16	9,511 52	11,480 64	1,855,231 49	
13,019,913 58	Id. de 1852	73,292 19	16,260 05	16 07	158 10	89,726 41	8,670,326 44
	Id. de 1855	4,811,668 81	536,136 46	554 72	11,519 91	5,379,876 90	
174,765,237 93						TOTAL...	141,485,205 94

N° II.

Situation des 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 1854 pour l'emprunt à 3 p. %, et à celle du 1^{er} novembre 1854 pour les emprunts à 3 p. % et à 4 1/2 p. %.

TAUX D'INTÉRÊT DES EMPRUNTS.	CAPITAUX PRIMITIFS DES EMPRUNTS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.	PARTIE DES EMPRUNTS AFFÉRENTS AU CHEMIN DE FER.		
				CAPITAUX PRIMITIFS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.
4 %.	30,000,000 "	9,587,563 98	20,412,436 02	26,886,438 74	8,592,515 05	18,293,923 69
3 %.	50,850,800 "	46,745,934 35	34,134,868 65	43,860,983 47	15,075,653 60	30,785,329 87
5 %.	26,000,000 "	678,417 45	25,321,582 55	4,492,537 34	38,944 74	4,453,592 57
4 1/2 %.	(a) 157,645,300 "	1,298,889 96	156,346,410 04	(a) 107,356,105 47	884,709 58	106,471,395 89
Total.	264,466,100 "	28,280,802 74	236,185,297 26	181,596,064 69	24,591,822 97	157,004,244 72

(a) L'emprunt à 4 1/2 p. % provient de la conversion faite en 1853 des emprunts à 5 p. % 1840-1842 et 1848 et de la négociation d'une somme de 15,000,000 de francs autorisée par la loi du 44 juin 1853.

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

N° III.

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

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	MONTANT.
Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés	4,553 22
Id. id. d'objets hors d'usage	5,371 80
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés	3,493 57
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	18,872 09
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer et affecté au service de la douane	20,493 08
Id. de la location des buffets-restaurants	26,738 63
Id. de la location de vidanges.	577 "
Id. des ventes d'arbres, plantations, etc., croissant sur les dépendances du chemin de fer	4,941 60
TOTAL	85,021 01

RÉCAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES PAYEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

Aux dépenses de premier établissement (premier dit, détaillées dans le tableau ci-contre.....	175,630,770 49
Il faut ajouter, comme imputées sur le fonds spécial de construction, les sommes suivantes :	
A. Sommes restant à la disposition de la régie au 1 ^{er} janvier 1836.....	622,596 37
B. Sommes imputées sur le fonds spécial et employées à couvrir des dépenses autres que celles de premier établissement :	
1 ^{re} Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1835 à 1836, antérieurement aux allocations du budget, y compris une somme de fr. 74,71 non renseignée dans les dépenses.....	599,985 11
2 ^e Avances remboursées par les héritiers Gockel, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget.....	100,906 27
3 ^e Sommes versées à la caisse du ministre-général de l'Intérieur, au montant de fr. 12,124 41, provenant des bénéfices sur les houillères de Wandre, cédées au Gouvernement par le sieur Gockel, à titre de remboursement des avances faites à l'établissement de Seraing.....	12,124 41
TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction.....	174,866,470 65

N° V.

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

INDICATION DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS.	SOMMES DUES AUX PRIX DES TARIFS.	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	Observations.
Administra- tion des postes.	Dépêches.....	Nombre. 522,416	193,832 60	»	193,832 60	Gratuit.
	Bureaux ambulants.....	Voit.-lieues. 198,239	294,688 50	»	294,688 50	Id.
Transports militaires.	Hommes.....	Nombre. 115,965	417,514 70	208,637 35	208,637 35	Remise de 50 p. 100
	Bagages.....	Kilog. 452,420	6,320 46	5,260 25	5,260 25	Id.
Transports	de détenus.....	Nombre. 14,706	108,853 90	54,417 95	54,417 95	Id.
	de douaniers.....	29,091	55,588 50	»	55,588 50	Gratuit.
	d'indigents ophtalmiques.	179	577 50	188 75	188 75	Remise de 50 p. 100
	de grains et farines pour la boulangerie militaire et la maison de déten- tion de Bruxelles et Vil- vorde.	Kilog. 4,451,960	55,021 88	16,310 94	16,310 94	Id.
	de denrées alimentaires..	1,234,910	10,179 08	5,089 54	5,089 54	Id.
	d'objets pour les exposi- tions.	41,680	548 76	174 58	174 58	Id.
	Id. id.	14,310	122 11	50 62	71 49	Id.
	Id. id.	46,950	589 01	»	589 01	Gratuit.
	d'objets d'agriculture.... (Divers.)	43,210	258 18	59 54	178 64	Remise de 75 p. 100
	d'objets d'agriculture.... (Chevaux et bestiaux.)	Nombre. 284	5,306 08	1,576 52	4,129 56	Id.
TOTAUX.....			1,106,785 26	289,783 82	816,997 44	

(7 bis)

N° VI.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement des voyageurs et bagages,
pendant l'année 1854.*

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	2	3	4	5	6	7	8
JANVIER.....	"	"	"	37,957	72,930	167,753	278,660
FÉVRIER.....	"	"	"	32,223	73,726	178,376	284,325
MARS.....	"	"	"	39,446	78,531	230,355	348,302
AVRIL.....	"	"	"	43,513	89,459	254,984	387,656
MAI.....	47,886	18,741	33,627	25,376	74,657	265,893	365,926
JUIN.....	25,565	44,425	36,990	24,994	70,666	288,302	383,959
JUILLET.....	31,725	43,328	45,053	29,626	75,904	324,994	427,524
AOÛT.....	38,294	47,889	56,180	33,311	89,448	295,336	417,795
SEPTEMBRE.....	33,685	46,549	50,234	32,345	104,204	348,504	482,047
OCTOBRE.....	24,348	42,060	36,608	22,924	79,233	278,404	380,561
NOVEMBRE.....	42,966	3,256	46,222	22,406	67,900	225,350	315,656
DÉCEMBRE.....	42,526	3,270	45,796	22,438	67,375	234,537	324,050
TOTAUX.....	497,492	93,518	290,710	366,226	940,447	3.083,785	4,390,458

				BAGAGES.		<i>Observations.</i>
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINVAUX.	
9	10	11	12	13	14	
4,464	1,716	"	284,840	4,344	4,907	
4,378	2,964	"	288,664	4,886	5,064	
4,534	7,083	"	356,889	6,003	6,346	
4,736	5,445	"	394,837	7,499	7,524	
4,328	4,536	5,864	424,284	7,749	8,443	
5,863	4,748	6,445	437,975	8,440	9,253	
27,949	8,783	7,388	546,685	8,416	14,607	
22,547	7,356	7,666	514,544	10,322	16,009	
29,947	9,904	9,893	584,995	10,944	13,813	
4,725	3,449	4,973	430,286	7,764	10,437	
2,485	3,487	2,347	340,497	5,667	6,700	
2,476	2,396	2,233	343,651	5,463	5,678	
416,063	64,774	56,809	4,905,814	86,891	105,481	

$$(10 \rightarrow 12)$$

N° VII.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement des voyageurs et bagages,
pendant l'année 1854.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
NORD.	Bruxelles (Nord)	53,422	41,547	54,669	66,412	445,089	258,733	440,234
	Vilvorde	444	449	560	3,551	49,043	57,757	80,321
	Malines	10,470	4,013	44,483	49,022	53,833	438,390	214,243
	Duffel	395	413	508	4,440	6,358	21,809	29,277
	Contich	"	"	"	374	4,883	40,348	42,605
	Vieux-Dieu	"	"	"	373	3,470	47,643	21,486
	Anvers	23,055	6,754	29,809	28,972	58,660	407,890	495,522
	TOTAUX	77,453	22,576	400,029	119,814	258,306	612,570	990,690
OUEST.	Cappelle	"	"	"	297	4,850	43,832	45,979
	Londerzeel	"	"	"	311	4,518	8,042	9,871
	Malderen	"	"	"	201	653	4,036	4,800
	Buggenhout	"	"	"	436	4,447	7,218	8,801
	Termonde	4,842	924	2,766	4,526	43,278	53,884	71,688
	Gyseghem	"	"	"	451	4,349	3,427	4,597
	Alost	"	"	"	2,742	8,787	26,442	37,644
	Wichelen	"	"	"	438	4,387	6,418	7,943
	Wetteren	32	435	467	4,233	4,049	25,794	34,046
	Melle	"	"	"	281	2,858	40,251	43,390
	Gand	7,817	5,374	43,221	21,065	50,269	452,903	224,237
	Landeghem	"	"	"	263	4,091	6,376	7,730
	Hansbeke	"	"	"	466	928	4,234	5,328
	Aelre	97	708	805	323	2,534	42,334	45,191
	Bloemendaal	"	"	"	351	4,655	44,798	43,804
	Oostcamp	"	"	"	2	7	59	68
	Bruges	5,054	4,978	7,032	8,970	20,040	66,393	95,403
	Jabbeke	"	"	"	468	686	8,215	9,069
	Plasschendaal	"	"	"	465	4,446	9,061	40,372
	Ostende	9,329	7,380	46,709	7,519	43,498	35,017	53,734
	Nazareth	"	"	"	86	282	2,718	3,086
	Deynze	429	910	4,069	732	5,294	26,056	32,082
	Machelen	"	"	"	2	66	377	445
	Olsene	"	"	"	67	353	3,442	3,532
	Waereghem	"	"	"	300	2,744	21,742	24,786
	Haerlebeke	"	"	"	435	4,992	40,704	42,831
	Courtrai	944	4,000	4,944	3,984	45,024	57,291	76,299
	Mouscron	359	3,340	3,699	4,499	7,726	38,683	47,908
	Néchin	"	"	"	443	4,224	41,491	42,558
	Templeuve	"	"	"	433	4,040	5,087	6,260
	Tournai	964	6,236	7,200	7,492	20,420	63,307	92,919
	Havannes	"	"	"	24	303	2,231	2,555
	Bary	"	"	"	236	728	4,942	5,906
	Leuze	91	952	4,043	4,278	8,365	26,698	36,344
	Ligne	36	43	79	396	792	5,574	6,762
	Ath	76	4,180	4,256	4,626	9,294	36,097	47,047
	Maffles	"	"	"	203	690	2,534	3,424
	Chièvres-et-Attres	"	"	"	454	4,214	3,597	4,965
	Bruglette	26	383	411	4,251	4,014	41,060	46,325
	Lens	"	"	"	249	4,965	6,364	8,575
	TOTAUX	26,826	33,575	60,401	68,695	212,200	806,463	1,087,358

				BAGAGES.		Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
8,664	8,434	5,491	517,192	12,048	45,819	
607	235	938	82,661	351	413	
4,862	2,067	2,718	235,403	3,679	4,684	
339	49	495	30,668	410	152	
4	49	463	42,791	41	47	
"	"	354	21,810	"	"	
40,672	2,284	2,300	210,587	4,825	8,475	
25,448	43,088	42,489	4,141,444	21,384	25,990	
4	"	481	16,461	91	26	
2	431	427	40,431	"	"	
"	4	49	4,910	20	40	
"	3	420	8,924	63	22	
4,519	441	691	80,075	4,086	389	
"	"	60	4,657	"	"	
4,451	63	385	39,210	816	379	
"	25	41	8,009	"	"	
49	287	491	31,710	231	437	
"	"	474	43,561	"	"	
9,727	2,489	2,206	251,970	4,510	4,794	
4	"	418	7,849	23	4	
"	"	422	5,150	"	"	
"	22	480	16,198	104	72	
"	440	404	44,018	56	26	
"	"	"	68	"	"	
3,218	4,601	958	408,212	1,832	4,696	
"	"	59	9,428	"	"	
"	"	81	40,453	49	41	
4,996	237	883	78,579	4,760	4,358	
"	"	36	3,422	"	"	
1,210	36	358	34,785	466	477	
"	"	10	455	"	"	
"	"	26	3,558	"	"	
3	4	451	24,914	430	59	
"	2	49	42,882	52	43	
4,590	4,406	602	84,541	4,384	761	
"	259	419	52,285	802	555	
"	48	449	42,755	62	13	
4	41	45	6,317	48	40	
4,989	4,480	928	407,216	2,581	4,694	
"	"	22	2,377	"	"	
"	"	77	5,983	32	9	
30	31	367	37,812	927	376	
"	"	38	6,879	63	54	
446	90	269	49,078	937	434	
"	"	38	3,462	47	44	
"	40	75	5,050	55	21	
"	41	481	16,928	460	266	
4	8	425	8,709	86	25	
31,964	8,496	40,782	4,498,701	48,440	46,402	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
EST.	Haecht.....	"	"	"	306	4,953	40,284	42,543
	Wespelaar.....	"	"	"	203	647	4,342	2,492
	Louvain.....	3,842	3,339	7,181	44,268	29,403	61,423	104,794
	Vertryck.....	"	"	"	354	4,286	6,997	7,637
	Tirlemont.....	4,949	4,537	3,456	4,460	42,436	35,454	51,750
	Esemael.....	"	"	"	7	83	673	763
	Landen.....	14	468	479	872	4,276	48,517	23,665
	Volm.....	"	"	"	53	339	2,492	2,884
	Saint-Trond.....	"	"	"	2,234	8,597	30,650	41,481
	Cortenbosch.....	"	"	"	459	555	3,549	4,263
	Alken.....	"	"	"	200	4,000	5,417	6,617
	Hasselt.....	"	"	"	4,759	6,070	22,337	30,466
	Gingelom.....	"	"	"	33	527	4,426	4,986
	Rosoux.....	"	"	"	26	379	4,487	4,892
	Wareme.....	"	"	"	735	3,644	49,677	24,053
	Fexhe.....	"	"	"	467	2,057	44,777	47,001
	Ans.....	239	440	349	206	2,007	44,466	46,379
	Haut-Pré.....	"	"	"	597	4,944	23,750	29,261
	Liège.....	44,524	5,566	47,090	49,227	33,686	89,548	142,461
	Chénée.....	7	44	48	893	4,557	30,255	35,705
	Chaudfontaine.....	"	"	"	2,269	5,029	45,875	23,473
	Le Trooz-Aval.....	"	"	"	338	4,796	45,734	47,865
	Nessonvaux.....	"	"	"	615	2,081	43,805	46,501
	Pepinster.....	4,202	688	4,890	2,245	6,644	32,664	41,493
	Spa.....	4,002	242	4,244	4,225	4,967	3,674	6,863
	Ensival.....	"	"	"	464	752	5,780	6,696
	Verviers.....	9,933	4,348	44,254	6,784	49,402	80,735	106,621
	Dolhain.....	462	83	245	644	2,246	20,030	22,887
	Herbesthal.....	4,293	69	4,352	795	2,548	44,488	44,534
	TOTAUX.....		34,404	46,424	47,225	64,505	460,218	592,400	814,423

				BAGAGES.		Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAUX.	
9	10	11	12	13	14	
8	89	176	12,816	"	"	
"	"	68	2,260	"	"	
5,436	1,802	4,213	420,096	2,712	1,975	
"	"	406	7,743	40	1	
1,058	455	597	57,316	4,402	850	
"	"	44	774	"	"	
8	45	238	24,105	415	144	
"	"	56	2,940	"	"	
4,747	9	406	43,613	4,182	636	
"	"	414	4,374	"	"	
"	"	422	6,739	"	"	
45,944	35	445	46,560	622	536	
"	"	26	2,042	"	"	
"	"	12	4,904	"	"	
47	61	239	24,400	391	121	
1	24	175	47,498	425	26	
797	43	173	47,744	420	24	
249	27	304	29,841	395	401	
6,202	889	4,032	467,674	4,313	5,664	
3	224	400	36,380	496	179	
"	"	420	23,593	306	173	
"	"	172	18,037	404	21	
8	"	267	46,776	117	15	
"	2,456	542	46,381	872	653	
"	444	85	8,306	243	1,026	
41	"	97	6,804	62	16	
402	235	1,677	122,886	3,687	2,450	
"	"	303	23,435	157	61	
2	123	466	46,474	374	248	
31,293	6,628	9,609	908,878	17,832	44,920	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	1	2	3	4	5	6	7	8
MIDI.	Bruxelles.....	14,604	4,856	19,460	35,432	66,733	150,652	252,817
	Forest.....	"	"	"	33	458	2,244	2,735
	Ruysbroeck.....	"	"	"	281	3,209	22,663	26,153
	Loth.....	"	"	"	555	617	5,961	7,133
	Hal.....	"	"	"	3,776	15,850	63,574	83,197
	Lembeq.....	"	"	"	459	794	2,260	3,513
	Tubise.....	"	"	"	1,215	3,262	18,606	23,083
	Braine-le-Comte.....	745	1,907	2,652	1,852	9,249	35,683	46,784
	Écaussines.....	"	"	"	604	2,419	10,388	13,381
	Manage.....	160	"	160	5,019	12,637	43,707	61,363
	Gouy-lez-Piéton.....	"	"	"	60	557	3,010	3,627
	Pont-à-Celles.....	"	"	"	14	264	2,977	3,255
	Luttre.....	"	"	"	242	1,644	9,354	11,237
	Gosselies.....	"	"	"	865	4,387	26,414	31,663
	Roux.....	"	"	"	454	2,705	16,407	19,566
	Marchiennes.....	"	"	"	1,388	4,530	24,062	29,980
	Charleroy.....	261	24	285	6,324	22,205	90,034	118,563
	Châtelineau.....	"	"	"	2,125	11,935	64,782	78,842
	Farciennes.....	"	"	"	203	1,942	9,715	11,860
	Tamines.....	"	"	"	659	3,643	30,103	34,405
	Auvelais.....	"	"	"	60	1,431	17,272	18,763
	Moustier.....	"	"	"	216	2,035	19,007	21,258
	Floreffe.....	"	"	"	480	3,146	19,197	22,823
	Namur.....	293	"	293	7,913	20,408	64,453	92,774
	Soignies.....	"	"	"	1,587	7,315	20,612	29,514
	Jurbise.....	207	2,620	2,827	500	3,045	16,683	20,198
	Mons.....	3,839	1,916	5,755	11,762	39,897	102,534	154,193
	Jemmapes.....	"	"	"	613	3,220	32,908	41,741
	Saint-Ghislain.....	"	"	"	1,253	9,066	41,977	52,296
	Boussu.....	"	"	"	475	4,093	14,763	19,331
	Thulin.....	"	"	"	349	2,745	13,697	16,791
	Quiévrain.....	1,681	997	2,678	2,443	8,047	35,457	45,947
	TOTAUX de la ligne du Midi.....	24,790	42,320	34,110	89,211	278,455	1,031,120	1,398,786
	— — de l'Est.....	31,404	16,121	47,225	61,505	160,218	592,400	814,123
	— — de l'Ouest.....	26,826	33,575	60,401	68,695	212,200	806,463	1,087,358
	— — du Nord.....	77,453	22,576	100,029	119,814	258,306	512,570	990,690
	TOTAUX.....	157,473	84,592	241,765	339,225	909,179	3,042,553	4,290,957
	Bruges (Service mixte).....	"	"	"	2,319	5,359	7,526	15,204
	Manage (Service mixte).....	"	"	"	"	"	"	"
	Service de l'Entre-Sambre-et-Meuse.....	"	"	"	317	532	839	1,688
	Service de Charleroy à la front ^{re} de France.....	"	"	"	311	920	2,554	3,785
	Mouscron (Service Franco-Belge).....	5,081	3,519	8,600	6,672	9,245	14,399	30,316
	Herbesthal (Service-Rhénan-Belge).....	20,792	1,311	22,103	7,104	8,415	14,137	29,956
	Quiévrain (Service Franco-Belge).....	10,811	3,334	14,145	9,409	6,460	1,163	17,032
	Service Prusso-Belge.....	400	12	412	82	105	94	281
	— Anglo-Belge-Rhénan.....	1,902	313	2,215	382	103	"	485
	— du South Eastern Railway.....	1,033	437	1,470	64	27	"	91
	— de Pepinster à Spa.....	"	"	"	41	102	520	663
	TOTAUX.....	197,492	93,518	290,740	366,226	940,447	3,083,785	4,390,458
	A déduire la part de la Société de Dendre-et-Waes.....	"	"	"	"	"	"	"
	RESTE.....	197,492	93,518	290,740	366,226	940,447	3,083,785	4,390,458

				BAGAGES.		Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM. — PAR COLIS.	AU POIDS TAXÉ. — QUINTAL.	
9	10	11	12	13	14	
6,003	2,009	2,483	282,772	6,619	12,496	
"	"	20	2,755	"	"	
2	6	307	26,558	37	7	
"	"	405	7,238	"	"	
"	256	1,474	84,927	1,100	298	
"	"	55	3,568	23	2	
11	87	215	23,396	162	45	
7	82	477	50,002	615	124	
"	23	129	13,533	128	38	
3	244	466	62,236	1,070	617	
"	"	74	3,698	"	"	
"	"	53	3,308	"	"	
"	46	171	11,424	69	23	
2	35	261	31,961	353	170	
"	66	250	19,882	121	61	
2	2	368	30,352	274	98	
4,817	234	968	124,867	1,908	1,194	
7	15	512	79,376	696	257	
"	"	94	11,954	59	17	
"	205	291	34,901	197	60	
"	"	76	18,839	72	9	
"	"	225	21,483	70	24	
"	4	249	23,076	141	72	
6,790	543	1,000	101,400	1,808	2,216	
1	24	150	29,689	478	253	
"	50	371	23,446	129	40	
10,006	1,098	1,315	172,367	3,604	1,815	
"	22	285	42,048	284	68	
2	119	558	52,975	745	151	
"	29	189	19,549	186	38	
5	1	139	16,936	184	66	
"	260	512	49,397	2,113	1,713	
27,658	5,430	13,929	1,479,913	23,245	22,269	
31,293	6,628	9,609	908,878	17,832	14,520	
31,964	8,196	10,782	1,198,701	18,410	16,402	
25,148	13,088	12,489	1,141,444	21,384	25,990	
116,063	33,342	46,809	1,728,036	80,901	79,581	
"	1,902	"	17,106	718	788	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	1,688	107	100	
"	"	"	3,785	200	94	
"	800	"	39,716	1,659	4,415	
"	23,869	"	75,928	1,474	12,012	
"	1,861	"	33,038	1,806	8,262	
"	"	"	693	"	214	
"	"	"	2,700	"	"	
"	"	"	1,561	"	"	
"	"	"	663	26	18	
116,063	61,774	46,809	1,905,814	86,891	105,481	
"	"	"	"	"	"	
116,063	61,774	46,809	1,905,814	86,891	105,481	

(20)

N° VIII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette des voyageurs et bagages,
pendant l'année 1854.*

DÉSIGNATION DES MOIS. 1	VOYAGEURS.						
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	2	3	4	5	6	7	8
JANVIER.....	»	»	»	166,537 96	141,133 70	160,788 47	468,460 13
FÉVRIER.....	»	»	»	145,532 27	151,549 91	174,183 64	471,265 82
MARS.....	»	»	»	180,403 49	103,003 66	232,907 54	516,314 69
AVRIL.....	»	»	»	203,030 27	190,787 46	264,771 35	658,589 08
MAI.....	139,574 40	51,603 75	191,178 15	91,971 51	153,426 31	267,730 19	513,128 01
JUIN.....	193,625 90	40,332 80	233,958 70	87,991 17	144,130 89	296,374 13	528,496 19
JUILLET.....	247,001 75	49,723 60	296,725 35	103,567 95	152,548 78	326,455 24	582,571 97
AOUT.....	339,923 65	69,859 75	409,783 40	129,038 20	192,982 77	319,303 46	641,324 43
SEPTEMBRE.....	275,078 30	58,504 15	333,582 45	120,963 74	212,845 67	375,711 90	709,521 57
OCTOBRE.....	184,145 10	42,151 20	226,296 30	84,925 84	162,420 10	287,381 39	534,927 33
NOVEMBRE.....	94,234 40	12,721 95	106,956 35	84,159 41	139,154 03	226,077 27	449,390 71
DÉCEMBRE.....	87,744 30	11,910 70	99,655 »	63,936 59	135,236 80	220,369 21	439,562 60
TOTAUX.....	1,561,327 80	336,807 90	1,898,135 70	1,462,078 40	1,939,220 28	3,152,273 85	6,573,572 53
Part de la Société de Dendre-et-Waes (non comprise dans les totaux portés ci-dessus).	.....	.....	.....	26,493 06	23,460 44	55,941 61	105,895 11

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
2,086 92	4,924 78	"	473,471 83	2,002 44	25,321 67	27,321 11	RECETTE TOTALE. Voyageurs...fr. 8,920,620 10 Bagages 598,023 43 Marchandises... 12,526,987 70 TOTAL...fr. 22,045,635 25
1,805 67	10,072 27	"	483,163 76	2,251 50	25,039 37	27,310 87	
2,201 "	26,160 59	"	604,676 28	2,758 37	32,829 15	35,587 52	
2,414 29	20,513 13	"	691,516 50	2,442 "	37,840 06	41,282 05	
26,204 35	16,416 37	5,195 84	752,122 72	3,574 18	43,354 42	46,928 60	
9,112 92	17,814 94	5,695 91	795,078 66	3,733 30	49,070 35	53,703 85	
49,660 92	18,725 03	6,477 48	954,160 73	3,880 75	64,634 24	68,514 99	
35,188 39	27,643 06	7,577 43	1,121,816 70	4,749 31	89,610 15	94,358 46	
57,378 49	27,162 18	9,308 "	1,136,952 69	5,041 57	75,365 09	80,406 66	
7,303 03	15,538 75	4,308 55	788,375 96	3,599 "	51,787 30	55,386 30	
3,537 07	12,974 27	2,143 92	575,002 32	2,615 67	33,030 77	35,646 64	
3,118 12	8,027 31	1,918 92	532,281 95	2,398 "	29,177 37	31,575 37	
200,013 16	205,972 68	42,926 03	8,920,620 10	40,043 40	557,979 94	598,023 43	
8,311 19	1,554 42	"	115,760 72	621 01	1,576 69	2,197 70	

(24)

N° IX.

*État récapitulatif, PAR STATION, de la recette des voyageurs et bagages ,
pendant l'année 1834.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
	1	2	3	4	5	6	7	8
NORD.	Bruxelles (Nord)	295,413 40	50,863 30	346,276 70	295,071 62	311,142 06	417,145 50	1,023,359 18
	Vilvorde	810 60	232 30	1,042 90	4,108 57	14,797 55	29,845 28	48,751 40
	Malines	40,433 80	9,297 90	49,731 70	48,221 11	85,119 39	131,961 21	265,301 71
	Duffel	703 "	191 "	894 "	2,348 30	8,051 41	17,602 53	28,602 26
	Contich	"	"	"	710 30	1,779 15	6,032 80	8,542 25
	Vieux-Dieu	"	"	"	907 40	2,237 "	6,867 "	10,031 40
	Anvers	139,325 90	27,437 30	166,763 20	116,801 29	151,533 99	169,151 20	437,486 48
	TOTAUX	476,686 70	88,021 80	564,708 50	468,168 59	575,260 55	778,645 54	1,822,074 68
OUEST.	Cappelle	"	"	"	699 60	2,648 05	11,293 60	14,531 25
	Londerzeel	"	"	"	823 95	2,345 37	6,420 73	9,590 03
	Malderen	"	"	"	545 35	1,140 75	3,357 10	5,043 20
	Duggenhout	"	"	"	391 60	2,203 75	5,604 20	6,199 55
	Termonde	7,357 "	2,828 20	10,185 20	11,825 52	23,207 01	55,223 55	90,256 08
	Gysegheem	"	"	"	447 15	1,398 60	1,351 05	3,196 80
	Alost	"	"	"	7,356 80	16,081 99	25,276 44	48,685 23
	Wichelen	"	"	"	264 45	1,579 "	4,618 90	6,662 35
	Wetteren	170 10	307 00	478 "	2,612 40	5,032 65	21,236 60	29,081 74
	Melle	"	"	"	744 10	3,712 "	4,918 30	9,374 40
	Gand	58,195 20	19,375 10	77,570 30	93,453 82	135,757 74	237,279 26	466,490 82
	Landeghem	"	"	"	495 70	1,271 05	4,994 85	6,761 60
	Hansbeke	"	"	"	310 40	981 30	2,835 95	4,163 65
	Aelre	294 50	1,406 30	1,700 80	1,000 15	3,644 "	11,354 80	16,108 95
	Bloemendaal	"	"	"	847 15	1,944 20	8,476 95	11,270 30
	Oostcamp	"	"	"	9 10	8 95	40 95	59 "
	Bruges	27,698 60	9,133 60	36,832 20	35,448 95	46,265 85	78,949 55	160,664 35
	Jabbke	"	"	"	211 70	532 20	3,946 95	4,710 85
	Plasschendaal	"	"	"	354 80	1,015 05	5,554 70	6,924 55
	Ostende	102,431 70	25,342 80	127,774 50	46,038 55	40,675 85	52,467 02	139,181 42
	Nazareth	"	"	"	142 30	271 75	1,509 40	1,923 45
	Deynze	485 70	1,024 70	2,410 40	2,238 15	8,524 32	24,267 43	35,019 90
	Muchelen	"	"	"	3 55	85 20	303 80	392 55
	Olsène	"	"	"	127 20	467 70	2,305 35	2,900 25
	Waereghem	"	"	"	782 40	4,094 95	18,186 49	23,063 84
	Haerlebeke	"	"	"	401 05	2,015 10	7,603 80	10,019 95
	Courtrai	5,834 10	11,086 05	16,920 15	13,335 30	30,568 75	61,096 93	105,000 98
	Mouscron	2,470 90	6,380 75	8,851 65	5,601 39	13,517 31	37,284 69	56,403 39
	Néchin	"	"	"	286 56	1,317 79	6,123 67	7,728 02
	Templenvie	"	"	"	296 52	748 77	2,184 98	3,230 27
	Tournai	3,711 60	13,177 90	16,889 50	26,244 02	41,303 11	70,248 86	137,795 99
	Havionnes	"	"	"	30 20	129 81	421 60	581 70
	Bary	"	"	"	416 85	637 89	2,708 06	3,762 80
	Leuze	260 70	937 50	1,198 20	3,094 04	11,003 52	19,501 88	33,599 44
	Ligne	58 40	19 75	76 15	973 03	755 66	2,586 93	4,315 62
	Ath	262 05	1,330 80	1,612 85	4,467 12	13,135 68	27,404 38	45,007 18
	Maffles	"	"	"	663 10	822 21	1,478 91	2,964 22
	Chièvres-et-Attres	"	"	"	295 91	1,398 55	2,403 49	4,097 95
	Brugellette	22 50	203 35	225 85	3,935 75	5,561 64	6,845 42	16,342 81
	Lens	"	"	"	591 86	2,104 70	3,690 34	6,386 90
	TOTAUX	209,251 95	93,474 70	302,725 75	268,043 54	430,099 77	843,570 04	1,541,713 35

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA- ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
11,005 73	27,485 96	7,825 61	4,415,953 18	5,953 25	86,741 42	92,694 67	
381 56	129 38	339 34	50,644 58	175 25	327 56	502 81	
5,408 94	1,797 18	1,979 54	324,219 07	1,832 25	6,972 83	8,805 08	
408 56	28 06	371 48	30,304 36	219 25	369 01	588 26	
3 04	11 05	62 85	8,619 19	20 50	35 58	56 08	
"	"	81 22	10,112 62	"	"	"	
18,043 21	4,631 67	2,921 46	629,846 02	2,407 50	36,864 57	39,272 07	
35,251 04	34,083 30	13,581 50	2,469,699 02	10,608 "	131,310 97	141,918 97	
" 35	"	64 48	14,696 08	45 50	59 26	104 76	
" 56	109 80	60 46	9,760 87	"	"	"	
"	" 75	33 91	5,077 86	10 "	21 94	31 94	
"	3 05	54 42	8,257 02	31 50	59 04	90 54	
6,044 14	323 95	560 54	107,369 91	542 75	998 73	1,541 48	
"	"	29 95	3,226 75	"	"	"	
1,329 94	104 28	280 36	50,405 81	423 "	917 52	1,340 52	
"	5 "	16 18	6,683 53	"	"	"	
22 77	139 43	126 13	29,818 07	115 50	238 09	353 59	
"	"	66 04	9,440 44	"	"	"	
17,404 90	2,933 64	3,139 39	567,559 05	2,252 75	20,287 49	22,540 24	
2 77	"	57 10	6,821 47	11 50	12 62	24 12	
"	"	50 47	4,214 12	"	"	"	
"	18 61	129 52	18,047 88	50 50	186 47	236 97	
"	178 11	50 11	11,408 52	28 "	83 61	111 61	
"	"	"	59 "	"	"	"	
6,217 68	6,055 "	1,223 78	210,993 01	916 "	6,824 59	7,740 59	
"	"	13 71	4,724 56	"	"	"	
"	"	32 71	6,957 26	9 50	30 66	40 16	
10,994 64	629 76	1,994 59	280,574 91	880 "	38,887 38	39,767 38	
"	"	15 "	1,933 45	"	"	"	
2,133 99	72 15	237 14	39,903 58	233 "	572 41	805 41	
"	"	2 45	395 "	"	"	"	
"	"	10 31	2,910 56	"	"	"	
6 54	2 "	85 37	23,157 75	65 "	145 22	210 22	
"	6 20	24 86	10,051 01	26 "	38 70	64 70	
2,937 40	1,991 31	706 56	127,556 40	687 "	2,498 96	3,185 96	
"	388 "	475 64	66,118 68	390 25	2,482 94	2,873 19	
"	115 62	76 40	7,920 04	30 50	26 54	57 04	
3 35	25 30	13 93	3,272 85	22 50	22 66	45 16	
11,660 04	4,097 17	872 74	171,315 44	1,043 25	5,285 69	6,328 94	
"	"	2 62	584 32	"	"	"	
2 19	"	27 35	3,792 34	8 25	35 01	43 26	
23 27	25 59	221 14	35,067 64	231 75	851 11	1,082 86	
"	"	12 84	4,404 61	15 75	129 75	145 50	
528 83	93 66	130 06	47,372 58	247 73	930 92	1,178 67	
"	"	16 41	2,980 63	4 25	40 55	44 80	
"	11 16	38 15	4,147 26	13 75	55 24	68 99	
"	3 59	72 59	16,644 84	40 "	666 56	706 56	
1 02	7 30	39 18	6,434 40	21 50	65 54	87 04	
59,314 38	17,360 43	11,070 59	1,932,184 50	8,307 "	82,455 20	90,852 20	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS. 1	VOYAGEURS.						
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.			
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.
		2	3	4	5	6	7	8
EST.	Haccht	"	"	"	141 15	2,529 30	8,666 87	11,737 32
	Wespelaar	"	"	"	433 80	803 85	1,114 59	2,352 24
	Louvain	14,477 10	8,085 80	162 90	44,374 31	62,983 95	81,607 98	189,056 22
	Vertryck	"	"	"	957 55	1,687 90	4,449 65	7,095 10
	Tirlemont	9,167 30	4,388 90	13,556 20	13,955 81	27,093 51	46,075 35	87,124 67
	Esemael	"	"	"	14 40	95 79	516 35	626 54
	Landen	60 80	411 40	472 20	2,350 88	7,515 85	16,847 24	26,713 97
	Velm	"	"	"	150 "	224 84	834 26	1,209 10
	Saint-Trond	"	"	"	7,623 39	15,297 23	25,201 51	48,122 13
	Cortenbosch	"	"	"	395 76	332 83	930 32	1,658 91
	Alken	"	"	"	424 80	612 65	1,353 47	2,390 92
	Hasselt	"	"	"	7,089 03	12,357 69	21,766 10	41,212 82
	Gingelom	"	"	"	103 90	714 16	1,080 64	1,898 70
	Rosoux	"	"	"	75 "	526 94	1,194 34	1,796 28
	Waremmé	"	"	"	2,053 95	6,247 16	19,177 09	27,478 20
	Fexhe	"	"	"	372 "	2,136 39	8,418 50	10,926 89
	Ans	1,316 80	409 20	1,725 "	735 77	2,943 34	14,933 87	18,612 98
	Haut-Pré	"	"	"	3,226 47	11,035 22	29,362 85	43,624 54
	Liège	76,461 60	18,346 50	94,808 10	87,337 41	87,393 94	125,513 58	300,244 93
	Chénée	18 "	66 90	84 90	2,715 92	4,712 34	18,610 12	26,038 38
	Chaudfontaine	"	"	"	3,764 30	3,919 89	5,906 10	13,590 29
	Le Trooz-Aval	"	"	"	432 05	1,322 40	6,855 15	8,609 60
	Nessonvaux	"	"	"	1,116 05	1,845 40	6,243 94	9,206 29
	Pepinster	8,269 30	1,095 20	9,364 50	7,099 30	8,759 31	19,440 69	35,299 30
	Spa	7,345 30	303 50	7,648 80	5,386 55	5,526 35	4,273 05	15,185 95
	Ensisval	"	"	"	391 95	871 75	3,897 79	5,131 49
	Verviers	35,216 20	9,434 50	44,650 70	21,701 70	32,503 18	66,718 41	120,923 29
	Dolhain	245 10	41 50	286 60	1,485 30	2,056 10	8,465 25	12,006 65
	Herbesthal	3,845 50	184 30	4,029 80	2,406 95	3,946 87	9,548 51	15,902 33
	TOTAUX		156,423 "	43,366 70	199,789 70	216,686 35	307,996 13	559,093 55	1,085,776 03

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL. (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
7 23	39 70	82 59	11,865 84	"	"	"	
"	"	34 13	2,386 37	"	"	"	
9,022 28	2,039 24	1,177 74	225,038 38	1,339 50	6,001 26	7,400 76	
"	"	61 77	7,158 87	20 "	14 06	34 06	
1,511 78	468 72	664 12	103,345 49	649 23	2,457 85	3,107 10	
"	"	6 16	632 70	"	"	"	
9 55	17 27	165 16	27,378 15	180 50	357 29	537 79	
"	"	17 85	1,226 55	"	"	"	
492 22	18 "	266 71	48,699 06	295 50	1,552 11	1,847 61	
"	"	34 93	1,693 84	"	"	"	
"	"	24 46	2,415 39	"	"	"	
37,681 40	112 03	376 72	79,312 97	155 50	1,709 62	1,865 12	
"	"	18 53	1,917 25	"	"	"	
"	"	6 20	1,802 48	"	"	"	
112 80	89 33	182 12	27,662 45	190 25	278 11	468 36	
2 15	10 35	65 18	11,004 57	60 75	59 73	120 48	
1,703 85	86 90	168 09	22,296 52	59 25	139 53	199 08	
472 93	26 65	253 16	44,407 28	188 25	486 07	674 32	
12,738 78	4,174 98	1,618 77	413,585 56	2,052 50	24,352 45	26,404 95	
3 91	554 06	167 01	26,848 29	97 50	844 95	942 45	
"	"	178 96	13,769 25	152 75	533 77	686 52	
"	"	47 26	8,656 86	50 25	48 38	96 63	
8 19	"	96 57	9,311 35	58 50	63 90	122 40	
"	6,746 33	350 49	51,760 62	427 50	3,529 05	3,956 55	
"	469 60	179 17	23,483 72	121 50	4,634 24	4,755 74	
29 83	"	38 55	5,199 87	31 "	45 20	76 20	
284 48	387 38	1,419 32	107,665 17	1,412 "	7,502 17	8,914 17	
"	"	79 24	12,372 49	74 25	132 13	206 38	
3 48	2,761 70	159 41	22,686 75	187 "	1,077 39	1,264 39	
64,684 86	18,022 44	8,000 75	1,376,273 78	7,803 50	55,877 57	63,681 07	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							
		TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.				
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	
MIDI.	Bruxelles (Midi)	111,941 "	24,033 70	135,977 70	169,932 83	200,037 12	223,358 53	593,398 48	
	Forest	"	"	"	35 "	170 33	592 10	797 45	
	Roybroeck	"	"	"	377 02	1,651 02	7,786 23	9,817 27	
	Loth	"	"	"	482 80	368 50	2,063 "	2,894 30	
	Hal	"	"	"	5,149 49	16,366 65	41,175 52	62,691 06	
	Lembert	"	"	"	681 10	741 55	1,479 55	2,902 20	
	Tubise	"	"	"	2,168 50	4,323 20	14,865 12	21,356 82	
	Braine-le-Comte	3,152 40	6,610 30	8,781 70	5,337 24	16,581 07	37,475 49	59,393 80	
	Écaussinnes	"	"	"	1,663 92	3,520 98	8,857 67	14,042 57	
	Manège	554 "	"	554 "	16,144 35	26,607 77	51,686 99	94,639 11	
	Gouy-lex-Piéton	"	"	"	151 95	785 72	2,350 74	3,318 41	
	Pont-à-Celles	"	"	"	26 80	232 55	2,154 15	2,473 50	
	Luttre	"	"	"	825 02	2,688 50	7,719 61	11,432 33	
	Gosselies	"	"	"	2,974 95	8,349 58	23,217 77	39,542 30	
	Roux	"	"	"	1,537 55	3,477 62	13,310 10	18,725 47	
	Marchiennes	"	"	"	4,836 01	7,516 40	19,411 42	31,793 83	
	Charleroy	1,275 80	132 05	1,407 85	23,613 54	41,335 "	87,026 83	151,975 37	
	Châtelineau	"	"	"	6,735 72	12,499 95	40,496 33	59,732 "	
	Forcelennes	"	"	"	617 15	1,475 50	4,561 59	6,654 15	
	Tamines	"	"	"	1,861 80	4,618 80	17,550 65	24,031 45	
	Auvellais	"	"	"	99 10	1,427 40	8,013 80	10,440 34	
	Moustier	"	"	"	722 20	2,077 "	12,377 95	15,777 15	
	Floreffe	"	"	"	1,379 30	3,894 95	11,368 85	16,642 10	
	Namur	1,892 40	"	1,892 40	42,323 47	56,731 42	95,020 14	195,145 03	
	Soignies	"	"	"	4,237 60	12,011 91	20,284 64	36,538 15	
	Jurbise	318 70	2,619 30	3,138 "	1,058 10	3,480 42	12,088 26	16,626 78	
	Mons	14,208 40	3,416 00	17,625 30	39,548 99	56,301 61	58,257 97	184,138 57	
	Jemmapes	"	"	"	1,826 72	6,819 25	14,061 03	22,737 "	
	Saint-Ghislain	"	"	"	2,561 81	8,769 19	21,140 68	32,480 68	
	Roussu	"	"	"	1,053 16	3,806 95	8,681 16	12,971 28	
	Thulin	"	"	"	500 96	3,275 30	7,359 34	11,595 60	
	Quiévrain	6,414 50	4,615 50	11,230 "	7,077 56	16,117 27	39,851 92	63,048 75	
	TOTAUX de la ligne du Midi		139,760 20	40,827 75	180,587 95	348,003 71	531,003 71	993,057 41	1,832,754 86
	— — de l'Est		156,423 "	43,366 70	199,789 70	218,686 35	397,996 13	559,083 55	1,085,776 03
	— — de l'Ouest		209,251 05	93,474 70	302,725 75	268,043 51	430,099 77	843,570 04	1,541,713 35
	— — du Nord		476,696 70	88,021 80	564,708 50	458,168 59	575,260 55	778,645 51	1,822,074 65
	TOTAUX		982,120 95	265,690 95	1,247,811 00	1,302,932 19	1,814,960 16	3,134,366 57	6,282,318 92
Bruges (Service mixte)		"	"	"	6,793 95	11,622 75	12,142 30	30,759 "	
Manège (Service mixte)		"	"	"	"	"	"	"	
Service de l'Entre-Sambre-et-Meuse		"	"	"	1,501 15	1,688 80	1,771 50	4,961 45	
Service de Charleroy à la front. de France		"	"	"	1,142 20	2,315 85	3,328 55	6,776 60	
Mouscron (Service Franco-Belge)		79,875 75	22,593 35	102,469 10	40,914 65	21,709 81	20,026 84	85,681 30	
Herbesthal (Service Rhénan-Belge)		325,910 10	11,120 85	337,030 95	83,206 75	46,383 40	35,231 20	164,821 35	
Quiévrain (Service Franco-Belge)		112,581 10	28,546 85	141,127 95	63,323 62	28,393 63	721 60	92,439 07	
Service Prusso-Belge		6,563 60	185 70	6,749 30	1,007 45	615 10	233 85	1,916 40	
— Anglo-Belge-Rhénan		43,605 70	5,235 40	48,841 10	6,995 20	1,452 90	"	8,448 10	
— du South Eastern Railway		10,470 60	3,431 80	13,902 40	543 60	194 60	"	738 20	
— de Pepinster à Spa		"	"	"	120 70	153 70	332 85	607 25	
TOTAUX		1,561,327 80	336,807 90	1,898,135 70	1,508,571 46	1,962,680 72	3,208,215 46	6,679,467 64	
dédire la part de la Société de Doué-et-Vares		"	"	"	26,493 06	23,460 44	55,941 61	105,895 11	
RESTE		1,561,327 80	336,807 90	1,898,135 70	1,482,078 40	1,939,220 28	3,152,273 85	6,573,572 53	

				BAGAGES.			Observations.
MILITAIRES.	EXTRA-ORDINAIRES.	ENFANTS.	TOTAL GÉNÉRAL (Col. n° 4, 8, 9, 10 et 11.)	AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	
8,357 94	9,641 83	2,073 31	752,449 26	3,188 50	56,437 09	59,625 59	RECETTE TOTALE. Voyageurs.... 8,920,620 10 Bagages..... 598,025 45 Marchandises.. 12,526,987 70 Total.... 22,045,633 25
"	"	3 11	800 56	"	"	"	
3 46	1 20	118 23	9,940 16	18 50	25 55	44 05	
"	"	23 40	2,917 70	"	"	"	
"	101 30	574 56	63,457 54	547 75	403 09	950 84	
"	"	18 08	2,920 28	11 50	2 15	13 65	
8 82	52 95	117 02	21,575 61	50 50	89 22	169 72	
6 74	73 "	399 66	69,634 90	300 "	1,149 64	1,449 64	
"	18 40	73 60	14,131 57	60 75	104 59	165 34	
2 70	256 05	389 10	95,840 96	526 50	1,705 84	2,232 34	
"	"	41 19	3,359 60	"	"	"	
"	"	16 80	2,490 30	"	"	"	
"	18 75	103 35	11,534 43	24 50	70 03	104 53	
2 20	66 52	180 84	39,791 86	175 "	483 19	658 19	
"	48 45	130 08	18,904 "	60 25	217 03	277 28	
2 82	2 50	206 49	32,005 63	136 75	326 86	463 63	
7,286 01	307 65	736 67	161,713 75	950 50	3,649 78	4,600 28	
5 95	23 65	258 08	60,019 68	317 "	653 59	1,090 59	
"	"	54 41	6,708 56	29 50	45 78	75 28	
"	179 30	132 84	24,343 59	98 50	131 32	229 82	
"	"	31 61	10,471 91	36 "	11 87	47 87	
"	"	84 51	15,861 66	35 "	79 12	114 12	
"	15 90	111 30	16,769 30	70 50	243 38	318 88	
11,632 45	4,757 03	1,209 66	215,639 62	903 25	9,901 59	10,404 84	
" 75	18 75	107 17	36,664 82	227 25	510 38	737 63	
"	57 50	193 80	20,016 08	49 75	95 25	145 "	
21,635 96	1,714 38	994 64	226,128 85	1,638 75	4,529 53	6,168 28	
"	32 94	84 03	22,653 97	136 75	160 94	297 69	
2 86	63 23	102 87	32,739 64	363 50	290 65	654 16	
"	6 65	70 15	13,048 08	90 50	119 63	210 13	
5 41	" 50	50 45	11,660 96	89 50	122 71	212 21	
"	1,810 25	583 97	76,670 97	1,042 75	7,188 62	8,231 37	
49,074 07	19,398 73	10,273 19	2,092,068 80	11,249 50	88,333 45	99,602 95	
64,684 86	18,022 44	8,000 75	1,376,273 78	7,803 50	55,877 57	63,681 07	
59,314 38	17,360 43	11,070 59	1,932,184 50	8,397 "	82,435 20	90,832 20	
35,231 04	34,083 30	13,581 50	2,469,699 02	10,608 "	131,310 97	141,918 97	
208,324 33	88,864 90	42,926 03	7,870,246 10	38,038 "	357,997 19	396,055 19	
"	1,859 20	"	32,618 20	359 "	1,757 16	2,116 16	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	4,961 45	53 50	355 76	401 26	
"	"	"	6,776 60	100 "	268 60	368 60	
"	1,733 30	"	189,868 70	813 25	33,127 45	33,940 70	
"	95,005 44	"	596,857 74	368 50	111,086 41	111,454 91	
"	20,059 26	"	253,625 28	901 25	52,969 85	53,871 10	
"	"	"	8,665 70	"	1,901 81	1,901 81	
"	"	"	57,489 20	"	"	"	
"	"	"	14,643 60	"	"	"	
"	"	"	607 25	13 "	92 40	105 40	
208,324 35	207,527 10	42,926 03	9,036,380 82	40,666 50	559,556 63	600,223 12	
8,311 19	1,554 42	"	115,760 72	621 01	1,576 69	2,197 70	
200,013 16	205,972 68	42,926 03	8,920,620 10	40,045 49	557,979 94	598,025 43	

N° X.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement des marchandises, pendant
l'année 1854.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
	NOMBRE DE COLIS. — Taxes uniformes.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS au minimum.	De 10 à 500 kilog.		
		NOMBRE DE COLIS TAXÉS au minimum.	POIDS TAXÉ. — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		AU-DESSUS DE 100 kilog. — Quintaux.
					NOMBRE D'EXPÉDITIONS. — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
JANVIER.....	40,509	3,398	85,931	5,531	20,483	46,710	28,941
FÉVRIER.....	9,280	2,848	74,257	4,976	20,880	45,498	26,177
MARS.....	41,763	3,892	87,429	6,337	26,079	48,940	29,884
AVRIL.....	42,776	3,912	89,443	6,380	27,449	47,419	29,960
MAI.....	44,515	5,745	442,033	6,751	26,667	46,910	29,940
JUIN.....	44,370	4,416	90,602	6,644	24,856	46,907	27,819
JUILLET.....	43,483	3,967	85,590	7,507	25,893	47,558	30,887
AOUT.....	43,834	4,379	84,356	8,749	28,037	48,676	30,216
SEPTEMBRE.....	43,389	5,304	91,922	9,294	30,061	20,218	32,160
OCTOBRE.....	44,336	5,333	91,424	10,142	31,631	21,740	35,429
NOVEMBRE.....	44,498	4,874	88,521	9,153	29,507	20,202	34,586
DÉCEMBRE.....	44,752	5,044	92,887	8,617	27,431	49,463	29,924
TOTAUX.....	456,905	52,749	4,074,065	90,048	318,973	249,674	365,623

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).							TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 100 kilog.			TARIF SPÉCIAL.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VITINE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. — TONNEAUX.	2 ^e CLASSE. — TONNEAUX.	3 ^e CLASSE. — TONNEAUX.	Houilles, etc. — TONNEAUX.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS VARIÉ. — TONNEAUX.	— TONNEAUX.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
23,759	28,295	98,300	31,923	3,084	25,564	207,844	47,591	63	30	95	73	328	526
19,545	26,644	94,545	28,248	266	4,331	470,283	45,497	24	32	410	93	446	651
22,210	33,095	401,768	32,407	"	"	489,480	20,369	48	58	446	408	560	872
19,904	33,444	85,363	24,757	"	"	460,437	20,421	36	43	447	435	604	929
20,013	34,234	92,483	27,663	40	60	474,470	48,499	55	59	204	446	573	982
19,984	32,484	93,568	28,713	86	470	475,246	44,075	55	72	464	405	514	852
23,393	34,707	92,604	25,209	43	235	478,430	40,724	80	67	449	407	413	706
23,385	35,027	400,442	27,876	50	264	488,994	45,421	69	61	442	90	439	732
25,426	34,922	74,468	61,334	445	2,079	497,629	20,252	62	83	295	433	597	1,408
26,440	37,869	71,479	71,418	744	3,582	210,488	44,523	29	66	122	75	622	885
27,232	33,373	79,913	72,463	4,447	7,242	219,923	47,565	36	114	423	85	494	813
25,421	31,204	78,378	74,796	653	3,280	213,079	48,987	44	95	408	94	435	729
280,411	394,952	4,063,043	502,907	8,767	44,407	2,283,390	497,324	571	777	4,772	4,241	5,995	9,785

(36)

N° XI.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement des marchandises, pendant
l'année 1884.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS. — Tous uniformes.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.		
			NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	POIDS TAXÉ. — Kilogrammes.		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus de 100 kilog. — Quintaux.
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	
NORD.	Bruxelles (Nord).....	42,635	6,887	200,807	9,032	64,673	27,688	51,283
	Vilvorde.....	648	560	5,246	836	4,647	836	2,964
	Malines.....	2,940	2,486	22,443	2,989	7,530	4,242	7,261
	Duffel.....	947	686	3,730	440	821	449	992
	Contich.....	440	9	329	86	279	464	431
	Vicux-Dieu.....	64	4	290	75	436	72	72
	Anvers.....	48,367	4,544	97,208	3,855	30,233	22,040	43,625
	TOTAUX.....	65,681	45,476	329,723	47,313	95,289	55,458	106,325
OUEST.	Capelle.....	76	62	994	445	736	574	485
	Londerzeel.....	35	59	224	209	325	204	307
	Malderen.....	39	49	205	142	282	484	488
	Buggenhout.....	77	55	854	446	489	300	423
	Termonde.....	4,773	983	5,457	2,483	4,273	2,807	5,697
	Gyseghem.....	28	34	283	445	454	75	29
	Alost.....	4,370	850	42,297	837	2,905	4,540	3,984
	Wichelen.....	445	22	457	443	205	428	216
	Wetteren.....	917	427	4,970	444	4,394	744	4,530
	Melle.....	246	59	599	424	657	224	75
	Gand.....	9,472	4,268	64,470	3,362	25,424	43,574	29,922
	Landeghem.....	40	18	423	76	226	438	327
	Hansbeke.....	84	46	444	54	53	27	50
	Aeltre.....	302	224	4,054	204	4,250	629	4,088
	Bloemendael.....	430	70	560	424	304	467	447
	Oostcamp.....	"	"	"	4	"	"	"
	Bruges (Station).....	3,628	4,807	44,434	4,692	5,850	3,077	4,689
	Bruges (Bassin).....	"	"	"	4	5	4	38
	Jabbeke.....	40	8	36	88	40	25	83
	Plasschendael.....	40	42	447	80	442	84	402
	Ostende.....	2,406	2,449	27,500	4,568	44,090	9,062	8,692
	Nazareth.....	49	2	63	23	35	20	23
	Deynze.....	499	267	3,638	339	4,539	944	2,999
	Machelen.....	4	4	"	7	5	5	7
	Olsène.....	39	3	78	80	37	25	26
	Wareghem.....	454	434	940	246	666	384	4,386
	Haerlebeke.....	403	84	626	425	520	276	434
	Courtrai.....	2,303	4,273	9,542	4,448	3,859	2,269	3,682
	Mouscron.....	873	422	5,400	953	2,664	4,556	3,094
	Néchin.....	404	30	383	66	437	78	450
	Templeuve.....	94	33	599	45	232	442	40
	Tournai.....	2,868	870	45,686	4,400	6,868	3,550	6,049
	Havannes.....	47	4	480	40	44	6	48
	Bary-Maulde.....	54	32	434	43	75	40	37
	Leuze.....	876	542	44,484	4,439	6,495	3,040	3,442
	Péruwelz.....	484	449	725	"	"	"	"
	Ligne.....	56	58	743	43	467	97	477
	Ath.....	997	375	44,078	4,034	3,046	4,674	3,249
	Maffles.....	444	44	689	37	464	84	454
	Chièvres-Attres.....	446	48	543	408	363	499	284
	Bruglette.....	330	40	4,074	246	564	344	486
	Lens.....	97	48	483	452	375	489	472
	TOTAUX.....	30,377	44,905	489,224	48,949	86,582	48,384	84,357

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).							TARIF N° 4.	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 400 kilog.			TARIF spécial.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. — Toussaint.	2 ^e CLASSE. — Toussaint.	3 ^e CLASSE. — Toussaint.	Boilles, etc. — Toussaint.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. — Toussaint.	— Toussaint.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
17,306	14,794	10,851	464	"	45	43,430	12,110	126	58	194	72	192	516
534	463	93	"	"	"	4,090	107	"	"	2	"	"	2
8,043	7,852	644	20	"	"	16,526	988	11	234	146	138	473	988
274	644	99	"	"	"	4,014	23	"	4	"	"	4	2
30	87	40	"	"	"	127	9	"	"	"	"	4	4
38	49	5	"	"	"	92	"	"	"	"	"	"	"
40,740	43,019	54,514	2,037	"	"	140,310	5,675	22	135	409	70	744	1,055
66,932	66,908	66,213	2,524	"	45	202,589	19,912	159	425	451	280	1,408	2,564
241	4,269	38	"	"	"	1,548	9	"	"	"	"	"	"
95	341	"	"	"	"	436	"	"	"	"	"	"	"
64	334	"	"	"	"	398	11	"	"	12	33	37	82
392	335	"	"	"	"	727	42	"	"	4	2	3	6
6,780	2,415	748	140	"	"	9,783	428	"	6	19	24	67	146
2	"	5	"	"	"	7	"	"	"	"	"	"	"
4,627	952	2,264	"	"	"	4,843	257	"	"	3	"	12	15
12	"	"	"	"	"	42	"	"	"	"	"	"	"
730	621	68	"	"	"	4,419	391	"	11	8	7	22	48
17	"	"	"	"	"	47	"	"	"	"	"	"	"
18,574	6,349	5,044	382	"	"	30,946	3,576	23	55	152	156	330	683
256	18	151	"	"	"	425	2	"	"	4	"	"	4
179	20	45	"	"	"	244	"	"	"	"	"	"	"
978	1,178	6	"	"	"	2,462	130	"	"	44	17	5	63
361	800	"	"	"	"	1,461	22	"	"	4	"	"	4
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4,359	746	667	"	"	"	2,772	2,016	2	20	50	28	414	512
142	572	58	1,651	"	"	2,423	"	"	"	"	"	"	"
26	223	"	436	"	"	685	"	"	"	"	"	"	"
53	208	"	969	"	"	1,230	18	"	"	"	"	"	"
5,187	2,479	1,796	2,093	"	"	11,555	2,525	16	"	15	10	10	35
6	4	58	"	"	"	68	4	"	"	"	"	"	"
809	2,075	90	20	"	"	2,994	119	"	2	39	9	59	109
3	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"
39	8	"	"	"	"	47	"	"	"	"	"	"	"
527	884	1,005	20	"	"	2,436	223	"	"	4	5	"	9
438	988	45	"	"	"	1,474	74	"	"	"	"	3	3
6,220	3,406	4,228	"	"	"	13,554	1,430	"	5	38	24	125	192
2,234	1,307	250	"	"	"	3,794	426	2	2	18	14	9	43
274	470	"	5	"	"	746	72	"	"	4	4	"	5
78	1,104	"	35	"	"	1,217	17	"	"	2	"	"	2
7,057	10,275	6,953	23,319	"	"	47,734	779	2	3	26	17	64	107
7	24	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
75	232	43	"	"	"	350	23	"	"	4	"	"	4
4,603	5,874	643	153	"	"	11,273	470	4	4	6	4	4	12
"	"	"	"	"	"	"	56	"	"	"	"	"	"
94	289	"	"	"	"	383	38	"	"	9	3	4	13
2,144	1,781	1,114	5	"	"	5,044	487	4	"	16	12	6	34
339	3,009	1,705	45	"	"	5,098	35	"	"	"	"	"	"
85	865	2,675	"	"	"	3,625	145	"	"	4	"	"	4
668	967	212	"	"	"	1,847	123	4	"	1	2	6	9
433	749	20	"	"	"	872	48	"	"	"	"	"	"
62,899	52,541	30,534	29,303	"	"	175,274	13,720	54	105	488	368	1,474	2,402

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				
		NOMBRE DE COLIS. — Taxes uniformes.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS TAXES SU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.			
			NOMBRE DE COLIS TAXES AU MINIMUM.	POIDS TAXÉ. — Kilogrammes		De 100 kilog. et moins.		Au-dessus DE 100 kilog. — — Quintaux.	
						NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.		
EST.	Haecht.....	409	434	220	218	377	240	285	
	Wespelaer.....	26	24	406	51	72	28	42	
	Louvain (Station).....	2,876	4,508	43,813	1,857	8,620	4,696	44,444	
	Louvain (Bassin).....	"	"	5	1	2	2	47	
	Vertryck.....	89	79	689	83	267	443	442	
	Tirlemont.....	4,432	694	13,662	4,022	5,959	3,105	7,893	
	Jodoigne.....	405	53	202	"	"	"	"	
	Esemael.....	43	43	487	50	217	426	285	
	Landen.....	363	404	2,989	627	886	524	965	
	Velm.....	45	8	214	23	30	28	42	
	Saint-Trond.....	4,014	120	3,809	972	2,630	4,452	4,533	
	Cortenbosch.....	44	7	473	50	98	44	73	
	Alken.....	33	16	443	58	99	47	404	
	Hasselt.....	1,433	984	6,886	455	2,644	4,238	2,985	
	Gingelom.....	39	75	553	110	438	74	452	
	Rosoux.....	23	39	310	405	446	87	96	
	Waremmé.....	375	358	4,943	704	4,034	622	4,214	
	Fexhe.....	37	40	642	289	235	439	235	
	Ans.....	42	45	916	461	277	448	304	
	Haut-Pré.....	510	401	2,720	345	4,023	563	694	
	Liège (Station).....	8,409	4,766	54,086	5,325	46,509	12,863	30,605	
	Liège (Meuse).....	"	"	"	"	"	"	"	
	Chénée.....	436	308	4,697	481	779	487	4,460	
	Chaudfontaine.....	92	44	457	98	408	64	375	
	Le Trooz.....	40	49	368	468	408	72	271	
	Nessonvaux.....	40	58	1,546	237	424	95	326	
	Pepinster.....	684	372	2,475	736	4,270	774	2,099	
	Spa.....	"	"	"	"	"	"	"	
	Ensival.....	207	60	4,690	265	4,005	520	595	
	Verviers.....	2,540	4,071	46,487	2,242	40,992	7,027	44,833	
	Dolbain.....	240	89	4,092	461	651	403	625	
	Herbesthal.....	488	26	372	59	327	245	426	
	TOTAUX.....		21,406	8,815	433,449	46,923	56,644	35,847	82,948

TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus.)							TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
Prix par 100 kilog.			TARIF spécial.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITIONS.			TOTAL.
1 ^{re} CLASSE. Tonneaux.	2 ^e CLASSE. Tonneaux.	3 ^e CLASSE. Tonneaux.	Houilles, etc. Tonneaux.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ. Tonneaux.	— Tonneaux.				1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
208	4,203	5	"	"	"	4,416	4	"	"	"	"	"	"
2	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"
7,592	6,357	4,371	"	"	"	48,320	1,248	2	3	72	85	67	227
3,286	24,203	2,049	45	"	"	26,553	"	"	"	"	"	"	"
72	921	5	"	"	"	998	35	"	4	119	74	440	637
2,987	10,433	4,974	497	"	"	45,291	713	2	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	80	"	"	"	"	"	"
633	4,384	"	"	"	"	2,014	"	"	"	"	"	"	"
4,050	3,649	435	"	"	"	5,434	558	"	4	23	43	63	102
45	34	"	"	"	"	46	"	"	"	"	"	"	"
2,438	7,655	3,453	"	"	"	43,546	725	5	41	34	41	266	352
60	228	"	"	"	"	283	"	"	"	"	"	"	"
61	325	49	"	"	"	405	"	"	"	"	"	"	"
2,404	2,290	224	"	"	"	4,615	588	2	42	45	42	296	395
493	995	44	"	"	"	1,232	2	"	"	"	"	"	"
479	748	47	"	"	"	944	"	"	"	"	"	"	"
735	4,460	206	"	"	"	5,104	635	"	4	42	40	24	74
392	4,483	1,249	"	"	"	3,424	405	"	"	4	"	4	2
653	4,457	42,983	"	988	4,941	49,734	444	"	7	27	29	589	652
454	779	7,204	"	45	75	8,509	314	"	"	5	6	7	48
47,779	48,826	446,707	427	649	3,263	486,702	5,594	24	25	34	34	68	461
696	2,640	42,044	"	276	4,384	46,731	"	"	"	"	"	"	"
3,024	3,128	32,335	"	433	665	39,152	474	"	26	3	4	4	34
20	40	626	"	"	"	656	42	"	"	"	"	"	"
446	495	4,428	"	"	"	4,739	6	"	"	"	"	"	"
59	582	2,638	"	"	"	3,279	9	"	"	"	"	"	"
689	4,441	46,559	"	39	495	18,384	322	41	22	43	43	47	67
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
83	464	446	"	"	"	663	47	"	"	"	"	"	"
3,324	2,322	6,800	"	"	"	12,443	4,473	44	33	47	9	96	455
484	300	23,404	"	60	300	23,885	454	"	"	"	4	"	4
248	4,066	37,838	"	342	4,740	40,832	280	4	"	4	"	20	21
49,300	95,042	344,727	339	2,502	12,530	501,938	43,540	61	445	436	362	4,955	2,898

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.			
		NOMBRE DE COLIS.	De 2 à 10 kilog. et plus.		NOMBRE DE COLIS	De 10 à 500 kilog.		
		— Taux UNIFORMES.	NOMBRE DE COLIS TAXÉS ou MINIMUM.	POIDS TAXÉ. — Kilogrammes.	TAXÉS ou MINIMUM.	De 100 kilog. et moins.	Au-dessus de 100 kilog.	
		—	—	—	—	NOMBRE D'EXPÉDITIONS — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.	DE 100 kilog. — Quintaux.
MIDI.	Bruxelles (Midi).....	11,291	605	100,216	3,738	23,162	14,131	32,954
	Forest.....	2	8	58	75	103	55	198
	Ruysbroeck.....	103	40	826	109	217	126	891
	Loth.....	48	22	99	230	180	102	370
	Hal.....	600	320	7,849	1,052	1,591	1,018	2,542
	Lembecq.....	88	53	1,593	201	222	141	386
	Tubise.....	354	281	3,650	1,460	1,581	963	1,936
	Hennuyères.....	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte.....	537	418	6,076	1,848	2,148	1,330	2,316
	Ecaussinnes.....	327	212	2,640	307	551	330	504
	Manage.....	1,243	485	4,885	1,093	1,928	1,160	1,795
	Goy-lez-Piéton.....	30	23	299	109	179	93	76
	Pont-à-Celles.....	19	12	81	46	113	60	125
	Luttre.....	123	77	2,033	198	285	131	214
	Gosselies.....	609	206	3,683	1,361	2,688	1,635	2,898
	Roux.....	264	123	2,348	488	1,027	573	948
	Marchiennes.....	613	217	6,406	768	1,608	916	2,404
	Charleroy.....	3,388	1,127	20,444	2,046	4,197	2,155	3,515
	Châtelain.....	920	629	5,436	2,393	2,511	1,511	2,763
	Farciennes.....	141	96	825	218	277	165	457
	Tamines.....	401	123	1,152	440	447	238	486
	Auvclais.....	84	53	1,515	385	482	127	191
	Moustier.....	93	107	1,978	401	415	236	490
	Floreffe.....	169	107	1,453	559	566	261	450
	Namur (Station).....	4,412	2,814	29,269	2,454	9,544	5,076	8,708
	Namur (Meuse).....	"	"	"	"	"	"	2
	Soignies.....	617	370	3,568	821	2,195	1,319	2,542
	Jurbise.....	116	62	392	170	217	135	232
	Mons.....	6,276	579	45,515	3,212	9,213	4,074	8,471
	Jemmapes.....	541	78	2,266	404	1,175	605	748
	Saint-Ghislain.....	454	119	2,999	672	1,670	952	2,143
	Boussu.....	380	103	3,439	415	857	573	806
	Thulin.....	106	45	520	182	385	218	310
	Quiévrain.....	616	448	6,843	483	2,066	1,138	1,620
	TOTAUX de la ligne du Midi.....	34,728	9,992	239,456	28,019	73,502	41,550	83,915
	— — de l'Est.....	21,406	8,815	133,419	16,923	56,641	35,847	82,948
	— — de l'Ouest.....	30,377	14,905	189,224	18,919	86,582	48,384	84,357
	— — du Nord.....	65,681	15,176	329,723	17,313	95,289	55,458	106,325
	TOTAUX.....	151,892	48,888	891,822	81,204	312,014	181,239	357,545
	Bruges (Service mixte).....	1,367	899	8,804	1,360	3,914	2,223	4,292
	Manage (Service mixte).....	1,314	27	2,873	1,213	2,420	1,420	2,833
	Service de l'Entre-Sambre-et-Meuse.....	154	76	531	194	294	176	455
	— de Charleroy à la front. de France.....	254	161	657	328	618	355	458
	— de Pepinster à Spa.....	23	13	54	24	13	8	40
	Mouscron (Service Franco-Belge).....	463	619	"	1,124	"	1,620	"
	Quiévrain (id. id.).....	1,138	2,033	"	2,214	"	18,585	"
	Herbesthal (Service Rhénan-Belge).....	"	"	"	1,792	"	11,803	"
	Service Prussien-Belge.....	"	"	"	565	"	2,242	"
	{ Service Anglo-Belge.....	"	"	12,598	"	"	"	"
	Petits colis. { — Prusso-Belge.....	"	"	13,491	"	"	"	"
	{ — de Transit.....	"	"	113,233	"	"	"	"
	TOTAUX GÉNÉRAUX.....	156,905	52,749	1,074,065	90,048	318,973	219,671	365,623

[illegible]

État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette des marchandises, pendant l'année 1854.

N° XII.

DÉSIGNATION DES MOIS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 KILOGRAMMES ET PLUS).						TARIF N° 4.	FRAIS ACCESSOIRES.										TOTAL	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	De 2 kil. et AU-DESSOUS. Taxe uniforme.	De 2 à 10 kilog. et plus.		TOTAL.	De 10 à 500 kilog. et plus.			TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TARIF SPÉCIAL.	ABONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES.	Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Engins extraordinaires et frais imprévus.	TOTAL.	GÉNÉRAL des FINANCES et MARCHANDISES.	ÉQUIPAGES.	GRANDE VITESSE. — Par WAGON.	PETITE VITESSE. — PAR EXPÉDITION.			TOTAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
		EXPÉDITIONS TAXÉES			MINIMUM par expédition.	DE 100 KILOG. et moins.	AU-DESSUS de 100 kilogrammes.						DROIT d'abonnement.	FRAIS de transport.													1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
		AU MINIMUM.	AU POIDS.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							

LIGNES.	DES STATIONS.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 KILOGRAMMES ET PLUS).				TARIF N° 4.		FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL		TARIF N° 5.		TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				PRODUITS EXTRAORDINAIRES.		TÉLÉGRAPHES.		TOTAL GÉNÉRAL.		
		De 2 kil. et au-dessous.		De 2 à 10 kilog. et plus.		De 10 à 500 kilog. et plus.		De 500 à 1000 kilog. et plus.		De 1000 à 5000 kilog. et plus.		De 5000 à 10000 kilog. et plus.		De 10000 à 50000 kilog. et plus.		De 50000 à 100000 kilog. et plus.		De 100000 à 500000 kilog. et plus.		De 500000 à 1000000 kilog. et plus.		De 1000000 à 5000000 kilog. et plus.		De 5000000 à 10000000 kilog. et plus.		De 10000000 à 50000000 kilog. et plus.		De 50000000 à 100000000 kilog. et plus.		De 100000000 à 500000000 kilog. et plus.				
		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.			TOTAL.	
		De 2 kil. et au-dessous.	De 2 à 10 kilog. et plus.	De 10 à 500 kilog. et plus.	De 500 à 1000 kilog. et plus.	De 1000 à 5000 kilog. et plus.	De 5000 à 10000 kilog. et plus.	De 10000 à 50000 kilog. et plus.	De 50000 à 100000 kilog. et plus.	De 100000 à 500000 kilog. et plus.	De 500000 à 1000000 kilog. et plus.	De 1000000 à 5000000 kilog. et plus.	De 5000000 à 10000000 kilog. et plus.	De 10000000 à 50000000 kilog. et plus.	De 50000000 à 100000000 kilog. et plus.	De 100000000 à 500000000 kilog. et plus.	De 500000000 à 1000000000 kilog. et plus.	De 1000000000 à 5000000000 kilog. et plus.	De 5000000000 à 10000000000 kilog. et plus.	De 10000000000 à 50000000000 kilog. et plus.	De 50000000000 à 100000000000 kilog. et plus.	De 100000000000 à 500000000000 kilog. et plus.	De 500000000000 à 1000000000000 kilog. et plus.	De 1000000000000 à 5000000000000 kilog. et plus.	De 5000000000000 à 10000000000000 kilog. et plus.	De 10000000000000 à 50000000000000 kilog. et plus.	De 50000000000000 à 100000000000000 kilog. et plus.	De 100000000000000 à 500000000000000 kilog. et plus.	De 500000000000000 à 1000000000000000 kilog. et plus.					
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		
DES STATIONS.		EXPÉDITIONS TAXÉES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL						

[illegible]

N° XV.

Relevé par lot, des quantités de houille en roche, charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies, en 1854, sur l'adjudication du 2 novembre 1853.

N° DES LOTS	STATIONS DE FOURNITURE.	QUANTITÉS FOURNIES.	PRIX	SOMMES PAYÉES.	Observations.
1	Ans.	kilog. 250,000	les 1,000 kil. 21 40	francs. 5,349 "	Houille en roche.
2	Liège	m³ 529,100	le m³ 15 25	8,068 78	Charbon gailleteux.
3	Boussu	1,185,300	14 "	16,594 20	Id.
4	Manage	5,000,000	14 "	70,000 "	Id.
5	Ans.	4,596,000	10 "	45,960 "	Id.
TOTAUX.		kilog. 250,000 m³ 11,310,400		145,971 98	

Le prix moyen de revient par mètre cube de charbon, lots 2, 3, 4 et 5, en 1854, est de fr. 12-43 environ.

N° XVI. — *Etat général de la*

LIEUX DE FABRICATION.	CHARBONS employés A LA FABRICATION DU COKE. — Mètres cubes.	PRODUITS OBTENUS DES CHARBONS EMPLOYÉS				PRODUIT net DE COKE par mètre cube de charbon. — Kilogram.	VALEUR DES CHARBONS employés à la fabrication DU COKE.	SALAIRES DES OUVRIERS employés à la FABRICATION.
		COKE.		MENU COKE.	CENDRES.			
		Hectolitres.	Kilogrammes.	Hectolitres.	Hectolitres.			
HAL.....	416.5	8,595	500,755	205	286	722 $\frac{1}{10}$	Fr. c. 4,352 43	Fr. c. 543 40
MANAGE.....	798.0	14,243	498,505	502	475	624 $\frac{2}{10}$	9,106 40	675 40
JEMMAPES.....	7,388.1	150,981	4,584,555	2,781	5,986	620 $\frac{5}{10}$	108,541 12	7,649 50
MALINES.....	17,358.5	518,075	11,164,125	6,206	6,993	643 $\frac{3}{10}$	260,596 50	15,488 90
GAND.....	25.0	561	12,635	5	8	549 $\frac{1}{10}$	145 59	256 15
TOTAUX.....	25,984.1	475,155	16,560,555	9,499	11,748	657 $\frac{3}{10}$	382,542 04	24,591 55

fabrication du coke par l'État, en 1854.

DEPENSES DE FABRICATION.					PRIX DE REVIENT DU COKE.		Observations.
FRAIS DE RÉPARATIONS		DÉPENSE TOTALE.	A DÉDUIRE pour valeur du menu coke à fr. 0-40 l'hec- tolitre, et des cendres à 0-10 l'hectolitre.	RESTE pour DÉPENSE de fabrication.	par	par	
D'OUTILS.	DES FOURS.				hectolitre.	MILLE kilogr.	
Fr. c. »	Fr. c. »	Fr. c. 4,895 85	Fr. c. 110 60	Fr. c. 4,785 25	Francs. 0.857	Fr. c. 15 91	
14 20	»	9,794 »	168 30	9,625 70	0.676	19 51	
147 58	345 40	116,681 60	1,511 »	115,170 60	0.879	23 12	
1,118 55	726 30	277,730 25	5,181 70	274,548 55	0.861	24 59	
»	»	581 74	2 80	578 94	1.050	29 99	
1,280 11	1,069 90	409,485 40	4,974 40	404,509 »	0.855	24 43	

N° XVII

Relevé, par marché, des quantités de coke fournies, en 1854, par l'industrie privée.

NUMÉROS DES MARCHÉS.	STATIONS DE RÉCEPTION.	QUANTITÉS DE COKE FOURNIES.	PRIX d'adjudication par 1,000 kilog.	PRIX moyen approximati- vement payé.	SOMMES PAYÉES.	Observations.
1	Bruxelles	Hectolitres. 42,000	» 75	» 75	31,500 »	Le 1er marché est ré- glé en hectolitres.
2	Bruges	Kilogrammes. 1,000,000	17 35	17 35	17,350 »	
3	Coutrai.	500,000	18 75	18 75	9,375 »	
4	Manage	11,995,851	25 50	25 23	302,699 84	Coke fabriqué dans les fours de l'Etat par l'industrie pri- vée.
5	Ans	8,940,000	27 50	27 08	242,108 51	
6	Ans	2,254,140	27 50	28 46	92,640 93	
7	Charleroy	150,000	22 »	22 »	3,300 »	
8	Charleroy	500,000	23 »	23 »	11,500 »	
9	Manage	1,000,000	25 50	24 13	24,128 97	
10	Manage	500,000	25 »	23 18	11,596 29	
11	Liège	407,390	28 »	28 »	11,406 92	
TOTAUX		Kilog. 28,247,381			757,606 46	
		Hect. 42,000				

Le prix moyen de revient par tonneau de coke en 1854 est d'environ fr. 26-82.

N° XVIII.

*Relevé par marché des quantités de briquettes de charbon aggloméré,
fournies en 1854.*

Nos D'ORDRE.	LIEUX DE RÉCEPTION.	QUANTITÉS FOURNIES.	PRIX.	SOMMES PAYÉES.	Observations.
1	Charleroy	Kilogrammes. 13,358,131	16 »	212,120 19	
2	Gosselies	6,200,905	16 »	99,217 68	
	TOTAUX. . . .	19,459,036		311,347 87	

N° XIX. — *Tableau statistique de*

TRIMESTRES.	NOMBRE TOTAL				CONSUMATION TOTALE DE COKE.	RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ		
	DE LIEUES PARCOURUES.	DE VOITURES CHARGÉES TRANSPORTÉES A UNE LIGNE.	D'HEURES DE STATIONS	DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES.		PARCOURS.	STATIONNEMENT	ALLUMAGE.
1 ^{er} TRIMESTRE ...	332,910	3,717,455	78,190	9,877	Kilog. 17,152,780	Kilog. 14,577,150	Kilog. 1,172,880	Kilog. 1,582,780
2 ^e TRIMESTRE....	335,017	3,762,047	78,837	9,569	14,855,183	12,592,760	1,157,355	1,522,870
3 ^e TRIMESTRE....	363,505	4,511,180	79,038	9,797	14,442,790	11,769,780	1,185,870	1,487,140
4 ^e TRIMESTRE....	460,852	4,588,442	75,052	10,211	17,895,490	15,253,590	1,125,780	1,556,120
Totaux et moyennes.	1,492,284	16,179,111	308,157	39,254	64,524,245	55,975,280	4,622,055	5,728 910

la consommation du coke, en 1854.

CONSUMMATION MOYENNE ET TOTALE		CONSUMMATION MOYENNE DE COKE PAR LIEUE, DE 5 KILOMÈTRES, PARCOURUE.				RAPPORT DE LA CONSUMMATION POUR LE STATIONNEMENT, ET L'ALLUMAGE, AVEC LA CONSUMMATION TOTALE.	Observations.
PAR LIEUE PARCOURUE.	PAR VOITURE CHARGÉE TRANSPORTÉE À UNE LIEUE.	PARCOURS.	STATIONNEMENT.	ALLUMAGE.	ENSEMBLE pour le STATIONNEMENT et L'ALLUMAGE.		
Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Pour cent.	
51.46	4.61	45.79	3.82	4.15	7.67	14.90	
44.54	3.93	36.09	3.40	5.93	7.53	16.58	
39.73	3.53	32.38	5.26	4.09	7.53	18.30	
44.64	4.08	58.00	2.81	5.85	6.64	14.87	
44.91	3.98	37.68	5.23	4.00	7.23	16.10	

N° XX.

Relevé des primes payées, pour économies de coke et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1854.

TRIMESTRES.	PRIMES PAYÉES POUR ÉCONOMIES DE COKE AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	PRIMES PAYÉES POUR RÉGULARITÉ DE MARCHÉ DES CONVOIS		TOTAUX.	Observations.
		AUX MACHINISTES.	AUX CHEFS-GARDES ET GARDES.		
1 ^{er} trimestre. .	9,987 34	3,210 43	2,399 15	15,596 92	
2 ^e id. . .	13,554 82	4,210 76	3,258 18	21,023 76	
3 ^e id. . .	24,447 71	4,319 93	3,133 92	31,901 56	
4 ^e id. . .	7,482 79	4,045 42	2,818 09	14,346 30	
		15,786 54	11,609 34		
	55,472 66	27,395 88		82,868 54	

N° XXII. — *Tableau présentant la situation des voies et l'indi*

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 1853.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUTES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ON DULÈS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURBELET.
Bruxelles à Malines.....	1835	20	"					
	1838	"	20	46,800	25,800	59,700	62,600	44,700
	1841	3	"					
Malines à Anvers.....	1836	24	"					
	1838	"	24	34,500	7,700	29,400	17,700	77,400
	1840	5	5					
Malines à Louvain.....	1837	24	2					
	1839	"	10	48,900	4,800	9,500	21,200	76,500
	1841	"	12					
Louvain à Tirlemont.....	1837	19	"					
	1839	"	8	38,700	2,800	12,600	17,200	55,100
	1841	"	11					
Tirlemont à Waremme.....	1838	26	"					
	1839	"	15	52,000	4,000	13,100	23,400	73,200
	1841	"	15					
Waremme à Ans.....	1838	20	"					
	1841	"	20	40,100	4,600	13,300	50,300	45,800
Landen à Saint-Trond.....	1839	10	"	10,700	5,100	22,000	2,400	200
Saint-Trond à Hasselt.....	1847	17	"	17,200	5,300	5,800	57,500	"
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,500	8,500	14,200	23,000	2,500
Liège à la frontière.....	1842	4	"					
	1845	53	59	77,100	10,700	16,900	58,800	99,600
Malines à Gand.....	1837	36	"					
	1839	"	25	111,100	8,000	109,000	41,800	87,700
	1841	"	33					
Gand à Osterode.....	1838	67	"					
	1846	"	6					
	1849	"	15					
	1850	"	4	110,400	9,700	61,800	5,400	172,800
	1852	"	8					
	1853	"	7					
Gand à Courtray.....	1854	"	7					
	1859	45	"					
	1852	"	7	58,500	8,400	4,800	74,500	53,000
	1853	"	9					

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1853.	1854.	TOTAL.	1840 à 1853.	1854.	TOTAL.	1848 à 1853.	1854.	TOTAL.		
32,700	"	62,700	13,140	5,860	19,000	1,430	530	1,730	83,430	M. cent. 2,851.04 208,724.70 210,375.74 158,574.49 62,401.25 Il restait en dépôt, au 1er janvier 1854, une quantité de rails équivalente à il en a été fourni, pendant 1854, en rails neufs et produit du remaniage Ensemble Les remplacements, pendant l'année 1854, ont exigé l'emploi de il n'a été employé pour double voie et voies d'évitement. Il reste donc en dépôt, au 1er janvier 1855.
35,812	7,188	91,000	2,045	"	2,045	510	590	900	95,945	
38,210	190	38,400	7,745	"	7,745	250	250	500	66,645	
52,490	510	53,000	16,519	1,081	17,600	553	867	1,200	51,800	
39,340	460	40,000	16,775	1,927	18,700	491	1,009	1,300	60,200	
56,520	180	56,700	3,048	1,152	6,200	1,057	1,565	2,400	45,500	
7,940	560	8,500	62	"	62	"	"	"	8,562	
263	"	263	656	"	656	"	"	"	901	
5,518	"	5,518	1,629	471	2,100	45	23	70	7,688	
68,490	"	68,490	14,500	1,000	15,500	441	809	1,250	85,040	
97,750	8,750	106,500	16,600	5,100	19,700	81	39	140	126,340	
74,100	21,981	96,081	3,035	"	3,035	519	61	580	99,696	
291	409	700	17,800	6,400	24,200	"	"	"	24,900	

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DEVELOPPEMENT 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 DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURNELLET.
Courtroy à Tournay.....	1842	34	»					
	1847	»	5	49,900	4,900	5,000	47,000	57,700
	1848	»	12					
Tournay à Jurbise.....	1847	13	»					
	1848	58	»	97,400	6,000	»	203,400	3,800
	1850	»	48					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	»					
	1844	»	5	59,600	12,800	5,900	49,800	48,400
	1846	»	15					
Tubise à Soignies.....	1841	17	»	55,500	7,300	600	21,200	59,500
	1846	»	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	»					
	1846	»	15	48,100	5,100	200	9,900	92,500
	1847	»	11					
Mons à Quiévrain.....	1842	20	»					
	1846	»	4	40,000	9,900	100	29,800	70,000
	1847	»	16					
Braine à Namur.....	1842	14	»					
	1845	65	»					
	1846	»	6					
	1847	»	10	138,600	21,500	900	101,100	212,100
	1849	»	21					
	1852	»	9					
TOTAUX		621	497	1,121,400	166,400	562,800	879,500	1,530,500
		1,118		1,287,800		2,572,600		

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULES.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1853.	1854.	TOTAL.	1840 à 1853.	1854.	TOTAL.	1840 à 1853.	1854.	TOTAL.		
8,862	5,158	12,000	15,571	9,029	24,600	140	90	250	50,850	
"	"	"	521	2,579	2,700	"	250	250	2,950	
1,400	500	1,900	24,510	"	24,510	53	"	53	26,445	
97	105	200	28,593	5,607	34,200	539	61	600	33,000	
28	"	28	53,100	1,900	57,000	174	56	250	57,258	
100	"	100	12,120	12,000	24,120	42	58	100	24,320	
20	"	20	67,265	21,236	88,501	42	259	301	88,822	
578,153	45,969	622,102	500,810	71,142	571,952	6,077	5,987	12,054	1,006,088	

N° XXIII

Prix des billes en 1854.

LIGNES.	CHÊNE.	SAPIN.	ACTRES ESSENCES.	Observations.
Nord.....	4 48 à 4 69	2 60	•	(a) Bois de hêtre préparé.
Est.....	5 • à 5 40	•	•	
Ouest.....	4 69 à 4 97	3 90	4 65 (a)	
Midi.....	4 84 à 5 30	•	•	
MOYENNE.....	4 76	3 70	4 65	

1854	{	38,120 billes en chêne pour . . fr.	181,175 40 = 4 76 par bille.
		4,825 billes en sapin	17,745 • = 3 70 id.
		22,365 billes en hêtre	103,997 25 = 4 65 id.

Prix des rails et accessoires.

Rails. . . fr. 207 • à fr. 234 •	le tonneau, sans éclisses (au commencement de l'année).		
Id. 202 50	216 70	—	avec — (à la fin de l'année.)
Coussinets . . 148 80	174 90	—	
Chevilles. . . 270 80	270 80	—	
Coins. • 12	0.125 la pièce.		

N° XXIV.

État général des billes remplacées, pendant l'année 1854.

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD	Bruxelles à Malines	235	285	"	727	222	125
	Malines à Anvers	165	10	"	844	625	69
EST	Malines à Louvain	9	"	5	602	"	129
	Louvain à Tirlemont	81	"	"	820	"	"
	Tirlemont à Waremmé	48	"	"	467	406	218
	Waremmé à Ans	25	95	10	252	142	52
	Landen à Saint-Trond	47	"	"	103	51	10
	Saint-Trond à Hasselt	88	"	"	451	"	"
VESBRE	Ans à la Meuse	28	7	"	"	27	"
	Liège à la frontière	"	"	"	"	"	"
OUEST	Malines à Gand	321	8	4	4,675	21	61
	Gand à Ostende	1,261	510	140	2,803	280	165
	Gand à Courtray	440	8	2	2,678	148	"
	Courtray à Tournay	260	"	"	1,545	47	63
	Tournay à Jurbise	58	"	"	46	"	"
MIDI	Bruxelles à Tubise	"	"	"	5	"	"
	Tubise à Soignies	215	"	"	1,061	75	"
	Soignies à Mons	55	"	62	140	"	86
	Mons à Quiévrain	"	"	979	681	16	153
NAMUR	Braine à Namur	41	"	"	5,599	152	635
	TOTAUX	5,591	923	1,200	21,355	2,492	1,740
		5,716			23,485		

3° TRIMESTRE.			4° TRIMESTRE.			TOTAUX.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE..	SAPIN.	AUTRES ESSENCES		
559	225	9	425	112	22	1,964	842	156	28	Il restait en dépôt, au 1 ^{er} janv. 1854, un nombre de 9,972
552	25	210	1,204	757	117	2,563	1,423	506	50	Il a été fourni en 1854 : Pour l'entretien 56,445 Pour construc- tions nouvelles.. 8,863
584	"	10	108	"	28	1,105	"	170	"	Ensemble..... 75,232
254	"	20	29	"	"	1,184	"	20	"	Le nombre de billes employées au renouvellem ^t a été de..... 59,606
881	281	6	155	"	"	1,529	687	224	"	On a employé pour construction de doubles voies et voies d'évitement. 11,187
65	10	55	6	"	"	526	245	115	"	
59	"	"	39	"	"	280	51	10	"	
146	"	"	1	"	"	666	"	"	"	Il reste en approvision- nement au 1 ^{er} janv. 1855. 4,489
65	229	"	78	7	"	169	260	"	"	La différence que l'on re- marque entre le chiffre de 60,382 ôtées des voies et celui de 59,606
521	"	"	467	"	"	788	"	"	"	neuves employées en leur remplacement, provient de l'emploi de rails à double bourrelet, dont les portées sont de 1m,02 en moyen- ne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0m,90.
1,651	"	170	2,611	71	254	9,438	100	469	"	Les billes employées se compo- sent de : 37,245 billes en chêne. 4,877 id. en sapin. 35,622 id. d'autres essences. 2,849 traverses en métal.
2,610	"	"	1,572	"	2	8,138	790	507	"	
500	122	"	228	9	"	3,846	287	2	"	
2,525	94	1,087	1,779	25	8	6,109	164	1,160	"	
1,469	"	"	87	"	"	1,660	"	"	"	
"	"	"	28	"	"	55	"	"	"	
454	"	"	8	"	"	1,758	75	"	"	
448	7	47	"	"	"	641	7	165	"	
667	252	7	441	62	197	1,789	350	1,558	"	
1,420	"	88	572	"	40	5,652	152	765	"	
14,808	1,255	1,707	9,664	1,041	648	49,616	5,395	5,295	78	
17,750			11,553			60,582				

1846	id.	Marchandises en détail.	Transport des marchandises de roulotte à station.....	515,890 63	293,877 50	531,589 94	541,765 60	558,144 03	569,772 43	406,106 46	434,678 50	448,880 73	464,668 84	485,300 63	410,219 75	4,617,763 83
			Finances.....	3,363 79	3,020 93	3,683 82	3,933 10	3,181 50	2,950 50	3,149 10	2,962 30	2,926 50	3,079 80	3,201 50	44,536 03	
1847	id.	Marchandises en détail.	Voitures.....	5,988 +	4,781 60	6,303 70	6,480 63	20,497 38	21,010 50	32,388 00	32,191 75	27,428 75	29,077 40	31,031 90	9,297 23	205,328 38
			Chaux, bestiaux et chiens.....	6,672 93	6,193 80	6,009 03	15,802 60	9,983 80	9,190 10	7,229 85	7,929 25	7,929 25	7,929 25	7,929 25	92,083 33	
1848	id.	Marchandises en détail.	Chaux, bestiaux et chiens.....	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10	5,212 10
			Chargements et déchargements.....	601 10	685 10	806 15	688 10	1,106 06	802 33	817 03	757 +	969 85	1,006 08	815 +	635 51	
1849	id.	Marchandises en détail.	Produit de la prise à domicile.....	123 53	124 32	192 80	217 88	186 81	184 60	181 44	250 79	160 65	144 38	160 65	2,174 19	10,800 24
			Remise à domicile des marchandises de roulotte.....	749 56	785 79	1,181 35	802 70	1,072 22	844 21	907 17	975 68	1,006 76	1,075 92	893 84	10,380 54	
1850	id.	Marchandises en détail.	Produit des frais de traction sur les embranchements en dehors des stations.....	2,923 28	5,178 96	4,319 91	5,277 99	5,534 69	4,434 43	5,329 22	4,696 28	5,560 22	5,280 75	5,610 95	3,115 44	46,783 13
			Recettes extraordinaires.....	5,230 02	1,529 91	5,011 93	5,745 28	10,638 06	2,961 18	12,153 03	28,414 05	1,885 48	2,810 95	1,885 48	46,783 13	
1851	id.	Marchandises en détail.	Totaux.....	812,674 70	783,795 51	996,107 16	1,016,333 22	1,009,717 82	1,326,440 23	1,354,108 29	1,499,568 69	1,547,685 +	1,599,667 77	1,603,920 70	1,001,332 15	13,655,908 82
			Voitures.....	353,209 48	577,747 10	438,976 60	549,038 58	585,735 20	583,980 00	700,615 86	588,193 75	897,033 70	630,197 63	497,188 88	430,661 22	6,847,215 28
1852	id.	Marchandises en détail.	Marchandises de diligence.....	30,918 10	35,012 10	39,499 40	39,499 40	39,499 40	39,499 40	39,499 40	39,499 40	39,499 40	39,499 40	39,499 40	39,499 40	39,499 40
			Transport des marchandises de roulotte à station.....	77,103 93	71,141 57	84,217 50	80,253 50	82,754 55	80,830 99	88,232 69	90,350 21	95,758 00	100,296 93	95,635 40	1,048,030 46	
1853	id.	Marchandises en détail.	Finances.....	499,919 55	491,705 04	524,715 85	475,231 23	449,333 30	439,885 69	489,233 48	496,599 82	500,593 86	487,283 07	491,877 15	5,732,935 45	
			Voitures.....	4,406 50	4,053 +	5,787 +	3,801 50	5,899 50	5,803 +	3,957 40	5,660 10	5,465 35	4,216 35	4,103 60	4,630 65	47,818 18
1854	id.	Marchandises en détail.	Chaux, bestiaux et chiens.....	0,114 30	0,023 65	0,027 25	8,284 +	14,275 +	18,751 70	21,275 30	27,205 25	21,862 +	11,533 23	6,173 79	177,723 90	
			Chargements et déchargements.....	0,014 50	0,001 50	0,028 50	10,077 50	9,133 20	8,435 25	9,829 37	7,029 10	10,417 62	7,029 10	7,029 10	90,969 77	
1855	id.	Marchandises en détail.	Produit de la prise à domicile.....	201 70	172 30	187 40	187 10	183 50	170 10	160 20	173 70	167 10	180 10	180 10	2,174 50	
			Remise à domicile des marchandises de roulotte.....	575 69	595 95	1,122 40	778 35	1,359 75	1,494 10	1,270 50	1,140 82	1,577 21	1,410 49	1,201 24	1,030 54	
1856	id.	Marchandises en détail.	Produit des frais de traction sur les embranchements en dehors des stations.....	134 37	135 45	172 35	196 80	301 71	302 65	347 76	247 76	444 05	160 17	1,232 02	13,709 78	
			Recettes extraordinaires.....	709 67	722 74	780 40	814 96	342 91	330 93	879 33	1,043 25	930 43	807 30	893 81	9,170 79	
1857	id.	Marchandises en détail.	Totaux.....	1,651 54	1,000 93	2,884 85	2,615 30	2,884 54	2,531 62	2,843 06	3,034 48	2,351 48	2,305 82	2,620 +	50,089 84	
			Voitures.....	3,572 25	2,754 25	790 57	2,510 83	2,963 54	3,006 98	2,725 10	1,033 17	29,836 11	974 78	57,522 98	147,919 70	
1858	id.	Marchandises en détail.	Marchandises de diligence.....	1,005,809 22	925,911 77	1,116,519 43	1,165,435 10	1,220,907 97	1,187,354 04	1,380,998 66	1,540,811 85	1,636,124 35	1,537,843 22	1,160,187 15	1,007,800 54	
			Transport des marchandises de roulotte à station.....	379,201 50	356,670 67	429,152 89	496,894 71	515,575 15	500,792 54	520,550 88	611,933 22	772,000 19	943,304 84	592,000 22	588,110 21	5,923,406 82
1859	id.	Marchandises en détail.	Finances.....	25,233 03	24,512 63	50,526 09	50,829 14	54,406 12	52,359 41	59,738 28	59,678 76	55,922 24	42,903 81	53,317 55	20,180 92	
			Voitures.....	84,128 61	83,282 49	78,099 91	64,252 93	72,891 66	70,010 77	70,138 03	80,963 33	47,574 32	67,118 52	62,189 10	47,321 03	
1860	id.	Marchandises en détail.	Chaux, bestiaux et chiens.....	445,098 03	419,699 36	416,561 15	397,353 20	309,302 04	206,084 89	519,759 00	566,392 30	411,400 +	436,771 76	438,514 10	400,938 27	
			Chargements et déchargements.....	4,002 45	3,654 50	3,640 63	3,500 30	3,275 62	2,721 45	3,288 63	4,670 43	5,261 40	4,008 07	3,520 24	5,927 03	
1861	id.	Marchandises en détail.	Produit de la prise à domicile.....	3,301 50	4,001 50	4,000 00	4,000 00	4,000 00	4,000 00	4,000 00	4,000 00	4,000 00	4,000 00	4,000 00	4,000 00	4,000 00
			Remise à domicile des marchandises de roulotte.....	5,814 +	5,923 15	5,167 +	6,144 +	10,254 15	10,254 15	10,254 15	10,254 15	10,254 15	10,254 15	10,254 15	10,254 15	
1862	id.	Marchandises en détail.	Produit des frais de traction sur les embranchements en dehors des stations.....	182 50	170 30	195 40	187 10	183 50	170 10	160 20	173 70	167 10	180 10	180 10	2,174 50	
			Recettes extraordinaires.....	1,023 91	1,076 58	963 42	869 26	810 14	771 29	1,044 07	812 70	1,134 84	1,054 91	1,070 91	9,748 80	
1863	id.	Marchandises en détail.	Totaux.....	2,101 79	2,864 57	2,998 22	2,298 86	1,533 54	1,094 78	1,835 54	2,222 63	2,401 49	2,400 74	1,857 15	17,064 75	
			Voitures.....	3,775 58	2,873 02	11,245 43	10,245 43	6,288 21	4,767 06	6,288 21	4,767 06	6,288 21	4,767 06	6,288 21	17,064 75	
1864	id.	Marchandises en détail.	Marchandises de diligence.....	932,617 63	935,862 15	1,040,022 82	892,179 56	967,013 90	942,119 27	986,598 23	1,146,400 11	1,569,578 62	1,109,835 98	931,770 07	915,917 22	
			Transport des marchandises de roulotte à station.....	575,101 90	575,819 38	425,556 75	609,178 87	507,307 50	541,837 63	602,767 49	690,732 88	718,509 96	678,327 +	445,985 74	492,866 85	6,297,741 80
1865	id.	Marchandises en détail.	Finances.....	24,295 13	22,107 10	27,542 25	35,291 57	37,660 01	42,212 00	55,010 15	66,388 75	61,542 73	81,862 +	31,218 44	29,064 98	
			Voitures.....	43,747 40	39,319 07	48,538 16	47,810 38	39,481 96	39,481 96	43,749 15	43,668 88	7,815 52	67,860 84	67,860 84	67,860 84	
1866	id.	Marchandises en détail.	Chaux, bestiaux et chiens.....	419,030 40	387,279 78	449,864 69	416,773 83	425,805 10	377,091 08	496,344 99	415,034 74	423,007 18	488,019 92	490,557 80	5,165,577 33	
			Chargements et déchargements.....	1,921 10	2,115 65	2,905 50	5,768 90	9,384 49	8,014 35	9,289 10	7,440 23	8,811 35	6,195 03	5,679 78	71,185 80	
1867	id.	Marchandises en détail.	Produit de la prise à domicile.....	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20
			Remise à domicile des marchandises de roulotte.....	5,773 93	4,308 34	4,707 65	4,418 58	4,428 21	4,330 44	3,803 08	5,637 60	6,730 07	3,702 63	4,300 +	84,432 09	
1868	id.	Marchandises en détail.	Produit des frais de traction sur les embranchements en dehors des stations.....	5,206 50	5,198 75	3,966 75	5,434 40	3,127 75	5,939 47	5,286 40	5,647 42	4,072 35	4,378 63	4,037 63	44,868 22	
			Recettes extraordinaires.....	930 70	930 70	930 70	930 70	930 70	930 70	930 70	930 70	930 70	930 70	930 70	930 70	
1869	id.	Marchandises en détail.	Totaux.....	883,202 39	815,094 35	956,701 89	1,041,891 50	1,147,591 25	1,035,722 61	1,215,567 04	1,231,101 48	1,287,323 30	1,215,242 76	1,046,200 36	964,973 79	
			Voitures.....	371,511 63	378,280 75	420,915 02	450,426 56	670,033 18	624,872 99	739,860 26	868,981 91	910,471 03	669,307 90	439,503 16	429,811 07	7,128,209 46
1870	id.	Marchandises en détail.	Marchandises de diligence.....	24,076 09	25,278 57	32,472 10	38,836 91	48,696 01	44,862 16	59,481 71	60,566 61	87,454 99	61,140 14	32,840 36	29,296 13	
			Transport des marchandises de roulotte à station.....	419,030 40	387,279 78	449,864 69	416,773 83	425,805 10	377,091 08	496,344 99	415,034 74	423,007 18	488,019 92	490,557 80	5,165,577 33	
1871	id.	Marchandises en détail.	Finances.....	1,921 10	2,115 65	2,905 50	5,768 90	9,384 49	8,014 35	9,289 10	7,440 23	8,811 35	6,195 03	5,679 78	71,185 80	
			Voitures.....	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20	6,071 20					