

I

(N° 183.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 FÉVRIER 1844.

Situation

DE

L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER,

PENDANT L'ANNÉE 1843.



BRUXELLES,

EM. DEVROYE ET C^e, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE DE LOUVAIN, ALLÉE ST-ANTOINE.

1844.

III

Situation

DE

L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER,

PENDANT L'ANNÉE 1843.

III

(N^o 183.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 FÉVRIER 1844.

SITUATION

DE

L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER,

PENDANT L'ANNÉE 1843.

MESSIEURS ,

Depuis la présentation aux Chambres du budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1844, deux cahiers de développements nouveaux ont successivement paru, l'un à l'appui des allocations demandées aux chap. II et III, sect. 2, l'autre pour servir d'annexe au chapitre du chemin de fer.

Les renseignements contenus dans cette annexe étaient, en général, des renseignements qu'on pourrait nommer administratifs. Les nombreux détails dans lesquels on y est entré, concernant le personnel, le matériel, les fournitures, etc., ont permis aux membres des Chambres de bien se rendre compte des chiffres que renfermait chacune des subdivisions du budget, et ces détails suffisaient pour éclairer la discussion sur les allocations demandées.

Mais, à côté de ces renseignements administratifs, la législature pouvait désirer voir figurer les renseignements sur les résultats mêmes de l'exploitation, et que renferment les comptes-rendus annuels.

Il eût été difficile de faire paraître, avant la discussion du budget, le compte-rendu de l'exercice 1843, d'une manière aussi complète qu'on est en droit de l'exiger du Gouvernement, ce compte-rendu étant celui qui clot la construction des lignes décrétées. Le compte-rendu de 1842 n'avait d'ailleurs été distribué que peu de jours avant l'ouverture de la session législative actuelle.

Mais l'époque à laquelle la discussion du budget doit avoir lieu, m'a permis de présenter aux Chambres une situation des faits essentiels et des résultats généraux de l'exploitation pendant l'année qui vient de finir.

Cet empressement que le Gouvernement a mis à satisfaire au vœu exprimé l'année dernière dans la discussion du budget, démontrera aux Chambres qu'il continue à apprécier toute l'importance qui se rattache à l'administration de notre chemin de fer, et tout l'intérêt qu'il a de jeter la plus grande lumière sur cette administration.

Les Chambres trouveront dans les documents réunis dans ce rapport :

Sous le n° 1, le relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, jusqu'à la date du 31 décembre 1843. Ce relevé indique non-seulement la répartition des dépenses par section, par station et pour le matériel des transports, mais il donne, en outre, la subdivision relative aux diverses espèces de dépenses.

Les dépenses de toute espèce, effectuées pour la construction des chemins de fer, s'élevaient, au 31 décembre 1843, à fr. 137,573,077-28, savoir :

| | | | |
|--|-----|-------------|----|
| 1° Établissement des lignes décrétées | fr. | 107,279,296 | 36 |
| 2° Construction des bâtiments et dépendances des stations | | 9,569,870 | 72 |
| 3° Matériel des transports | | 16,824,746 | 12 |
| 4° Dépenses générales. (Personnel, frais de conduite et de bureau, etc.) | | 3,899,164 | 08 |
| | | <hr/> | |
| Total égal | fr. | 137,573,077 | 28 |

La vente des excédants des parcelles de terrain expropriées pour l'établissement du chemin de fer, a produit pour le trésor public, jusqu'à la date du 31 décembre 1843, fr. 574,421-15. La contenance totale vendue ou rétrocédée à cette date, était de 213 hectares 97 ares 13 centiares.

Sous le n° 2, se trouve la récapitulation et la situation générale des sommes mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement des chemins de fer.

Le tableau n° 3 fait connaître l'état des dépenses d'exploitation des chemins de fer, pendant l'année 1843.

Cet état indique, d'une part, les sommes liquidées au 31 décembre 1843, et, d'autre part, l'évaluation approximative des différentes dépenses qui restent encore à liquider pour payer tous les frais de l'exploitation pendant l'année écoulée. Si les prévisions de cet état se réalisent, ce qu'il est impossible d'assurer dès à présent, la somme totale de fr. 5,400,000, allouée par le budget pour l'exploitation du chemin de fer, sera suffisante pour couvrir toutes les dépenses, mais il sera probablement nécessaire d'apporter quelques modifications à la répartition en articles.

Voici comment se divisent approximativement les dépenses d'exploitation pendant l'année 1843.

| | |
|--|------------------|
| ART. 1 ^{er} . Administration générale. | fr. 309,311 83 |
| ART. 2. Service de l'entretien des routes et des stations. | 1,371,042 74 |
| ART. 3. Service de locomotion et entretien du matériel. | 2,652,588 88 |
| ART. 4. Service des transports et frais de perception. | 1,067,056 55 |
| Total. | fr. 5,400,000 00 |

Le nombre de lieues de rail-way exploitées, terme moyen, pendant l'année entière de 1843, est de $96 \frac{1}{2}$ ($482 \frac{3}{4}$ kilomètres. Voir le rapport sur le budget des voies et moyens pour l'exercice 1844, n° 56, pag. 17).

Le parcours total des locomotives a été, en 1843, de 375,434 lieues de 5 kilomètres.

La dépense totale en 1843 se sera donc élevée, par lieue de rail-way exploitée, à fr. 55,958-54 et, par lieue parcourue, à fr. 14-39, savoir :

| DÉPENSES. | |
|--|------------------------|
| PAR LIEUE DE RAIL-WAY EXPLOITÉE. | PAR LIEUE PARCOURUE. |
| ART. 1 ^{er} . Administration générale. | 3,205 31 „ 82 |
| ART. 2. Service de l'entretien des routes et stations | 14,207 69 „ 66 |
| ART. 3. Service de locomotion et entretien du matériel | 27,487 96 „ 7 07 |
| ART. 4. Service des transports et frais de perception | 11,057 58 „ 2 84 |
| Totaux égaux | 55,958 54 „ 14 39 |

Le tableau n° 4 contient une statistique de la consommation du coak par les locomotives, pendant l'année 1843.

La consommation par lieue de parcours de 5 kilomètres, s'est élevée en moyenne pour toute l'année, tant pour les convois de marchandises que pour les convois de voyageurs, à $66 \frac{1}{3}$ kilogrammes.

La consommation moyenne de coak pendant les années 1840 et 1841 ayant été de $98 \frac{15}{100}$ kilog. par lieue, celle de l'année 1843 est inférieure de $31 \frac{82}{100}$ kilog. par lieue, ou de près de 33 p. % ou du tiers.

La quantité de coak économisée pendant l'année 1843, s'élève ainsi à près de 12,000,000 kilog., représentant une valeur de plus de fr. 312,000; de telle sorte qu'après déduction des primes payées aux machinistes, l'économie réalisée s'élève encore à plus de fr. 293,000.

Ce résultat si avantageux est dû aux perfectionnements apportés aux machines locomotives par nos ingénieurs, aux améliorations spéciales introduites par M. Cabry, et au règlement qui accorde aux machinistes des primes proportionnées aux économies qu'ils parviennent à effectuer dans la consommation du coak

Le tableau n° 5 est un état indiquant le résumé de la fabrication du coak aux divers fours de l'administration, ainsi que les quantités de coak livrées à Liège et dans plusieurs stations de la ligne du Midi.

Les prix de revient du coak fabriqué par l'administration sont les suivants :

| | | |
|-------------------|-----------|------------------|
| Malines. | fr. 29 48 | par 1,000 kilog. |
| Gand | 31 34 | id. |
| Ostende | 33 94 | id. |
| Ans. | 19 31 | id. |
| Hal. | 23 63 | id. |

Le prix moyen sur l'ensemble est de fr. 26-54 par 1,000 kilog.

Ces prix comprennent la main-d'œuvre et la surveillance de la fabrication.

Le tableau n° 6 donne la répartition du nombre total de lieues parcourues pendant l'année 1843 pour les divers services.

Cette répartition est la suivante :

| | | | | |
|---------------|---|------------------------|----------------|--------------------|
| Transports de | { | voyageurs | 279,297 | lieues de 5 kilom. |
| | | marchandises | 95,539 | » |
| | | sable. | 598 | » |
| | | Total. | 375,434 | » |

Voici une répartition analogue pour chacune des lignes :

| LIGNES. | TRANSPORTS DE | | | |
|-------------------------|----------------|---------------|------------|----------------|
| | Voyageurs. | Marchandises. | Sable. | TOTAL. |
| Du Nord | 41,086 | 8,917 | 242 | 50,245 |
| Du est. | 114,653 | 11,892 | » | 126,545 |
| Du Midi. | 58,275 | 18,811 | » | 77,186 |
| De l'Est | 57,325 | 44,300 | 275 | 101,900 |
| De la Vesdre. | 7,858 | 11,619 | 31 | 19,558 |
| Totaux | 279,297 | 95,539 | 598 | 375,434 |

Les tableaux n^{os} 7 et 8 renferment des renseignements détaillés sur la comptabilité des recettes et des dépenses du chemin de fer. Ces renseignements prouveront que la plus grande régularité existe dans les différents services de l'administration du chemin de fer, en ce qui concerne les recettes et les dépenses, et les Chambres acquerront ainsi la conviction qu'aucune précaution n'est négligée pour prévenir tout abus, et pour assurer les intérêts du trésor public.

La comptabilité est l'un des points sur lesquels l'attention du Gouvernement continue à être portée avec le plus de soin.

Les renseignements contenus dans l'annexe n^o 8, démontrent de quelle utilité est le service de la régie pour le paiement des salaires des ouvriers de toute nature attachés à l'exploitation. C'est un moyen de contrôle qu'il faut soigneusement conserver.

Les tableaux n^o 9 sont des états statistiques donnant pour l'année entière 1843, *le mouvement* des voyageurs, des bagages et des marchandises par station de départ et par station d'arrivée.

Les tableaux n^o 10 donnent les *recettes* correspondantes à ces transports.

Les tableaux sous le n^o 11 indiquent, *par mois*, le mouvement et la recette des transports de toute espèce effectués en 1843.

Les tableaux n^o 12 donnent des renseignements analogues *par station*.

| | |
|---|--------------------|
| La recette totale en 1843 a été de. fr. | 9,041,268 76 |
| de laquelle somme il faut déduire celle de. | 46,829 43 |
| due à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales ; de sorte que la recette réelle du chemin de fer a été de. fr. | <hr/> 8,994,439 33 |

Ce sont là les recettes du chemin de fer perçues directement du chef des transports en 1843.

Le chemin de fer a produit, en outre, pour le trésor public, pendant la même année, du chef de ventes d'objets trouvés, et hors d'usage, de location d'herbages et de terrains, etc., fr. 30,642-51, et de plus il a rendu *gratuitement* au trésor, des services que l'on peut évaluer au moins à fr. 160,000, pour le transport des dépêches et des voitures ambulantes de la poste, et pour le service de la construction et du parachèvement des diverses lignes du chemin de fer.

Les tableaux n^o 13 indiquent la valeur des objets qui se trouvaient en approvisionnement au magasin central de Malines au 1^{er} janvier 1843 et au 1^{er} janvier 1844, c'est-à-dire au commencement et à la fin de l'année 1843.

Le tableau n^o 14 est le relevé général des rails et accessoires qui ont été remplacés sur les diverses sections, pendant l'année 1843. La quantité totale de rails remplacés est de 2,005 rails, dont 537 par suite de rupture, et 1,468 par suite d'usure.

Enfin, le tableau n° 15 présente la situation du matériel des transports, à la date du 1^{er} janvier 1844. L'administration possédait à cette époque :

143 locomotives (dont 25 *en réparation*).

138 tenders.

606 voitures diverses pour le transport des voyageurs.

1,585 waggons pour marchandises et bagages dont :

1,034 pour fers, bois, charbons, etc.

73 pour bétail.

21 pour chevaux.

53 pour voitures (équipages).

60 pour bagages.

344 fermés pour marchandises diverses.

Et enfin 327 waggons divers de service.

Bruxelles, le 6 février 1844.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

RELEVÉ GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1^{er} mai 1884 jusqu'au 31 décembre 1884.

| ROUTE PROPREMENT DITE. | | | | | | STATIONS. | | RAVITAILLEMENTS, CONSTRUCTIONS MATERIELLES ET DÉPENSES DE TOUTES NATURES ET ATTENDUS. | DEPENSES GÉNÉRALES. | TOTAL POUR LA ROUTE ou LES STATIONS. | SÉRIÉS DES TRANSPORTS. | Observations. |
|--|----------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------|---------------|-----------------------------|-------------------|--|--|---|--------------------------|---------------|
| RÉSOLUTION DES SECTION. | MÈTRES D. R. 1884 1884. | MÈTRES D. R. 1884 1884. | PROBABILITÉ DES DÉPENSES. | | PLANTATIONS. | OFFICIELS MÈTRES CARRÉS. | MÉTRES CARRÉS. | | | | | |
| | | | MOYEN. | MAXIMUM. | | | | | | | | |
| LIGNE DU NORD. | | | | | | | | | | | | |
| Drouelle à Melun | 800,758 75 | 13,267 00 | 155,701 94 | 329,740 61 | 1,251,702 15 | 11,180 14 | 30,274 05 | 3,200,136 75 | Personnel | 3,707,002 00 | Construction et matériel | 8,490,761 60 |
| Reims à Melun | 919,783 24 | 30,232 67 | 4,623,768 61 | 519,964 00 | 1,135,314 61 | 18 05 68 | 30,779 41 | 4,589,613 11 | Frais de bureau, dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 107,400 14 |
| LIGNE DE L'EST. | | | | | | | | | | | | |
| Reims à Verdun | 886,827 28 | 16,751 96 | 1,474,670 65 | 362,070 17 | 1,478 97 68 | 12,021 40 | 574 00 | 4,463,677 94 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Trouillet à Givet | 1,147,197 97 | 39,614 86 | 1,173,335 00 | 296,361 72 | 1,814,014 04 | 15,837 90 | 79,824 79 | 4,513,295 10 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 1,748,956 58 | 44,175 28 | 5,019,587 70 | 823,71 00 | 1,210 025 43 | 10,859 90 | 4,468 20 | 12,021 40 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 289,954 27 | 5,582 50 | 1,261 849 43 | 300,000 00 | 700,200 38 | 11,828 48 | 9,569 47 | 2,124,184 64 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| RAVITAILLEMENTS DES STATIONS ET STATIONS. | | | | | | | | | | | | |
| Reims à Verdun | 373,823 23 | 14,010 11 | 1,037 02 00 | 31,622 00 | 1,074,074 25 | * | 2,711 58 | 4,138,772 02 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 307,843 83 | 6,484 05 | 4,884 00 | 120,470 00 | 420,470 00 | * | 8,211 31 | 1,138,772 02 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 516,442 22 | 23,700 17 | 1,159,286 11 | 164,964 00 | 475,984 00 | * | 830 00 | 5,269,006 66 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 807,673 09 | 3,162 13 | 1,074 226 30 | 36,100 00 | 4,813,602 78 | * | 1,543 30 | 1,138,772 02 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| FOUR DE L'EST. | | | | | | | | | | | | |
| Reims à Verdun | 832,187 07 | 12,489 06 | 1,046,214 07 | 376,484 28 | 1,494,067 56 | 4,058 74 | 11,882 21 | 4,465,712 31 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 646,267 14 | 5,461 02 | 3,071 470 81 | 172,854 44 | 1,023,102 10 | 16,803 00 | 3,274 73 | 4,465,712 31 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 611,879 36 | 10,181 92 | 1,078,192 53 | 322,900 43 | 1,298,063 56 | 15,454 00 | * | 4,060,683 66 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 478,873 26 | 20,134 01 | 1,721,000 30 | 58,458 00 | 954,001 46 | 1,406 00 | * | 3,069,002 00 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 1,760,829 00 | 14,350 74 | 1,745,076 00 | 90,001 69 | 920,523 28 | 97 50 | 5,103 83 | 4,236,382 83 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 3,247,223 87 | 20,284 44 | 11,607,272 60 | 115,620 00 | 1,472,502 47 | * | 6,024 10 | 20,187,200 60 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 552,224 81 | 19,223 88 | 624,759 78 | 66,269 00 | 809,720 42 | 7,421 06 | 3,614 73 | 1,246,798 16 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| LIGNE DE L'EST. | | | | | | | | | | | | |
| Reims à Verdun | 3,462,289 00 | 35,000 36 | 1,325,819 34 | 399,331 00 | 511,789 30 | 3,294 88 | 11,440 56 | 4,462,607 60 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 881,623 77 | 4,678 03 | 3,000,623 15 | 17,044 14 | 2,45,024 33 | 7,346 40 | 54 48 | 4,465,656 00 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 1,460,210 58 | 8,115 05 | 1,418,081 14 | 46,230 00 | 151,211 30 | * | 18,894 20 | 3,475,620 00 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 1,114,918 85 | 5,418 14 | 1,451,329 79 | 163,880 48 | 508,007 69 | * | 5,203,411 46 | 1,138,772 02 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 339,274 46 | 1,110 23 | 511,081 32 | 50,180 88 | 164,444 79 | * | 7,456 24 | 895,847 00 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| ARRIVÉES ET DÉPARTS. | | | | | | | | | | | | |
| Reims à Verdun | 1,850,266 14 | 19 32 34 | 4,061,676 98 | 303,181 47 | 1,320,097 13 | * | 831 00 | 7,072,746 51 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| Reims à Verdun | 1,390,814 22 | 4,207 40 | 3,244,791 80 | 322,499 00 | 662,121 72 | * | 811 10 | 3,474,815 00 | Études et dépenses générales, autres, autres | 100,111 65 | Matériel de traction | 1,107,243 83 |
| TOTAL des dépenses de premier établissement. | 34,451,737 16 | 508,079 03 | 26,097,150 37 | 4,227,600 01 | 31,074,268 91 | 144,846 70 | 110,014 51 | 117,971,956 69 | | 3,890,164 00 | 120,748,831 16 | 16,824,746 12 |

RECAPITULATION
DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

| | |
|--|-----------------|
| Indemnités aux anciens ouvriers | 100,275 26 |
| Caractères des Stations et Dépense | 5,874,851 70 |
| Dépense générale personnel dans le calcul de la main-d'œuvre | 3,890,164 00 |
| TOTAL des dépenses de premier établissement | 190,748,233 10 |
| Matériel des transports | 16,824,746 12 |
| TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement | 1,07,971,956 22 |

RECAPITULATION GÉNÉRALE
DES PAIEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

| | |
|---|----------------|
| Les dépenses de premier établissement (premier et second) dans les tableaux ci-dessus | 117,971,956 22 |
| Il faut ajouter, sous le chapitre des fonds spéciaux de construction, les sommes suivantes: | |
| 1. Sommes imputées sur le fonds spécial, relatif aux travaux de construction | 100,000 00 |
| 2. Sommes des versements faits à l'Administration de l'Est, au titre de travaux de construction | 875,000 00 |
| 3. Sommes des versements faits à l'Administration de l'Est, au titre de travaux de construction | 62,000 00 |
| 4. Sommes des versements faits à l'Administration de l'Est, au titre de travaux de construction | 97,976 22 |
| TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction | 1,001,046 22 |
| TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction | 118,972,992 44 |

1

N° 2.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE, au 1^{er} janvier 1844, des sommes mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement des chemins de fer, décrétés par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

| LOIS PAR LESQUELLES LES CRÉDITS ont été accordés. | FONDS VOTÉS. | CAPITAUX EFFECTIFS. | REVENUS | | |
|---|-----------------|------------------------------|---|--------------|------------------------------|
| | | | REMBOURSEMENTS | ROUTES. | CHEMIN DE FER. |
| 1 ^{er} mai 1834. (<i>Bons du trésor</i>). | 10,000,000 | . | . | . | 10,000,000 00 |
| 18 juin 1836. (<i>Emprunt 4 p. %</i>). | 30,000,000 | 27,364,163 74 | 10,000,000 00 | 350,000 00 | 14,524,163 74 |
| 12 novembre 1837. (<i>Bons du trésor</i>). | 10,000,000 | . | . | 933,551 43 | 9,066,448 57 |
| 25 mai 1838. (<i>Emprunt 3 p. %</i>). | 37,000,000 | 35,778,033 70 | 10,000,000 00 | 2,577,225 88 | 23,200,807 82 |
| 28 décembre 1839. (<i>Bons du trésor</i>). | 12,000,000 | . | . | 968,737 15 | 11,031,262 85 |
| 21 juin 1840. (<i>Bons du trésor</i>). | 5,000,000 | . | . | 510,122 61 | 4,489,877 39 |
| 26 juin 1840. (<i>Emprunt 5 p. %</i>). | 82,000,000 | 82,000,000 00 | 12,000,000 00 5,038,533 69 5,000,000 00 | 2,383,293 17 | 53,951,503 38 |
| 29 septembre 1842. (<i>Emprunt 5 p. %</i>). | 29,250,000 | 29,250,000 00 ^(a) | . | . | 13,065,750 06 ^(b) |
| | | 174,392,197 44 | 42,038,533 69 | 7,722,930 24 | 139,329,813 81 |

(a) Dans cette somme, fr. 24,000,000 sont destinées à l'achèvement du chemin de fer, et sont réparties par la loi de la manière suivante :

| | |
|---|----------------|
| Pour les lignes décrétées | 17,000,000 |
| Pour les bâtiments et clôtures des stations | 3,500,000 |
| Pour le matériel de locomotion | 3,500,000 |
| Total | fr. 24,000,000 |

| LOI. | | | RESTANT DISPONIBLE | | ROUTES DANS LE SUDEST-PIEMONT. | PARACHÈTEMENT DE L'ENTRÉE D'AYERS. | CANALISATION DE LA CAMPINE. |
|-------------------------|---------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------|
| REPRISE DELS BAIERS. | CHENIS DE FER RIVÉANS. | TOTAL DE L'EMPLOI. | POUR LES ROUTES. | POUR LES CHEMINS DE FER. | | | |
| * | * | * | * | * | * | * | * |
| 2,490,000 | * | 27,364,163 74 | * | * | * | * | * |
| * | * | * | * | * | * | * | * |
| * | * | 85,778,033 70 | * | * | * | * | * |
| * | * | * | * | * | * | * | * |
| * | 3,349,600 | 81,722,930 24 | 277,069 76 | * | * | * | * |
| * | * | 13,065,760 06 | * | 10,934,249 94 | 2,000,000 | 1,500,000 | 1,750,000 |
| 2,490,000 | 3,349,600 | 157,930,877 74 | 277,069 76 | 10,934,249 94 | 2,000,000 | 1,500,000 | 1,750,000 |
| 174,392,197 44 | | | | | | | |

(6) Cette somme se subdivise de la manière suivante :

- fr. 8,714,000 74 ont été dépensés pour les lignes décrétées.
- 1,030,892 30 id. bâtiments et clôtures des stations.
- 1,563,797 02 id. matériel.
- 1,767,000 00 encore à régulariser par la cour des comptes.

Somme égale • 13,065,760 06

4

Dépenses d'exploitation du chemin de fer pendant l'année 1843.

Situation au 1^{er} janvier 1844, du chap. III, titre F^r du budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1843.

| NATURE DE LA DÉPENSE. | SOMMES | | TOTAL. |
|---|------------|-----------------------------------|------------|
| | LIQUIDÉES. | A LIQUIDER (approximativement) | |
| ARTICLE PREMIER. | | | |
| Administration générale. | | | |
| Traitements des fonctionnaires employés..... | 138,567 54 | 483 33 | 159,050 87 |
| Id. variables..... | 13,448 33 | 900 00 | 14,348 33 |
| Indemnités pour frais de route et de bureau..... | 455 00 | 2,000 00 | 2,455 00 |
| Salaire d'ouvriers..... | 6,418 10 | 389 56 | 6,817 66 |
| Indemnités, récompenses, secours..... | 3,837 40 | 2,200 00 | 6,037 40 |
| Loyer des bureaux de la direction, contributions..... | 6,300 00 | " | 6,300 00 |
| Fournitures de bureaux..... | 14,471 38 | 300 00 | 14,771 38 |
| Impressions..... | 72,914 51 | 6,350 10 | 79,264 61 |
| Mobilier..... | 3,233 40 | 1,075 21 | 4,308 61 |
| Menues dépenses..... | 11,857 97 | 4,100 00 | 15,957 97 |
| Totaux..... | 291,563 63 | 17,808 20 | 309,311 83 |

ART. 2.

Service de l'entretien des routes et des stations.

| | | | |
|--|--------------|------------|--------------|
| Traitements des fonctionnaires et employés..... | 91,408 39 | 100 00 | 91,508 39 |
| Id. variables..... | 14,260 00 | 2,500 00 | 16,760 00 |
| Indemnités de frais de route et de bureau..... | 625 00 | 1,800 00 | 2,425 00 |
| Id. pour travail extraordinaire, récompenses, secours..... | 275 30 | " | 275 30 |
| Fournitures de billes..... | 62,776 58 | 115,603 20 | 178,379 78 |
| Id. de rails, chevilles, clavettes, etc..... | 16,683 49 | 105,000 00 | 121,683 49 |
| Id. de matériaux divers..... | " | " | " |
| Travaux et main-d'œuvre d'entretien des routes, etc.... | 875,296 58 | 76,600 78 | 951,897 36 |
| Fournitures et réparations d'outils et ustensiles..... | 317 82 | " | 317 82 |
| Dépenses diverses et extraordinaires..... | 7,595 60 | " | 7,595 60 |
| Totaux..... | 1,069,238 76 | 301,803 98 | 1,371,042 74 |

| NATURE DE LA DÉPENSE. | SOMMES | | TOTAL. | |
|--|---|-----------------------------|--------------|------------|
| | LIQUIDÉES. | À LIQUIDER (approuvées). | | |
| Ann. 3. | | | | |
| Service de locomotion et entretien de matériel. | | | | |
| Traitements des fonctionnaires et employés..... | 129,069 08 | • | 129,069 98 | |
| Id. variables..... | 21,426 67 | 2,175 00 | 23,601 67 | |
| Indemnités pour frais de route et de bureaux..... | 622 50 | • | 622 50 | |
| Salaires des { | Chefs d'ateliers, machinistes, etc..... | 722,463 72 | 38,000 00 | 760,463 72 |
| | Id., outriers, etc., de l'arsenal... | 173,817 47 | 6,100 00 | 179,917 47 |
| | Ouvriers des fours à coak..... | 40,528 38 | 2,160 00 | 42,628 38 |
| Indemnités, primes, récompenses, secours, etc..... | 25,123 23 | 1,800 00 | 26,923 23 | |
| Fournitures de coak et de bouille..... | 510,549 16 | 130,049 00 | 640,598 16 | |
| Id. de bois de chauffage..... | 15,346 51 | 659 07 | 16,005 58 | |
| Graissage : fournitures d'huile de Gallipoli, etc..... | 120,094 58 | • | 120,094 58 | |
| Nettoyage : id. d'étoques, savon, etc..... | 32,248 51 | 5,792 28 | 38,040 79 | |
| Éclairage : id. d'huile épurée, etc..... | 67,601 54 | 4,000 00 | 71,601 54 | |
| Fournitures de cordes, ficelles, etc..... | 25,732 62 | 3,867 41 | 29,600 03 | |
| Id. pièces de réchange pour locomotives.... | 99,950 67 | 30,980 00 | 130,930 67 | |
| Id. id. voitures..... | 1,674 40 | 1,460 55 | 3,134 95 | |
| Id. tubes en laiton..... | 60,072 75 | • | 60,072 75 | |
| Id. d'essieux pour locomotives..... | 9,125 99 | 28,400 00 | 37,525 99 | |
| Id. id. voitures..... | 11,243 86 | 3,000 00 | 14,243 86 | |
| Id. bandages de roues pour locomotives.... | 12,526 81 | • | 12,526 81 | |
| Id. id. voitures..... | 24,630 54 | • | 24,630 54 | |
| Id. rotings et cercueux..... | 997 50 | • | 997 50 | |
| Id. métaux, cuivre, plomb, etc..... | 68,148 25 | 10,000 00 | 68,148 25 | |
| Id. bois divers..... | 39,742 67 | • | 39,742 67 | |
| Id. garnitures de voitures..... | 13,516 96 | 6,239 83 | 19,756 78 | |
| Id. couleurs, vernis, etc..... | 12,321 52 | 784 99 | 13,106 51 | |
| Id. outils et ustensiles..... | 30,225 06 | 18,785 51 | 49,011 57 | |
| Id. lanternes, réverbères, etc..... | 5,415 75 | • | 5,415 75 | |
| Id. vis-à-bois, fil de fer, etc..... | 3,403 09 | 16,601 94 | 20,005 03 | |
| Travaux divers, dépenses extraordinaires..... | 53,493 13 | 20,678 20 | 74,171 33 | |
| Totaux..... | 2,321,115 11 | 831,473 77 | 2,652,588 88 | |

| NATURE DE LA DÉPENSE. | | SOMMES | | TOTAL. |
|--------------------------------|--|---------------------|--|---------------------|
| | | LIQUIDÉES. | A LIQUIDER (approuvées et restant). | |
| ART. 4. | | | | |
| Service des transports. | | | | |
| Inspection et contrôle. | Traitements des fonctionnaires, etc..... | 32,279 98 | " | 32,279 98 |
| | Indemnités de frais de route, etc..... | 9,858 33 | " | 9,858 33 |
| Service général | Chefs de station, employés, etc..... | 142,013 60 | 80 00 | 142,093 60 |
| Les stations | Traitements supplémentaires..... | 5,646 67 | " | 5,646 67 |
| | Salaires d'ouvriers..... | 62,175 59 | 4,100 00 | 66,275 59 |
| | Traitements des gardes-convois..... | 175,360 03 | 92 50 | 175,452 53 |
| Service des recettes. | Voyageurs : traitements des employés... | 47,433 98 | " | 47,433 98 |
| | Bagages : id..... | 32,272 45 | " | 32,272 45 |
| | Petites marchandises : id..... | 72,963 82 | 183 33 | 73,149 15 |
| | Grosses id. id..... | 53,361 68 | " | 53,361 68 |
| Service des dépenses. | Aux bagages..... | 70,129 97 | 3,300 00 | 73,429 97 |
| | Aux petites marchandises..... | 39,084 02 | 2,100 00 | 41,184 02 |
| | Aux grosses id..... | 147,674 07 | 7,900 00 | 155,574 07 |
| | Indemnités, récompenses et secours..... | 7,976 56 | 190 00 | 8,166 56 |
| | Frais de camionnage..... | 116,979 35 | 13,000 00 | 129,979 35 |
| | Indemnités pour pertes et avaries..... | 6,277 11 | 1,500 00 | 7,777 11 |
| | Loyers des locaux et contributions..... | 4,769 84 | 500 00 | 5,269 84 |
| | Dépenses diverses..... | 5,834 40 | 2,017 29 | 7,851 69 |
| | Total..... | 1,032,093 43 | 34,963 12 | 1,067,056 55 |

RÉCAPITULATION.

| DÉSIGNATION DES ARTICLES. | TOTAL | SOMMES | RESTE | |
|------------------------------|--------------|--------------|-------------|-----------|
| | DES DÉPENSES | ALLOUÉES. | DISPONIBLE. | DÉFICIT |
| ARTICLE PREMIER. | | | | |
| ADMINISTRATION GÉNÉRALE..... | 309,311 83 | 291,500 00 | . | 17,811 83 |
| ART. 2. | | | | |
| SERVICE DES ROUTES..... | 1,371,042 74 | 1,443,000 00 | 71,957 26 | . |
| ART. 3. | | | | |
| SERVICE DE LOCOMOTION..... | 2,632,688 88 | 2,570,700 00 | . | 81,888 88 |
| ART. 4. | | | | |
| SERVICE DES TRANSPORTS..... | 1,067,056 55 | 1,094,800 00 | 27,743 45 | . |
| Totaux..... | 5,400,000 00 | 5,400,000 00 | 99,700 71 | 99,700 71 |

(9)

N° 4.

TABLEAU STATISTIQUE
DE LA CONSOMMATION DU COAK,
PENDANT L'ANNÉE 1848.

| MOIS. | NOMBRE TOTAL DE LITRES PARCOURUS. | NOMBRE D'HEURES DE STATIONNEMENT. | NOMBRE DE LOCOMOTIVES UTILISÉES. | CONSOMMATION TOTALE DE COAL. | RÉPARTITION DU COAL CONSOMMÉ | | | | CONSOMMATION TOTALE PAR LITRE PARCOURU. | CONSOMMATION MOYENNE par litre de 5 litres, en 1840 et 1841. | | |
|-----------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|------------------------------|--|--|---------------------------------------|--|--|---------|---------|
| | | | | | POUR LE PARCOURS. | POUR le stationnement à raison de 24 hect. 25/24 lit. par heure. | POUR L'ALIMENTA- TION DES MACHINES. | POUR LES MACHINES RÉSERVÉES. | | en kil. | en kil. | en kil. |
| JANVIER.. | 28,262 | 6,690 | 1,508 | 2,318,646 | 1,306,907 | 175,743 | 422,730 | 124,216 | 82.04 | 108.15 | 104.07 | 106.66 |
| FÉVRIER.. | 23,284 | 5,746 | 1,399 | 1,941,376 | 1,313,303 | 150,832 | 374,675 | 103,075 | 76.80 | 108.73 | 110.88 | 109.82 |
| MARS.... | 26,892 | 5,970 | 1,515 | 1,084,290 | 1,317,838 | 136,712 | 404,050 | 101,790 | 73.79 | 102.87 | 101.06 | 102.42 |
| AVRIL.... | 26,106 | 5,630 | 1,443 | 1,770,630 | 1,169,213 | 148,037 | 387,590 | 75,810 | 67.83 | 95.97 | 96.64 | 96.31 |
| MAI..... | 26,887 | 3,952 | 1,398 | 1,696,730 | 1,022,210 | 156,240 | 371,210 | 77,070 | 65.11 | 90.06 | 93.78 | 91.89 |
| JUIN..... | 25,825 | 5,703 | 1,240 | 1,551,830 | 1,000,222 | 149,703 | 327,670 | 74,283 | 60.09 | 90.97 | 89.29 | 90.13 |
| JUILLET.. | 29,486 | 5,973 | 1,480 | 1,734,670 | 1,056,685 | 156,705 | 383,120 | 128,100 | 54.89 | 87.71 | 91.61 | 90.16 |
| AOUT.... | 32,391 | 7,466 | 1,671 | 1,927,100 | 1,188,618 | 185,982 | 439,075 | 108,425 | 59.49 | 88.96 | 97.02 | 91.49 |
| SEPTEMBRE | 36,156 | 9,024 | 1,820 | 2,169,160 | 1,354,920 | 236,890 | 488,805 | 98,703 | 59.99 | 98.17 | 96.30 | 92.26 |
| OCTOBRE.. | 37,556 | 9,042 | 1,836 | 2,467,640 | 1,579,498 | 237,352 | 565,890 | 144,906 | 68.71 | 93.68 | 104.30 | 98.98 |
| NOVEMBRE | 39,742 | 8,626 | 1,573 | 2,674,945 | 1,807,418 | 223,807 | 514,605 | 126,115 | 67.31 | 97.20 | 104.90 | 101.05 |
| DECEMBRE | 40,879 | 9,668 | 1,916 | 2,663,090 | 1,789,515 | 253,783 | 518,700 | 101,890 | 65.17 | 106.75 | 105.42 | 106.08 |
| | 375,434 | 85,403 | 19,188 | 24,911,625 | 16,258,487 | 2,241,838 | 5,148,780 | 1,255,520 | 66.33 | 96.46 | 99.94 | 98.15 |

| ECONOMIE BOITEUSE PAR LIEUE EN 1843 | | QUANTITE TOTAL DE COAK ECONOMISE. | | | VALUER DU COAK ECONOMISE à raison DE 25-25 P. 100 KIL. | | A DÉDUIRE LES TROIS PARTIES DES OMBRETTES DE CHAQUE BOITEUSE. | | RESTE ECONOMIE POUR L'ADMINISTRATION. | | COAK CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE DE 5 KILOM. PARCOURS EN 1843. | | | | | Rapport de la consommation de coak employé pour le parcours de 5 lieues avec la consommation totale. | | Observations. |
|--|--------------|---|-----------|------------|---|------|--|------|---|------|---|------|------|------|------|---|--------|--|
| KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | KIL. | P. 100 | |
| 24.52 | 692,984.24 | 18,079.93 | 905.25 | 17,174.70 | 56.47 | 6.22 | 14.06 | 4.39 | 25.37 | 31 | 1/2 | | | | | | | (n) Le coak employé pour le parcours des machines de réserve a été compris dans la consommation de ces machines. |
| 33.02 | 834,877.68 | 21,781.93 | 1,419.80 | 20,362.13 | 51.96 | 5.97 | 14.80 | 4.08 | 26.85 | 32 | 1/2 | | | | | | | |
| 28.63 | 769,917.96 | 20,087.16 | 2,116.50 | 17,970.66 | 49.00 | 5.83 | 15.06 | 3.90 | 24.79 | 33 | 1/2 | | | | | | | |
| 28.48 | 743,470.40 | 19,397.14 | 2,676.95 | 16,720.19 | 44.41 | 5.67 | 14.85 | 2.90 | 23.42 | 34 | 1/2 | | | | | | | |
| 28.78 | 773,807.86 | 20,188.64 | 3,330.85 | 16,857.79 | 46.62 | 5.81 | 13.81 | 2.87 | 22.49 | 35 | 1/2 | | | | | | | |
| 30.04 | 776,783.00 | 20,240.17 | 3,391.60 | 16,848.57 | 38.73 | 5.80 | 13.68 | 2.88 | 21.36 | 35 | 1/2 | | | | | | | |
| 31.21 | 621,066.12 | 24,031.21 | 1,332.50 | 22,698.71 | 35.87 | 5.32 | 13.35 | 4.33 | 33.02 | 39 | | | | | | | | |
| 32.00 | 1,036,512.00 | 27,042.39 | 1,271.00 | 25,771.39 | 36.69 | 6.05 | 13.56 | 3.20 | 22.80 | 38 | 1/2 | | | | | | | |
| 32.27 | 1,166,764.12 | 30,440.81 | 998.25 | 29,442.56 | 37.47 | 6.56 | 13.51 | 2.46 | 22.02 | 37 | 1/2 | | | | | | | |
| 33.27 | 1,249,434.85 | 32,898.27 | 711.23 | 31,887.02 | 42.66 | 6.32 | 13.47 | 3.86 | 23.65 | 36 | | | | | | | | |
| 33.74 | 1,340,893.68 | 34,983.93 | 444.25 | 34,539.70 | 45.48 | 5.63 | 12.95 | 3.25 | 21.83 | 32 | | | | | | | | |
| 40.91 | 1,672,359.88 | 43,631.86 | 678.00 | 42,953.86 | 43.78 | 6.21 | 12.68 | 2.49 | 21.39 | 33 | | | | | | | | |
| 31.62 | 1,977,906.20 | 312,533.49 | 19,276.20 | 293,257.29 | 43.30 | 5.97 | 13.72 | 3.34 | 23.03 | 35 | 1/2 | | | | | | | |

12

. 13

N° 5.

ÉTAT

DE LA FABRICATION DU COAK,

PENDANT L'ANNÉE 1848.

| EMPLACEMENT DES FOURS. | MONTANT DES SALAIRES | | | NOMBRE DE MÉT. CUBES de CHARBONS employés. | PRIX DES CHARBONS employés. | NOMBRE D'HECTOL. DE CHARBONS | | |
|---------------------------|----------------------|-------------|-----------|--|-----------------------------------|------------------------------|---|---------|
| | D'EMPLOYÉS. | D'OUVRIERS. | TOTAL. | | | DÉLIVRÉS AUX ATRIAGES. | EXPLOITÉS à la fabrication DU COAK. | TOTAL. |
| MARINES..... | 1,860 00 | 14,807 00 | 16,467 00 | 12,245,371 | 202,874,60 | 11,268 | 123,608 | 134,936 |
| GAND..... | 2,220 00 | 9,177 20 | 11,397 20 | 7,281,924 | 137,254,17 | 2,668 | 78,060 | 80,723 |
| OSYENDE..... | " | 3,854 41 | 3,354 41 | 2,011,359 | 40,139,97 | 694 | 22,626 | 23,219 |
| ARS..... | 1,200 00 | 10,660 67 | 11,860 00 | 10,380,874 | 113,678,84 | 3,790 | 108,566 | 112,302 |
| HAT..... | 1,200 00 | 4,732 70 | 5,932 70 | 4,303,670 | 60,253,11 | 2,840 | 47,037 | 49,883 |
| | (a) 6,760 00 | " | 6,760 00 | " | " | " | " | " |
| Total..... | 13,240 00 | 42,521 98 | 55,761 98 | 36,223,408 | 554,230,89 | 21,262 | 379,861 | 401,123 |

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

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

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

| PRIX DE REVIENT d'un RECETOITRE de CHARBONS. | VALEUR DU CHARBON | | PRODUITS OBTENUS | | PRODUITS MOYENS PAR HECTOLITRE. | | PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE COAK (c). | | | PRIX DE REVIENT du COAK PAR HECTO KILOGRAMME (c) |
|--|-----------------------|------------------------------------|------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------------------------|--|--|--------|--|
| | DÉLIVRÉ AUX ATELIERS. | EXPLOITÉ à la fabrication du COAK. | COAK. — Hectolitre (5) | PETIT COAK. — Hectolitre. | COAK. — Hectolitre. | PETIT COAK. — Hectolitre. | CHARBON. | Mixte (coak, anthracite) (c) par hectolitre. | TOTAL. | |
| 1,5935 | 16,941 44 | 185,933 36 | 198,091½ | 4,979½ | 1,602 | 0,040 | 0,938 | 0,094 | 1,032 | 29,58 |
| 1,7007 | 4,520 46 | 132,763 71 | 132,650½ | 5,652½ | 1,609 | 0,072 | 1,001 | 0,007 | 1,098 | 31,34 |
| 1,7287 | 1,199 72 | 38,940 25 | 38,940 | 1,101½ | 1,593 | 0,049 | 1,084 | 0,104 | 1,188 | 33,94 |
| 1,0117 | 3,840 41 | 109,838 43 | 181,241 | 6,339 | 1,609 | 0,038 | 0,960 | 0,076 | 0,670 | 18,31 |
| 1,2078 | 3,437 40 | 56,815 71 | 76,869½ | 4,088½ | 1,034 | 0,056 | 0,739 | 0,183 | 0,827 | 23,63 |
| . | . | . | . | . | . | . | . | 0,011 | 0,011 | . |
| 1,3817 | 29 377 71 | 524,853 18 | 624,793 | 23,161½ | 1,644 | 0,058 | 0,840 | 0,089 | 0,929 | 25,54 |

| DESIGNATION DES STATIONS. | QUANTITES DE COAK fournie en 1943 | PRIX par 1,000 KIL. | | MONTANT. |
|---------------------------|-----------------------------------|---------------------|----|-----------|
| | | Fr. | c. | |
| Quiertrain..... | Kilog. 1,793,435 | 25 00 | | 44,836 91 |
| Jemmapes..... | 347,585 | 24 50 | | 8,515 84 |
| Manoge..... | 188,890 | 17 80 | | 3,273 24 |
| Charleroy..... | 420,070 | 17 80 | | 7,477 24 |
| Guillemins (Léze)..... | 381,500 | 20 00 | | 7,630 00 |
| | 3,128,490 | | | 71,732 23 |

Coak fourni à l'administration du chemin de fer pendant l'année 1943.

N° 6.

Répartition du nombre total de lieues parcourues, pendant l'année 1843, entre les divers services.

| DESIGNATION DES MOIS. | SERVICE DES | | | | Observations. |
|--------------------------|----------------|--------------------|-------------------------|---------|---------------|
| | VOYAGEURS | MARCHAN- DISES. | TRANSPORTS DE SABLE. | TOTAL. | |
| Janvier | 21,375 | 6,809 | 78 | 28,262 | |
| Février | 19,440 | 5,772 | 72 | 25,284 | |
| Mars | 20,771 | 6,041 | 80 | 26,892 | |
| Avril | 19,853 | 6,160 | 12 | 26,025 | |
| Mai | 20,748 | 5,864 | 275 | 26,887 | |
| Juin | 20,297 | 5,528 | " | 25,825 | |
| Juillet | 23,131 | 6,325 | " | 29,456 | |
| Août | 26,328 | 6,063 | " | 32,391 | |
| Septembre | 28,907 | 7,249 | " | 36,156 | |
| Octobre | 28,230 | 9,325 | " | 37,555 | |
| Novembre | 25,260 | 14,482 | " | 39,742 | |
| Décembre | 24,377 | 15,921 | 81 | 40,379 | |
| Total | 279,297 | 95,529 | 598 | 375,424 | |

Renseignements sur la comptabilité des recettes.

Bruxelles, le 18 novembre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Conformément au désir que vous m'avez exprimé, j'ai l'honneur de vous adresser une note qui résume la marche suivie actuellement pour la comptabilité des recettes de toute nature, effectuées par l'administration du chemin de fer.

Le système établi aujourd'hui est le résultat de huit années d'expérience et je crois pouvoir dire qu'il serait impossible d'obtenir par d'autres moyens ni plus d'ordre, ni des garanties plus grandes.

Veillez remarquer, Monsieur le Ministre, que la vérification des recettes se fait, non-seulement au moyen des pièces fournies par chaque chef de station à la direction, mais encore et surtout, au moyen des coupons, bulletins de bagages et feuilles à souche délivrés aux voyageurs ou remis aux gardes-convois, et que ces diverses pièces arrivent à la direction de quarante bureaux différents dans un délai très court et sans repasser par les mains des employés des stations d'où elles émanent.

C'est là, je pense, Monsieur le Ministre, la meilleure garantie qu'il soit possible d'obtenir contre la fraude, car la moindre infidélité commise supposerait nécessairement la connivence de plusieurs agents.

Une fraude de cette nature ne pourrait se commettre sans être presque immédiatement découverte. Quelques exemples le démontreront à l'évidence.

Je suppose qu'un employé aux recettes des voyageurs, veuille faire servir des coupons qui lui auraient été remis en trop.

Le jour où il aura distribué ces coupons, le bordereau du chef de station renseignera moins de coupons que le nombre recueilli par les gardes. Cet employé serait immédiatement forcé en recette pour la différence.

S'il voulait faire usage de coupons falsifiés, il faudrait au préalable qu'il s'entendit avec un garde qui lui rapporterait un certain nombre de coupons. Mais cette fraude se renouvelant à des époques rapprochées, appellerait de suite l'attention des agents chargés de la vérification du nombre de coupons. Ce cas est précisément celui qui a eu lieu l'an dernier et à la suite duquel un garde et un employé ont été condamnés pour infidélité dans l'exercice de leurs fonctions.

Pour ce qui concerne les bagages, la fraude serait plus difficile encore. Chaque voyageur reçoit un bulletin, portant l'indication du prix payé. Ce bulletin est détaché d'une souche qui doit contenir les mêmes renseignements, lesquels sont répétés sur la feuille de route.

A l'arrivée à destination, la feuille de route est remise au chef de station, ainsi que les bulletins qui doivent y être rattachés. Supposons que, sur l'un des bulletins, on ait indiqué une taxe plus élevée que sur la souche et la feuille de route; le garde voudra supprimer ce bulletin; mais il ne le peut pas, car il doit dans ce cas représenter les bagages qu'il est supposé n'avoir pas délivrés et dont il est personnellement responsable.

La marche pour les marchandises est à peu de chose près la même que pour les

bagages, sauf le bulletin ; mais elle offre en quelque sorte une sécurité plus grande encore, en ce sens, que tous les négociants connaissent exactement les prix des tarifs, et que, du moment où ils sont lésés, les réclamations ne nous font pas faute. D'autre part, il est assez difficile de frauder de commun accord avec les expéditeurs sur la quantité des marchandises transportées, parce que chaque jour un certain nombre de waggons est pesé à destination et qu'une fraude de cette nature serait promptement déjouée.

J'ai cru devoir entrer dans les développements qui précèdent, parce que j'ai cru, Monsieur le Ministre, qu'au moment de la discussion du budget de 1844, les observations faites sur le *manque absolu* d'une comptabilité au chemin de fer ne manqueraient pas d'être représentées.

Je joins à la présente divers ordres de service, tous relatifs au système actuel de comptabilité des recettes qui n'a été établi que par modifications successives.

Le directeur,
MASUI.

Comptabilité des recettes
des chemins de fer.

On a semblé élever des doutes sur l'existence d'une comptabilité régulière des recettes au chemin de fer. Au dire de certaines personnes, cette branche de l'administration serait entièrement sans contrôle et il en résulterait une source féconde d'abus.

Il est loin d'en être ainsi. Je crois pouvoir affirmer que, malgré les complications nombreuses que présente nécessairement le système du transport des marchandises en détail, introduit en 1840, l'administration est parvenue, à force d'efforts, à obtenir un système de comptabilité fortement organisé, et qui présente tant pour le public que pour le trésor, toutes les garanties désirables.

J'exposerai ci-après la marche actuellement suivie pour chacune de catégories de recettes.

Service des voyageurs.

Comptabilité des coupons.
Contrôle du timbre.

Chaque mois le chef de station adresse au contrôleur de la ligne un état en double des coupons de voyageurs qu'il juge nécessaires pour les besoins du mois suivant.

Le contrôleur, après examen et visa, envoie cet état au directeur pour approbation.

L'état dûment approuvé est transmis au magasin des imprimés. Le double est déposé au bureau de vérification.

Le garde du magasin des imprimés remet au contrôleur du timbre, avec les coupons demandés, une facture en double expédition, indiquant le nombre, la nature et la valeur des coupons. Après vérification, le double de la facture lui est restitué, dûment déchargé par le contrôleur du timbre.

Celui-ci, après les avoir fait timbrer en sa présence, transmet les coupons au contrôleur de la ligne et reçoit de lui une décharge constatant le nombre, la nature et la valeur des coupons.

Le contrôleur de la ligne remet, enfin, contre reçu, les coupons à chacun des chefs de station sous ses ordres.

Ainsi, les coupons, qui, du moment où ils ont reçu l'application du timbre ont acquis une valeur, sont devenus un véritable papier-monnaie, subissent, avant d'arriver entre les mains des agents chargés de les distribuer, une triple vérification :

- 1° Celle du contrôleur du timbre ;
- 2° Celle du contrôleur de la ligne ;
- 3° Celle du chef de station.

Chacun de ces agents tient, pour cet objet, des comptes détaillés d'entrée et de sortie, de façon qu'il est toujours possible de constater le *débet* de chaque station :

- 1° Au bureau de vérification à la direction ;
- 2° Au magasin des imprimés ;
- 3° Au bureau du timbre ;

4° A celui du contrôleur de la ligne ;

5° Au bureau de la station.

Distribution des coupons.
Recette. — Inscription.
Versement.

Chaque soir après le départ du dernier convoi, les préposés à la distribution des coupons établissent le compte des coupons délivrés dans la journée et des recettes effectuées. Ce compte est remis avec les sommes perçues à l'employé chargé de la tenue du journal des recettes et du grand-livre, qui, après vérification et après en avoir passé écriture, remet les fonds au chef de station.

La recette du jour est versée, le lendemain, dans les caisses de l'État.

Vérification.

Aussitôt le versement effectué, le chef de station adresse au directeur :

1° La quittance du versement ;

2° Un bordereau indiquant, par catégorie de transports, le montant des recettes et le montant du versement qui y a rapport (1) ;

3° Un état indiquant, par destination et par classe de voitures, le nombre de coupons délivrés.

Les coupons recueillis par les gardes sont, à chaque station de passage ou d'arrivée, remis au chef de la station. Celui-ci, à la fin de la journée, les divise par bureau de départ et par classe de voiture et les renvoie à la direction avec un état récapitulatif.

Là, ces coupons sont soigneusement vérifiés. Cet état et celui transmis par le chef de la station de départ, sont confrontés, et toute différence trouvée en plus dans le nombre de coupons délivrés est mise à charge du bureau de départ.

Ainsi le bureau de vérification connaît chaque jour exactement le mouvement des voyageurs dans chaque station, le montant des recettes, ainsi que celui des versements effectués de ce chef.

A l'expiration de chaque mois, le chef de station adresse à la direction un état indiquant le mouvement des voyageurs par classes de voitures et par destination, ainsi que la recette et les versements effectués pendant le mois.

Il est formé à la direction un état récapitulatif, qui est adressé au Ministre des Travaux Publics à la fin de chaque mois. Les quittances de versement lui sont adressées tous les 10 jours.

Ces pièces sont transmises ensuite au Département des Finances.

Service des bagages.

La recette des bagages se fait au moyen d'inscriptions sur un registre-journal formé de feuilles à souches.

(1) La quittance de versement comprend les recettes de toute nature (voyageurs, bagages et marchandises). C'est pour ce motif qu'il a été nécessaire d'indiquer dans le bordereau la partie afférente dans la recette et dans le versement, à chaque nature de transport.

Le bulletin détaché de la souche est remis au propriétaire des objets ; il contient, ainsi que la souche, l'indication du nombre de colis, leur poids et le prix perçu.

Une feuille de route pour chaque destination, contenant les mêmes renseignements, est remise avec les bagages au garde-convoi, qui, après vérification, donne décharge, au bureau, des objets reçus. A l'arrivée, les gardes-convois font remise des bagages aux voyageurs, contre restitution des bulletins.

Ces bulletins sont remis au bureau de destination, qui les renvoie à la direction, accompagnés de la feuille de route et d'un relevé journalier.

Ces pièces servent à établir l'exactitude des taxes, la régularité de la perception et à contrôler les écritures de chaque bureau de départ.

Ces relevés, après vérification, sont transcrits par le bureau de vérification sur des registres présentant, *par bureau, par jour et par destination*, le mouvement et la recette.

Le préposé aux bagages fait chaque soir sa situation de caisse et la remet avec la recette au commis chargé du grand-livre. Ce dernier, après vérification, en passe écriture et verse les fonds entre les mains du chef de station.

De même que pour la recette des voyageurs, les résultats, pour les bagages, sont détaillés par le chef de station, dans le bordereau qu'il adresse chaque jour au directeur avec la quittance de versement.

Service des marchandises.

L'inscription des marchandises se fait dans des registres indiquant, *par départ, par jour et par destination*, les objets admis au transport, le nombre de colis, leur poids, le numéro du tarif et la recette.

Indépendamment du bordereau ou de la lettre de voiture à fournir par l'expéditeur, chaque convoi est accompagné d'une feuille de route dressée par destination et contenant les mêmes indications que le registre d'inscription.

La recette s'effectue *ou en ports payés d'avance ou en ports à payer à destination*.

Les feuilles de route ont une souche, que le commis aux marchandises détache au moment de l'expédition ; toutes les souches sont envoyées à la direction à la fin de chaque journée, accompagnées d'un relevé dressé par le chef de station.

Les feuilles de route remises au bureau de destination sont renvoyées par ce bureau à la direction, après avoir été transcrites dans un registre de factage, sur lequel le destinataire donne décharge lors de la remise des marchandises.

Toutes ces pièces servent, à la direction, à vérifier l'exactitude des taxes et la régularité des écritures des stations.

Après vérification les résultats sont inscrits sur des registres indiquant, *par bureau, par jour, par destination et par catégorie de tarifs*, le mouvement et la recette.

Une grande partie des recettes de marchandises étant transportée en ports à percevoir, il est impossible aux préposés à cette branche de service, de verser chaque jour intégralement le montant total du prix des transports effectués.

Ils établissent néanmoins, à la fin de chaque journée, leur situation, qui est remise à l'employé chargé de la tenue du grand-livre et qui en passe écriture.

Le montant des prix de transport des marchandises expédiées *en ports à recevoir*, a nécessité, dans chaque bureau, l'ouverture d'un compte en *doit et avoir*, avec chaque bureau de destination.

Ce compte se règle toutes les fois que la somme due par un bureau de marchandises à un autre s'élève à fr. 500. Il doit, en outre, être arrêté à l'expiration de chaque mois, de manière que chaque chef de station puisse verser mensuellement le montant total de ses recettes.

Bureau de vérification.

Il résulte de ce qui précède que toutes les opérations qui se font dans les bureaux des stations sont rigoureusement vérifiées par la direction à laquelle sont transmises toutes les pièces comptables émanées de chaque bureau.

Ces pièces revenant à la direction par l'intermédiaire des bureaux de *destination*, et devant concorder de tout point avec les documents transmis par les bureaux d'*expédition*, les fraudes deviennent en quelque sorte impossibles et les erreurs sont immédiatement découvertes.

Indépendamment de la vérification faite à la direction, les bureaux sont visités et examinés en détail :

1° Tous les mois, par l'un des vérificateurs attachés au bureau de vérification et qui reçoivent à cet effet un ordre spécial du directeur.

Ils adressent immédiatement au directeur un procès-verbal de chaque opération, signé par eux et par le chef de station.

2° Tous les huit jours au moins, par le contrôleur de la ligne qui s'assure spécialement de la régularité des écritures, et de tout ce qui a rapport au transport des hommes et des choses.

3° Tous les ans une fois, par l'inspecteur des transports.

À l'expiration de chaque mois, le chef du bureau de vérification dresse un procès-verbal, pour chaque chef de station, des erreurs reconnues dans sa gestion du mois.

Les rectifications se font au journal et au livre de caisse, à l'encre rouge, d'après les indications de ce procès-verbal, qui reste annexé au livre de caisse.

En même temps la direction transmet aux chefs de station l'état récapitulatif mensuel, dûment vérifié et rectifié, pour être confronté avec leurs livres.

Après cette confrontation, ces fonctionnaires apposent sur ces états leur visa et les renvoient à la direction ; ce renvoi constitue l'apurement définitif des comptes mensuels.

Mode de comptabilité des produits de l'exploitation des chemins de fer.

| <p style="text-align: center;">DÉSIGNATION</p> <p style="text-align: center;">des écritures à tenir</p> <p style="text-align: center;">pour chaque bureau de recette.</p> | <p style="text-align: center;">DÉSIGNATION</p> <p style="text-align: center;">des pièces de comptabilité</p> <p style="text-align: center;">à envoyer à la direction par chaque bureau de recette pour la reddition de ses comptes.</p> | <p style="text-align: center;">VÉRIFICATION ET ENREGISTREMENT</p> <p style="text-align: center;">des pièces justificatives</p> <p style="text-align: center;">DE LA GESTION DES CHEFS DE STATION.</p> |
|--|---|---|
| <p>A. — Comptabilité du service des voyageurs.</p> <p>Livre-journal des voyageurs présent, par jour, par destination et par classe de voitures, le compte des coupons reçus et des coupons délivrés.</p> | <p>A. — Comptabilité du service des voyageurs.</p> <p>1° Relevé <i>journalier</i> par <i>classe de voitures</i> et par <i>destination</i>, des coupons délivrés aux voyageurs.</p> <p>2° Relevé <i>journalier</i> par <i>classe de voitures</i> et par <i>destination</i>, des coupons de voyageurs repris par les gardes-convois, et remis à destination.</p> <p>(Les coupons repris sont annexés au relevé.)</p> <p>3° Extrait <i>mensuel</i> du livre-journal des voyageurs, présentant par <i>destination</i> le compte des coupons reçus et des coupons délivrés.</p> | <p>A. — Comptabilité du service des voyageurs.</p> <p>1° Vérification des relevés <i>journaliers</i> des coupons distribués aux voyageurs d'après les bulletins recueillis par les gardes-convois.</p> <p>2° Vérification des extraits <i>mensuels</i> du livre-journal des voyageurs, par une application des prix du tarif sur le nombre de coupons indiqué, et par une confrontation avec les décharges du bureau des imprimes.</p> |
| <p>B. — Comptabilité du service des bagages.</p> <p>Livre-journal des bagages formé des souches des bulletins délivrés aux propriétaires des bagages et présentant par <i>départ</i>, par <i>jour</i> et par <i>destination</i>, le poids transporté ainsi que la recette effectuée de ce chef.</p> | <p>B. — Comptabilité du service des bagages.</p> <p>Relevé <i>journalier</i> des feuilles de route employées pour le transport des bagages. Les bulletins et les feuilles de route remis le même jour au bureau de destination sont annexés à ce relevé.</p> | <p>B. — Comptabilité du service des bagages.</p> <p>1° Vérification des relevés <i>journaliers</i> des bagages d'après les feuilles de route, sur lesquelles on vérifie si l'application des prix du tarif s'est faite exactement.</p> <p>2° Transcription de ces relevés <i>vérifiés</i> sur des registres présentant, par <i>bureau</i>, par <i>jour</i> et par <i>destination</i>, le mouvement et la recette des transports.</p> |
| <p>C. — Comptabilité du service des marchandises.</p> <p>1° Livres-journaux des marchandises indiquant par <i>départ</i>, par <i>jour</i> et par <i>destination</i>, les marchandises admises au transport, ainsi que les sommes dues de ce chef à l'administration.</p> <p>2° Livre de factage renseignant tous les transports de marchandises arrivées à destination et présentant en outre les récépissés des destinataires pour décharge de l'administration.</p> <p>3° Registre présentant, par DOT et AVOIR, le compte courant des bureaux entr'eux pour les marchandises en <i>ports à recevoir</i> ou contre déboursés.</p> | <p>C. — Comptabilité du service des marchandises.</p> <p>Relevé <i>journalier</i>, accompagné des souches de feuilles de route employées pour le transport des marchandises.</p> <p>(Les feuilles de route remises le même jour au bureau de destination, sont annexées à ce relevé.)</p> | <p>C. — Comptabilité du service des marchandises.</p> <p>1° Vérification des relevés <i>journaliers</i> des marchandises d'après les feuilles de route sur lesquelles on vérifie si l'application des prix des tarifs s'est faite exactement.</p> <p>2° Transcription desdits relevés <i>vérifiés</i> sur des registres présentant par <i>bureau</i>, par <i>jour</i>, par <i>destination</i> et selon les catégories des tarifs, le mouvement et la recette des transports.</p> |
| <p>D. — Comptabilité générale.</p> <p>Livre de caisse présentant par <i>jour</i> le montant des recettes effectuées pour chaque nature de produits de l'exploitation, ainsi que le montant des versements opérés journellement.</p> | <p>D. — Comptabilité générale.</p> <p>1° Quittance constatant le versement <i>journalier</i> au <i>trésor</i> de la recette de la veille. Cette quittance est accompagnée d'un bordereau indiquant, par <i>nature</i> de produits, la <i>recette</i>, le <i>versement</i> et le <i>solde en caisse</i>.</p> <p>2° Etat récapitulatif <i>mensuel</i> présentant, par <i>destination</i> et par <i>nature</i> de produits, le <i>mouvement</i> et la <i>recette générale</i>, ainsi que la balance de la recette avec les versements.</p> | <p>D. — Comptabilité générale.</p> <p>1° Inscription générale, par <i>bureau de recette</i> et par <i>jour</i>, des quittances de versement et de leurs bordereaux, après avoir été confrontés avec les relevés des voyageurs, bagages et marchandises, transmis par les chefs de station. 2° Inscription un livre de caisse général du montant des recettes et des versements, par <i>mois</i>, par <i>bureau</i> et par <i>nature de produits</i>. 3° Vérification des états récapitulatifs <i>mensuels</i> d'après les registres tenus au bureau de la vérification pour les voyageurs, bagages, marchandises et versements.</p> <p><i>Observations.</i> Les erreurs reconnues dans les différents produits de l'exploitation sont constatées dans un procès-verbal que le bureau de vérification transmet nouvellement au chef de station que la chose concerne, lequel l'annexe à son <i>livre de caisse</i>, après avoir majoré ou déduit le montant des recettes, selon que les différences sont en <i>plus</i> ou en <i>moins</i>.</p> <p>Les états récapitulatifs, <i>mensuels</i>, dûment vérifiés et rectifiés, sont transmis aux contrôleurs, chefs de service, pour être confrontés avec les registres déposés dans les bureaux de recette.</p> <p>Après cette confrontation, ces fonctionnaires reviennent à la direction lesdits états dûment certifiés par eux, ce qui constitue l'<i>enregistrement définitif</i> des comptes mensuels.</p> <p>La vérification de la <i>caisse</i> des bureaux de recette s'opère à des époques indéterminées, mais au moins une fois par mois, sur l'ordre de M. le directeur et par les vérificateurs désignés par lui.</p> |

| <p style="text-align: center;">REDDITION des comptes généraux à M. le Ministre des Travaux Publics.</p> | <p style="text-align: center;">COMPTABILITÉ du contrôle du timbre et du magasin des imprimés EN CE QUI CONCERNE LE SERVICE DES VOYAGEURS ET DES BULLETINS DES MARCHANDISES.</p> | <p style="text-align: center;"><i>Observations.</i></p> |
|--|--|---|
| <p>A l'expiration de chaque dizaine.</p> <p>1° Envoi des quittances des versements opérés par chaque chef de station.</p> <p>2° Envoi de l'état présentant, par station et par nature de produits, le montant des recettes et des versements.</p> <p>3° Envoi du bordereau indiquant, par agence, le nombre et l'import des quittances transmises.</p> <p>N. B. Outre ces pièces de comptabilité, on transmet mensuellement, à titre de documents statistiques, des états détaillés du mouvement et de la recette du chemin de fer.</p> | <p style="text-align: center;">Contrôle du timbre.</p> <p>1° Les demandes de coupons par les chefs de station se font par <i>bons</i> dressés en double expédition. Elles comprennent les besoins du mois suivant et sont transmises au directeur par les contrôleurs chefs de service.</p> <p>Ces demandes sont envoyées au garde magasin immédiatement après avoir reçu le <i>vu bon à timbrer</i> du directeur.</p> <p>2° Les quantités renseignées sur les <i>bons</i> sont envoyées par le garde-magasin au contrôleur du timbre et sont accompagnées d'un état et des <i>bons</i> en vertu desquels l'envoi s'est effectué.</p> <p>Les <i>bons</i> des chefs de station, visés par le directeur, restent déposés au contrôle du timbre.</p> <p>3° Les envois du garde-magasin au contrôleur du timbre sont renseignés dans un livre-journal d'entrée.</p> <p>4° Les envois effectués par le contrôleur du timbre sont renseignés dans un livre-journal de sortie.</p> <p>Les écritures passées dans ce journal sont justifiées par les récépissés des chefs de station.</p> <p>Le contrôleur du timbre tient, en outre, les livres suivants, savoir :</p> <p>1° Un registre grand-livre présentant, pour chaque station, le compte d'entrée et de sortie des coupons de voyageurs par envoi, par destination et par classe de voitures;</p> <p>2° Un registre grand-livre par station, présentant le compte d'entrée et de sortie des bulletins de marchandises.</p> <p>Le 5 de chaque mois, le contrôleur du timbre adresse au directeur un état indiquant, par station, le nombre de coupons de voyageurs et de bulletins de marchandises transmis aux chefs de service, pendant le mois précédent.</p> <p>Les récépissés des chefs de service qui sont envoyés au bureau du timbre, après vérification, sont annexés à cet état.</p> <p>La vérification des opérations du contrôle du timbre s'opère à des époques indéterminées; mais au moins deux fois l'an, sur l'ordre du directeur et par des fonctionnaires à désigner par lui.</p> <p style="text-align: center;">Magasin des imprimés.</p> <p>Le garde-magasin est chargé, en ce qui concerne les coupons de voyageurs et bulletins de marchandises :</p> <p>1° Des commandes à l'imprimeur;</p> <p>2° De l'impression des <i>prix</i> et des <i>destinations</i> sur les coupons de voyageurs.</p> <p>3° De l'envoi des coupons au contrôleur du timbre.</p> <p>Il tient, en outre, les registres suivants, savoir :</p> <p>1° Un registre grand-livre présentant, pour chaque station, le compte d'entrée et de sortie des coupons de voyageurs, par envoi, par destination et par classe de voitures;</p> <p>2° Un registre grand-livre présentant le compte d'entrée et de sortie des bulletins de marchandises.</p> | |

ORDRE DE SERVICE.

A dater du 1^{er} juin 1841 les modifications suivantes seront introduites dans la comptabilité des bureaux de recettes, savoir :

Systeme actuel.**Systeme adopte.****ARTICLE PREMIER.****Tenue des écritures.***a. Voyageurs.*

1^o Registres à souches.

2^o Cahiers particuliers servant aux opérations préparatoires, à l'inscription au grand-livre et à la formation des états de l'importance des convois.

b. Bagages.

1^o Registres à souches ;

2^o Feuilles de route.

c. Marchandises.

1^o Registres-journaux par destination ;
2^o Registres pour le compte courant des ports à recevoir à destination et le recouvrement des déboursés ;

3^o Feuilles de route ;

4^o Bordereaux de feuilles de route remises aux gardes ;

5^o Feuilles de factage pour la transcription des feuilles de route.

d. Service général.

1^o Registre grand-livre ;

2^o Livre de caisse.

a. Voyageurs.

1^o Supprimés et remplacés par des coupons d'un nouveau modèle ;

2^o Supprimés et remplacés par un registre-journal indiquant par destination, par jour et par classe de voitures, le mouvement et la recette des voyageurs ;

3^o Compte des coupons envoyés par les inspecteurs.

b. Bagages.

1^o Mêmes registres avec feuilles complémentaires contenant des numéros à apposer sur les bagages ;

2^o Feuille de route.

c. Marchandises.

1^o Mêmes registres nouveau modèle ;

2^o Registres nouveaux modèles ;

3^o Feuilles de route à souches nouveau modèle ;

4^o Mêmes bordereaux ;

5^o Registre de factage nouveau modèle ;

6^o Compte des feuilles à souches pour bulletins à délivrer aux expéditeurs de marchandises.

d. Service général.

Supprimé.

1^o Livre de caisse nouveau modèle.

Système actuel.**Système adopté.**

ART. 2.

Reditition des comptes.

1° Envoi journalier des quittances de versement accompagnées d'un bordereau;

2° Idem d'un état du mouvement des voyageurs et du montant des recettes;

3° Envoi d'un état journalier du mouvement et des recettes des marchandises;

4° Idem d'un état récapitulatif de dizaine indiquant le mouvement des voyageurs, des bagages et des marchandises, ainsi que le montant des recettes en général;

5° Idem d'un état mensuel du montant des suppléments;

6° Idem d'un état mensuel indiquant le mouvement des voyageurs et le montant des recettes par convoi et par classe de voitures;

7° Envoi d'un état mensuel des articles restés en magasin (marchandises);

8° Idem d'un état trimestriel des transports effectués pour compte de l'administration;

9° Idem d'un relevé journalier du nombre de feuilles de route dressées pour bagages et marchandises pendant chaque journée;

10° Renvoi journalier par le bureau de destination des feuilles de route des bagages;

11° Idem des feuilles de route des marchandises;

12° Renvoi aux inspecteurs par les bureaux placés aux points extrêmes des coupons repris aux voyageurs;

13° Renvoi par les bureaux de départ des bordereaux des feuilles de route remises aux gardes.

1° Même envoi avec bordereau nouveau modèle.

Supprimé.

Supprimé.

2° Remplacé par un état récapitulatif de dizaine, nouveau modèle.

Supprimé (compris dans l'état de dizaine).

Supprimé.

3° Même envoi;

4° Même envoi;

5° Supprimé pour les marchandises et remplacé pour les bagages par un relevé nouveau modèle;

6° Même renvoi, en y ajoutant les coupons;

7° Même renvoi.

8° Même renvoi par les bureaux de destination avec un état conforme au modèle adopté.

Supprimé. — Ce renvoi s'effectuera par les soins des chefs-gardes qui annexeront ces bordereaux à leurs rapports journaliers.

9° Envoi journalier des souches des feuilles de route des marchandises.

En conséquence les chefs de station auront à se conformer aux instructions suivantes pour l'application de ce nouveau mode de comptabilité, savoir :

Coupons des voyageurs.

Les coupons sont rangés par destination et par classe de voitures dans des casiers disposés à cet effet. Au moment de leur

distribution on y appose un timbre indiquant le n° du convoi pour lequel ils sont valables. Ce n° est *impair* pour tous les convois du matin, il est *pair* pour tous ceux de l'après-midi. Les convois partant à douze heures précises font partie des convois de l'après-midi. C'est au point de départ que le convoi prend son numéro d'ordre. La série des n°s finit avec l'année.

A la fin de chaque journée on s'assure du nombre de coupons délivrés, et l'on en fait l'inscription au journal.

Lors de leur vérification les gardes déchirent la petite souche des coupons, qui dès lors ne peuvent plus servir pour un autre voyage.

Registre-journal des voyageurs.

Le journal est arrêté par dizaine et par mois. Les totaux mensuels de chaque destination sont reportés jusqu'à la dernière page de cette destination. Le journal contient une récapitulation générale qui fait connaître les résultats obtenus pendant l'année, pour toutes les destinations réunies.

Compte des coupons de voyageurs.

Le compte est établi par destination et par classe de voitures, dans un registre conforme au modèle A ci-annexé. Il est arrêté et balancé mensuellement; à chaque inspection, les contrôleurs doivent reconnaître si le nombre de coupons restant en magasin, joint aux quantités distribuées, forme le montant des envois effectués par les inspecteurs.

Registres à souches des bagages.

L'inscription dans ces registres s'effectue comme par le passé. Ils continuent également à être arrêtés par jour, par dizaine et par mois, en reportant les totaux mensuels jusqu'à la fin de l'année.

Le n° d'inscription est porté sur chaque objet, au moyen de petits bulletins imprimés à cet effet sur des feuilles spéciales. La série des n°s d'inscription recommence dès qu'elle a atteint le chiffre 1,000.

Les bagages à transporter à domicile sont toujours expédiés par le bureau des petites marchandises, qui en passe écritures dans ses registres, en opérant toutefois la perception d'après le tarif des bagages.

Feuilles de route des bagages.

Les feuilles donnent les mêmes indications que celles qui sont portées sur les bulletins délivrés aux voyageurs propriétaires des bagages. Elles indiquent en outre le nom du garde qui a signé pour décharge au registre. Elles sont dressées par destination et reçoivent de *rigueur* un numéro d'ordre, dont la série commence et se termine avec chaque dizaine. Chaque feuille doit être totalisée.

Par rapport à leur couleur, les feuilles sont employées comme suit :

1° *Blanches*, pour les destinations de Bruxelles, Vilvorde et de la ligne du Midi ;

2° *Jaunes*, pour les destinations de Duffel, Contich, Vieux-Dien et Anvers ;

3° *Grises*, pour la destination de Malines ;

4° *Roses sans cadre*, pour les destinations de la ligne de l'Est, excepté Velm et St-Trond ;

5° *Roses avec cadre*, pour les destinations de Velu et de St-Trond ;

6° *Bleues sans cadre*, pour les destinations placées entre Malines et Gand, cette dernière comprise ;

7° *Bleues avec cadre*, pour les destinations placées entre Gand et Ostende ;

8° *Bleues avec double cadre*, pour les destinations entre Gand et Courtray.

Registres-journaux des marchandises.

L'inscription dans ces registres continuera à se faire comme par le passé, avec cette différence, que les remboursements seront inscrits au même registre dans la colonne à ce destinée. Le numéro d'inscription commence et finit avec chaque dizaine. Les registres sont arrêtés par jour, par dizaine et par mois, en reportant les totaux mensuels jusqu'à la fin de l'année.

Feuilles de route des marchandises.

Les feuilles sont formées d'après les inscriptions du registre-journal, dont elles ne sont que la copie. Elles sont dressées par destination. Un même imprimé ne peut servir que pour des expéditions concernant, soit les tarifs n° 1 et 4, soit les tarifs n° 2, 5 et 6. Chaque feuille porte son numéro d'ordre ; ce numéro doit être renseigné au registre d'inscription dans la colonne à ce destinée. Il commence et se termine avec chaque dizaine. Aussitôt que la feuille de route est formée, on remplit la souche qui doit en être séparée. Chaque feuille doit être totalisée. La couleur des feuilles de route est pour chaque destination la même que celle des feuilles de bagages.

Registres de factage.

Ainsi que les journaux servant à l'inscription des marchandises, les registres de factage sont divisés par petites et grosses marchandises. Il y a un registre par facteur. Les marchandises *bureau restant* sont inscrites dans un registre spécial (même modèle). On continuera à faire usage des imprimés actuels jusqu'à ce qu'il n'en existe plus. On aura soin, toutefois, de ne jamais porter le nom de l'expéditeur.

Compte courant des ports à recevoir et des déboursés.

Le compte est établi dans deux registres, savoir :
1° Un journal brouillon (modèle *B* ci-annexé) tracé à la main et indiquant, par départ et par destination, le montant de toutes les expéditions faites en ports à recevoir ou contre déboursés ;
2° Un registre imprimé indiquant, par jour, le doit et l'avoir de chaque bureau.

Les comptes de l'espèce sont réglés à la fin de chaque mois, à moins que le solde du compte n'atteigne le chiffre de fr. 1,000 ; dans ce cas le renvoi des fonds s'effectue immédiatement.

Compte des bulletins pour marchandises.

Ce compte est tenu dans un registre tracé à la main et conforme au modèle *C* ci-annexé. Il est arrêté et balancé mensuellement et à chaque inspection des contrôleurs.

Livre de caisse.

Ce livre renseigne, par jour, le détail des recettes produites par chaque branche de l'exploitation. Il présente en outre le montant de chaque versement. Il est arrêté par dizaine et par mois, avec report des totaux mensuels jusqu'à la fin de l'année.

La colonne intitulée *Produits extraordinaires*, reçoit l'inscription des recettes provenant de cas fortuits, comme, par exemple : les surtaxes non remboursées, les amendes, les bris de glaces de voitures, etc., etc.

Quittances de versement. La plus stricte régularité est exigée pour l'envoi des quittances de versement. Le bordereau qui les accompagne indique le montant net de la recette et le montant du versement pour chaque branche des produits. Ces deux pièces sont transmises ensemble sous une même enveloppe et, au plus tard, le lendemain du jour où les recettes ont été effectuées. Les bureaux établis dans des localités où il n'y a pas d'agent du trésor, sont seuls autorisés à ne transmettre ces espèces que le surlendemain. Les bordereaux doivent mentionner d'une manière distincte les recettes effectuées pour compte des stations intermédiaires sans bureau.

État récapitulatif de dizaine. Cet état est un extrait des registres-journaux des voyageurs, bagages et marchandises. Il contient une balance générale des recettes et des versements. Il est transmis en double expédition, au plus tard, deux jours après l'expiration de la dizaine. A cet état sont jointes les feuilles de route des gardes pour places payées en route.

Renvoi des feuilles de route des bagages et des marchandises. Le renvoi des feuilles de route en général doit s'effectuer avec la plus ponctuelle exactitude, au plus tard, le lendemain de leur date. Elles sont transmises sous une enveloppe spéciale. Pour ce qui concerne les feuilles de route des bagages, aucun retard n'est toléré, ces feuilles arrivant toujours à destination le jour même de leur expédition. Les coupons y sont rattachés avec soin.

Quant aux feuilles de marchandises qui, par suite d'une circonstance quelconque, ne peuvent être remises à destination le jour même de l'expédition, elles doivent être renvoyées, au plus tard, en deans les trois jours et indiquer dans la colonne d'observations les motifs du retard.

Renvoi des coupons repris aux voyageurs. Ce renvoi a lieu par le premier convoi du lendemain. Les coupons sont accompagnés d'un état conforme au modèle adopté, et doivent être convenablement classés par bureau de départ et par classe de voitures. Ils sont transmis aux inspecteurs sous une enveloppe spéciale, portant les mots : *Coupons de voyageurs*.

Transmission des souches des feuilles de route des marchandises. Les souches doivent être transmises par le premier convoi du lendemain de leur date. Elles sont classées dans une chemise conforme au modèle adopté.

Comptes des stations intermédiaires sans bureau. Ces comptes sont tenus par les bureaux désignés au tableau D ci-annexé. Ces bureaux ont, à cet effet, des registres spéciaux en tout point conformes à ceux qu'ils doivent tenir pour eux-mêmes. Ils rendent compte des résultats donnés par les dites stations intermédiaires, au moyen d'états particuliers également conformes aux modèles prescrits.

Ainsi, par exemple, c'est au bureau de Malines que les gardes doivent rendre compte des sommes qu'ils perçoivent sur les voyageurs montés à la station de Haecht, quelle que soit la destination pour laquelle ils ont pris place.

Et pour ce qui concerne les bagages et les marchandises prises à la dite station de Haecht ; c'est encore au bureau de Malines que l'on renvoie, pour en passer écritures, les feuilles de route dressées à destination pour les transports de l'espèce.

Les chefs-gardes sont tenus de mentionner sur leurs rapports journaliers les marchandises qu'ils reçoivent aux stations intermédiaires sans bureau.

Le report du livre de caisse et des états de dizaine de la station intermédiaire à ceux de la station principale, se fait globalement à la fin de chaque dizaine.

Toute négligence ou retard non justifié dans l'envoi des pièces de comptabilité entraîne une punition sévère, surtout quand la faute s'applique aux feuilles de route des bagages ou des marchandises, ces pièces formant la base de la vérification.

La vérification des écritures s'opère dans les bureaux de recettes mêmes, par les contrôleurs qui en justifient par l'envoi de procès-verbaux d'inspection conformes au modèle adopté.

Le bureau de vérification dresse tous les mois un procès-verbal des erreurs reconnues pendant le mois. Ce procès-verbal, dont un double est transmis aux inspecteurs, est adressé au bureau que la chose concerne, lequel l'annexe à son livre de caisse, après avoir majoré ou réduit le montant des recettes selon que les différences sont en plus ou en moins.

MM. les inspecteurs sont chargés de l'exécution du présent ordre de service, qu'ils communiqueront à MM. les contrôleurs, en les invitant à en assurer la bonne interprétation, et à donner aux chefs de station, gardes et facteurs, toutes les explications nécessaires.

Les dispositions relatives au nouveau mode de distribution des coupons de voyageurs, ne seront applicables qu'à une époque qui sera ultérieurement fixé.

Bruxelles, le 26 mai 1841.

Pour le directeur :

Le contrôleur en chef, secrétaire,

Ad. EYCKHOLT.

HALTE DE

ÉTAT RÉCAPITULATIF DE DIZAINE de

1884

1884

Compte-rendu au chef de la station de

| DESTINATIONS. | NOMBRE DE COUPONS DÉLIVRÉS. | | | TOTAL. | VALEUR. | | RÉCITE. | | <i>Observations.</i> |
|-------------------------|--------------------------------|------------------------|------------------------|--------|---------|----|---------|----|----------------------|
| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | | Fr. | C. | Fr. | C. | |
| | | | | | | | | | |
| Tous..... | | | | | | | | | |
| Restant en magasin..... | | | | | | | | | |
| Total reçu..... | | | | | | | | | |

Certifié exact,

LE CHEF DE SECTION,

HALTE DE*Compte de la journée du*

184

| DESTINATIONS. | NOMBRE DE COUPONS DÉLIVRÉS. | | | TOTAL GÉNÉRAL. | RECETTE. | | Observations. |
|---------------|--------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|----------|----|---------------|
| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | | Fl. | C. | |
| | | | | | | | |

Certifié exact,

LE SURVEILLANT,

ORDRE DE SERVICE.

A partir du 21 août courant les prix des places pour le transport des voyageurs, et ceux pour le transport des bagages seront perçus d'après les tarifs ci-annexés.

Voyageurs. MM. les chefs de station voudront bien, en conséquence, faire immédiatement la distribution de ces tarifs, afin qu'ils puissent recevoir la plus grande publicité. Ils auront, en outre, à faire changer pour l'époque précitée les tableaux indiquant le prix des places et qui doivent être suspendus à côté des guichets.

Afin d'éviter à l'avenir qu'aux stations intermédiaires sans bureaux, appelées haltes, la perception des places se fasse par les gardes-convois, il sera remis aux gardes de ces haltes des coupons valables pour une ou plusieurs haltes intermédiaires. La délivrance de ces coupons s'effectuera de manière à pouvoir assurer le parcours jusqu'à la station suivante, où le voyageur pour au delà sera tenu de se munir d'un nouveau coupon assurant sa place jusqu'à destination.

Pour que l'exécution de cette mesure puisse avoir lieu avec toute la régularité désirable, les formalités ci-après devront être strictement observées.

Chaque chef de station délivrera contre quittance au chef de section de la route, qui en fera la distribution d'après les besoins du service, les coupons destinés aux haltes désignées au tableau ci-annexé. Il tiendra, à cet effet, pour chaque section un compte de caisse indiquant : 1° le nombre de coupons remis ; 2° la date de leur remise ; 3° leur valeur ; 4° la somme reçue.

A l'expiration de chaque dizaine, le chef de section enverra au chef de station, avec les fonds à l'appui, un état de situation conforme au modèle *A* ; à cet effet, le chef de section fera remplir chaque jour par les gardes de haltes l'état *B*, qui lui sera remis par le surveillant.

Le mouvement et le produit de ces haltes seront reportés globalement à la fin du mois dans les registres et dans les états mensuels auxquels seront annexés les états modèle *A*.

La délivrance des coupons par les gardes des haltes s'effectuera conformément à l'extrait du tarif ci-annexé, indiquant : 1° les destinations ; 2° les prix ; 3° le nombre des coupons à délivrer. Les gardes des haltes seront munis d'un timbre mobile au moyen duquel ils dateront les coupons au moment de leur distribution.

Afin de faciliter au voyageur venant d'un point intermédiaire, la reprise d'un nouveau bulletin, MM. les chefs de station feront pratiquer immédiatement un guichet intérieur où les voyageurs puissent prendre leur coupon sans sortir de la station.

Bagages. Les prix du tarif ci-joint, calculés par 100 kilog., seront appliqués de 10 en 10 kilog. Cette application se fera exactement, sans forcer aucun chiffre.

Les autres dispositions en vertu desquelles doit s'opérer le transport des bagages, étant imprimées en regard du tarif, MM. les employés auront soin de s'y conformer rigoureusement.

La mise à exécution du nouveau tarif au 21 du mois étant de nature à occasionner des difficultés dans la vérification des comptes, MM. les chefs de station auront à transmettre le 22 l'état récapitulatif pour les deux premières dizaines, et, à la fin du mois, un état séparé pour la dernière dizaine.

MM. les inspecteurs, contrôleurs et contrôleurs-adjoints sont chargés de l'exécution du présent ordre, pour la bonne interprétation duquel, en ce qui concerne ~~les~~ ~~garde~~ des haltes, MM. les ingénieurs des lignes sont invités à prendre telles mesures qu'ils jugeront nécessaires dans l'intérêt du service.

Bruxelles, le 14 août 1841.

Le directeur,

MASUI.

Instruction pour les gardes-convois.

A dater du 21 août courant, des coupons pourront être délivrés dans toutes les stations sans bureau ou halte aux personnes qui voudront prendre place dans les convois.

Au moyen de ces coupons les places pourront être prises dans chaque halte jusqu'à destination. A cet effet, la distribution s'en fera par les gardes des haltes, conformément aux tableaux ci-annexés, indiquant le nombre et le prix des coupons à délivrer par destination.

En conséquence, à dater du jour sus-indiqué, la recette du chef de places prises en route cessera de s'effectuer par l'intermédiaire des gardes-convois.

MM. les chefs de convoi veilleront autant que possible à ce que personne ne prenne place au convoi sans coupon; néanmoins, afin d'éviter toute difficulté, les chefs-gardes seront toujours porteurs d'un certain nombre de coupons de haltes, qu'ils seront tenus de délivrer contre le paiement du prix de la place, à tout voyageur qui serait trouvé sans bulletin dans un convoi.

Ils agiront de la même manière envers les voyageurs qui, désirant changer de voiture en route, auraient un coupon supplémentaire à prendre.

Lors de la première vérification des coupons délivrés aux haltes intermédiaires, les gardes-convois auront soin de déchirer la petite souche annexée aux dits coupons.

Les coupons de l'espèce recueillis par les gardes seront comme les autres remis aux stations de destination, pour être transmis à MM. les inspecteurs.

Les chefs de convoi et gardes sous leurs ordres auront soin de donner avec la plus grande politesse à MM. les voyageurs les explications nécessaires pour qu'ils puissent se conformer sans difficulté à cette nouvelle mesure.

MM. les inspecteurs, contrôleurs et contrôleurs-adjoints sont chargés de surveiller l'exécution des dispositions qui précèdent et d'en assurer la bonne interprétation.

Bruxelles, le 14 août 1841.

Le directeur,

MASUL.

Instruction pour les gardes des haltes intermédiaires sans bureau.

A dater du 21 août courant, les gardes seront chargés de délivrer des coupons aux voyageurs qui se présenteraient pour prendre place au convoi.

Ces coupons seront délivrés de la manière indiquée à l'extrait du tarif ci-annexé. Chaque coupon délivré sera daté par le garde, au moyen d'un timbre mobile.

À la fin de chaque journée, le garde dressera, conformément au modèle ci-joint, un état indiquant le nombre de coupons délivrés et le montant de la recette. Cet état, avec les fonds à l'appui, sera remis, chaque jour, par le garde au surveillant de la route, qui le fera parvenir au chef de section.

Au passage des convois, les gardes des haltes devront, autant que possible, défendre l'accès du chemin de fer, à toute personne qui ne se serait pas préalablement munie d'un coupon.

Bruxelles, le 14 août 1841.

Le directeur,
MASUL.

ORDRE DE SERVICE.

(19 août.)

Comptabilité. — Coupons de voyageurs.

Les dispositions de l'ordre de service du 26 mai 1841, n° 91/4585, relatives au nouveau mode de distribution des coupons de voyageurs, seront applicables à mesure de l'apurement définitif des comptes des dits coupons par M. l'inspecteur Strons et l'un des contrôleurs intéressés, lesquels y procéderont, par procès-verbal, dès la réception du présent ordre de service.

En conséquence, les fonctionnaires et employés que la chose concerne auront à se conformer aux instructions suivantes :

Demandes d'imprimés. — Les imprimés pour coupons de voyageurs ne pourront être obtenus que sur des bons spéciaux dressés par les chefs de station, visés par le contrôleur chef de service.

Ces bons devront être adressés au contrôleur, le 15 de chaque mois, et comprendre l'indication de tous les imprimés présumés nécessaires pour le mois suivant.

Le contrôleur les transmettra immédiatement à la direction. L'adresse portera pour suscription : *Demande de coupons.*

Il ne pourra être fait exception à cette règle que dans les cas d'urgence dûment constatée.

Envoi des imprimés demandés. — L'envoi des imprimés demandés par les chefs de station s'effectuera par les soins du contrôleur chef de service qui, par son récépissé à la direction, en deviendra responsable.

Les coupons de voyageurs seront envoyés, autant que possible, par paquets de 10 feuilles.

Ces paquets seront ficelés et cachetés au timbre spécial de l'administration et de manière à rendre possible la vérification de leur contenu sans briser le cachet.

Chaque envoi sera accompagné d'un état ou facture indiquant le nombre de coupons transmis, ainsi que les sommes représentant leur valeur et portées au compte du chef de service.

Après vérification, le chef de station destinataire signera la facture pour reçu et la renverra au contrôleur.

Dans le cas où la vérification ferait reconnaître des erreurs dans les indications de la facture, elles devraient être signalées sans délai, et, s'il y a lieu, le destinataire renverra les imprimés au chef de service en y joignant ses observations.

Après le bris du cachet, toute réclamation serait de nul effet.

Afin de donner toutes les garanties possibles aux chefs de service et aux chefs de station destinataires, tous les envois de l'espèce seront inscrits *pour service* dans les registres de marchandises et portés en feuille de route.

Compte des coupons des voyageurs. — Le compte des coupons de voyageurs sera tenu dans un registre présentant à la fois le compte des coupons reçus et celui des coupons distribués pour chaque destination.

Le modèle *A* ci-annexé indique la forme de ce registre, qui remplacera les journaux actuels, ainsi que le compte d'entrée prescrit par l'ordre de service du 26 mai.

Il sera arrêté et balancé à la fin de chaque mois, époque à laquelle les chefs de station en transmettront un extrait conforme au modèle *B* ci-annexé au contrôleur chef de service et à la direction.

Les totaux mensuels seront reportés de manière à ce que l'on puisse toujours obtenir, pour chaque destination, le total général des coupons reçus et distribués depuis le commencement de l'année jusqu'à la date à laquelle on voudrait arrêter le compte.

À la fin du registre il sera établi une récapitulation générale par destination et pour l'année entière.

À chaque vérification, les contrôleurs chefs de service auront à constater si la valeur et le nombre de coupons restant en caisse, joints aux quantités distribuées, forment le montant des envois effectués.

Les transports militaires et extraordinaires ne devront plus être inscrits que dans le livre de caisse.

Distribution des coupons. — Casiers. — Timbres. — La distribution des coupons se fera au moyen de casiers dans lesquels les coupons seront rangés par destination et par classe des voitures.

Le décompte des coupons distribués, ainsi que leur inscription au registre, devra s'effectuer de rigueur à la fin de chaque journée.

Au moment de la distribution, l'employé distributeur apposera sur chaque coupon un timbre indiquant le jour, l'heure et l'année pour lesquels il sera valable.

Les coupons surtimbrés qui n'auraient pas été signés valables par le chef de station, seront annexés au rapport que le chef-garde adresse à la direction, et le chef de station sera forcé en recette pour le double de la valeur du coupon surtimbré.

Reprise des coupons par les gardes-convois. — Au moment du départ du convoi et avant l'entrée des voyageurs en voiture, les gardes demanderont aux voyageurs l'exhibition de leur coupon, afin d'en détacher la petite souche et d'empêcher ainsi que le coupon puisse servir pour un autre voyage.

La reprise définitive du coupon ne pourra avoir lieu que pendant le parcours de la distance qui sépare le point d'arrivée de la station qui le précède immédiatement.

Les coupons repris aux voyageurs continueront à être remis aux bureaux de destination pour être renvoyés à l'inspecteur avec un état conforme au modèle adopté.

MM. l'inspecteur Strens et les contrôleurs et contrôleurs-adjoints sont chargés de veiller à la bonne exécution du présent ordre de service.

Bruxelles, le 19 août 1842.

Le directeur,

MASU.

ORDRE DE SERVICE.

A dater du 1^{er} janvier 1843, les modifications suivantes seront introduites dans le mode de comptabilité actuellement en usage dans les bureaux de recette; savoir :

COMPTABILITÉ DES VOYAGEURS.

Le relevé mensuel à transmettre à la direction et aux contrôleurs chefs de service, en vertu de l'ordre de service du 19 août 1842, n^o 246, renseignera au compte d'entrée, par destination et par classe de voitures, le restant en magasin, à la date à laquelle ce relevé doit être dressé, au lieu du nombre de coupons reçus pendant le mois, renseignement que l'on se borne à donner aujourd'hui.

Ainsi, le relevé du mois de janvier devra présenter : à l'entrée la situation du magasin à la date du 1^{er} février ; à la sortie, le nombre de coupons distribués pendant le mois de janvier.

De sorte qu'en ajoutant le compte de sortie au compte d'entrée, on trouvera le restant en magasin à la date du 1^{er} janvier.

COMPTABILITÉ DES BAGAGES.

Les souches des feuilles d'inscription des bagages seront renvoyées de mois en mois au lieu de l'être d'année en année.

Elles seront remplacées par un registre-journal conforme au modèle A ci-annexé, qui présentera, par jour et par destination, le poids et la valeur des bagages transportés ainsi que les sommes perçues de ce chef.

Ce registre sera arrêté journellement et les totaux seront reportés de page en page jusqu'à l'expiration de l'année, époque à laquelle une récapitulation générale par destination sera établie à la fin du registre.

Un semblable registre devant également être tenu pour l'inscription des bagages expédiés des haltes intermédiaires dépourvues de bureaux, on cessera d'employer des feuilles à souches pour les transports de l'espèce, les bulletins n'étant jamais d'ailleurs délivrés aux voyageurs propriétaires desdits bagages.

COMPTABILITÉ DES MARCHANDISES.

Journal d'inscription.

Le journal d'inscription des marchandises cessera d'être divisé par destinations.

Dans aucun cas il ne pourra être composé de plus de trois registres, savoir :

Le 1^{er} pour l'inscription des petites marchandises (tar. 3 et 4).
 Le 2^e id. des grosses march. (tar. 5, 6, 7 et 8).
 Le 3^e id. des transports en transit, exportation
 et importation.

Pour les haltes intermédiaires dépourvues de bureau, un seul registre devra suffire.

Ces journaux seront arrêtés mensuellement et les totaux reportés de page en page jusqu'à la fin de chaque mois.

Sous aucun prétexte, la première inscription des marchandises ne pourra être faite sur les feuilles de route.

Autant que possible, l'inscription au journal et sur les feuilles se fera simultanément.

Compte-courant des déboursés, ports à recevoir, etc. Le compte-courant des déboursés et ports à recevoir se composera des registres suivants :

1^o Registre-journal, indiquant par feuille de route le DOIT et l'AVIOR de chaque destination (annexe B);

2^o Registre grand-livre (annexe C), résumant par jour toutes les inscriptions du journal.

A la fin de chaque journée, ces registres présenteront la balance du DÉBIT et du CRÉDIT.

Autant que possible, les dates d'inscription correspondront aux dates des feuilles de route.

Articles contre remboursement. Outre l'inscription ordinaire, au journal et aux livres de factage, les articles expédiés contre remboursement seront, au départ et à l'arrivée, renseignés dans les registres spéciaux conformes aux modèles D et E ci-annexés.

Articles contre déboursés. Dorénavant toute avance faite pour déboursés à l'expédition des marchandises, devra être justifiée par une quittance signée par l'expéditeur (modèle F).

Cette quittance sera renvoyée à la direction, annexée à la feuille de route qu'elle concernera.

Compte des bulletins de réception des marchandises. Les bulletins de réception des marchandises n'auront de valeur que pour autant qu'ils seront revêtus du timbre de l'administration.

Le compte en sera tenu dans un registre tracé à la main, conforme au modèle G ci-annexé, présentant par jour l'entrée et la sortie.

Un extrait mensuel de ce compte sera transmis à la direction et au contrôleur chef de service, en même temps que l'extrait du journal des voyageurs.

Les chefs de station renverront à la direction les anciens bulletins de l'espèce, qu'ils auraient encore au magasin au 1^{er} janvier 1842, date à laquelle ils auront à faire exclusivement usage des bulletins nouveau modèle.

Livre général de factage. Outre les livres de factage ordinaires, il sera tenu, dans toutes les stations desservies par un entrepreneur du camionnage, un livre de factage général qui renseignera toutes les marchandises reçues des autres bureaux pour être remises à domicile et sur lequel les agents dudit entrepreneur donneront décharge à l'administration.

Ce livre général sera, du reste, en tout point conforme au modèle adopté.

MM. les chefs de station recevront en temps utile les imprimés et registres dont ils auront à faire usage dès la mise à exécution du présent ordre de service.

Au 25 janvier prochain ils renverront à la direction, accompagnés d'un inventaire détaillé, les registres et imprimés qui se trouveront être hors d'usage au 1^{er} dudit mois de janvier et dont la désignation suit :

SAVOIR :

- 1° Les registres-journaux des voyageurs.
 - 2° Les souches des feuilles d'inscription des bagages.
Nota. Un inventaire spécial indiquera le compte d'emploi de ces imprimés.
 - 3° Les registres-journaux des marchandises.
 - 4° Le livre de caisse.
 - 5° Les bulletins des marchandises ainsi que leurs souches (ancien modèle).
 - 6° Les feuilles de route des marchandises (ancien modèle).
 - 7° Tous les autres imprimés devenus inutiles.
- Ces pièces de comptabilité devront, de toute nécessité, être convenablement classées et emballées.

MM. les inspecteurs, contrôleurs et contrôleurs-adjoints, chefs de service des transports, sont chargés d'assurer l'exécution du présent ordre de service.

Bruxelles, le 29 décembre 1842.

Le directeur,

MASUR.

ANNEXE F.

ADMINISTRATION

DES CHEMINS DE FER

EN EXPLOITATION.

Départ d' pour le 184 à heure

N° de la feuille de route tarif n° n° d'inscription :

Le soussigné reconnaît avoir reçu de M
Chef de station à la somme de

pour

de l'article dont l'expédition est indiquée ci-dessus, m'engageant dans le cas où l'article serait refusé par le destinataire, à le reprendre contre paiement immédiat de la somme avancée, plus le port d'aller et retour.

le

184

*Règlement pour le contrôle du timbre et le magasin des imprimés.***Contrôle du timbre.**

ART. 1^{er}. Le contrôle du timbre est confié à un fonctionnaire supérieur responsable envers le directeur, avec lequel il correspond directement.

ART. 2. Les attributions du contrôleur du timbre comprennent :

- 1^o La vérification des prix indiqués sur les coupons de voyageurs ;
- 2^o L'apposition du timbre sur les imprimés ;
- 3^o L'envoi aux chefs de service des imprimés timbrés ;
- 4^o La conservation du timbre ;
- 5^o La comptabilité des coupons délivrés aux contrôleurs chefs de service ;
- 6^o La vérification éventuelle de cette comptabilité dans les bureaux des contrôleurs et des chefs de station.

ART. 3. Les demandes de coupons par les chefs de station se font par bons (modèle *A*) dressés en double expédition. Elles comprennent les besoins du mois suivant et sont transmises au directeur par les contrôleurs chefs de service, au plus tard le 1^{er} de chaque mois.

Ces demandes sont envoyées au garde-magasin immédiatement après avoir reçu le *Vu bon à timbrer* du directeur.

ART. 4. Les quantités envoyées par le garde-magasin au contrôleur du timbre, sont accompagnées d'un état (modèle *B*) et des bons en vertu desquels l'envoi s'est effectué.

Après vérification, le contrôleur du timbre appose son visa de réception sur l'un de ces états et le renvoie au garde-magasin pour sa décharge.

Les bons des chefs de station, visés par le directeur, restent déposés au contrôle du timbre, à l'appui du journal d'entrée.

ART. 5. Tous les envois du garde-magasin au contrôleur du timbre, sont renseignés dans un registre-journal d'entrée (modèle *C*).

ART. 6. Aussitôt après leur inscription, les imprimés reçus sont timbrés en présence du contrôleur, qui prend soin de faire mettre le timbre en lieu sûr lorsqu'il n'en fait pas usage.

ART. 7. Dès l'apposition du timbre et au plus tard le 25 du mois, sauf les cas d'urgence, les imprimés sont envoyés aux chefs de service qui en ont fait la demande.

Les coupons de voyageurs sont envoyés, autant que possible, par paquets de dix feuilles.

Ces paquets sont ficelés et cachetés au moyen d'un timbre spécial et de manière à rendre possible la vérification de leur contenu sans briser le cachet.

Chaque envoi est accompagné d'un état ou facture (modèle *B*) indiquant le nombre de coupons transmis ainsi que les sommes représentant leur valeur et portées au compte du chef de service destinataire.

Ces états sont dressés en double expédition, dont l'une, signée par le chef de service destinataire, est renvoyée au contrôleur du timbre pour être jointe à l'appui de ses écritures.

ART. 8. Tous les envois effectués par le contrôleur du timbre sont renseignés dans un registre-journal de sortie (modèle *D*).

Les écritures passées dans ce journal sont justifiées par les récépissés des destinataires.

ART. 9. Outre les écritures mentionnées aux articles précédents, le contrôleur du timbre tient encore les registres suivants, savoir :

1° Un registre grand-livre présentant pour chaque station le compte d'entrée et de sortie des coupons de voyageurs par envoi, par destination et par classe de voitures (modèle E) ;

2° Un registre grand-livre par station, présentant le compte d'entrée et de sortie des bulletins de marchandises (modèle F).

ART. 10. Le 5 de chaque mois le contrôleur du timbre adresse au directeur un état (modèle G) indiquant par station, le nombre de coupons de voyageurs et de bulletins de marchandises transmis aux chefs de service pendant le mois précédent. A cet état seront annexés les récépissés des chefs de service qui seront renvoyés au bureau du timbre après vérification.

ART. 11. La salle réservée au timbre n'aura de communication qu'avec le bureau du contrôleur, bureau qu'il faudra traverser pour y pénétrer.

ART. 12. A l'exception du directeur, des inspecteurs et des personnes munies d'une autorisation spéciale du directeur, nul ne pourra avoir accès dans la salle du timbre.

ART. 13. Le contrôleur du timbre procédera à la vérification des comptes des coupons tenus par les contrôleurs, chefs de service et les chefs de station, aussi souvent qu'il en recevra l'ordre du directeur.

Cette vérification sera constatée par un procès-verbal signé par les parties intéressées et dont une expédition sera immédiatement adressée au directeur.

ART. 14. La porte de la salle du timbre fermera par une clef qui restera déposée entre les mains du contrôleur, lequel est tenu de se trouver présent à l'entrée et à la sortie des timbreurs et de veiller à ce que ceux-ci n'introduisent dans la salle du timbre ou n'en emportent jamais aucun papier.

ART. 15. Le contrôleur du timbre reçoit communication des ordres de service ou instructions concernant la comptabilité.

ART. 16. La vérification des opérations du contrôle du timbre s'opère à des époques indéterminées ; mais au moins deux fois l'an sur un ordre du directeur et par des fonctionnaires à désigner par lui.

Magasin des imprimés.

ART. 1^{er}. La direction du magasin des imprimés est confiée à un garde-magasin personnellement responsable.

ART. 2. Les attributions du garde-magasin comprennent :

A. En ce qui concerne les coupons de voyageurs et bulletins de marchandises.

1° Les commandes à l'imprimeur ;

2° L'impression des prix et destinations sur les coupons de voyageurs ;

3° L'envoi des coupons au contrôleur du timbre.

B. En ce qui concerne les imprimés en général.

1° Les commandes à l'imprimeur ;

2° L'expédition des imprimés de l'espèce aux fonctionnaires ou employés qui en ont fait la demande.

ART. 3. Les commandes à l'imprimeur se font par bons détachés d'un registre à souches (modèle H) et signés par le directeur de l'administration.

ART. 4. Les quantités livrées par l'imprimeur sont accompagnées d'une facture (modèle I) en double expédition, indiquant la date et le n° du bon en vertu duquel la livraison s'est effectuée.

Après vérification, le garde-magasin appose son visa de réception sur l'une de ces factures pour servir de pièce justificative aux compte du fournisseur.

La seconde expédition reste déposée au magasin, comme pièce à l'appui du journal d'entrée.

ART. 5. Toutes les fournitures d'imprimés sont renseignées dans un registre-journal d'entrée (modèle J).

ART. 6. Aussitôt après leur inscription, les imprimés sont classés dans des cases portant une étiquette indiquant leur espèce.

ART. 7. Les délivrances de coupons de voyageurs et bulletins de marchandises ne peuvent avoir lieu que sur bons visés par le directeur.

Les envois de l'espèce sont toujours accompagnés d'un état ou facture (modèle B) et des bons des chefs de station visés par le directeur.

La facture est signée pour reçu par le contrôleur du timbre et renvoyée au garde-magasin pour sa décharge.

ART. 8. Les autres imprimés sont délivrés sur bons en simple expédition visés par les chefs de service que la chose concerne et transmis à la direction à la même époque que les demandes de coupons.

Ces imprimés sont envoyés directement aux destinataires par le garde-magasin, qui y joindra également un état ou facture (modèle K) que le destinataire lui renverra après l'avoir signée pour reçu.

ART. 9. Le garde-magasin est tenu d'envoyer les imprimés demandés endéans les quinze jours qui suivent la réception de la demande.

Dans les cas d'urgence dûment constatée, ces envois doivent avoir lieu immédiatement.

ART. 10. Le magasin devant toujours être pourvu d'imprimés en nombre suffisant pour faire face aux besoins du service, le garde-magasin est personnellement responsable de toute imprévoyance à cet égard.

ART. 11. Toutes les délivrances d'imprimés sont renseignées dans un registre-journal de sortie (modèle L).

Les écritures passées dans ce journal sont justifiées par les récépissés des destinataires.

ART. 12. Outre les écritures mentionnées aux articles précédents, le garde-magasin tient encore les registres suivants :

1° Un registre grand-livre présentant pour chaque station le compte d'entrée et de sortie des coupons de voyageurs par envoi, par destination et par classe de voitures (modèle E);

2° Un registre grand-livre présentant le compte d'entrée et de sortie des bulletins de marchandises (modèle F);

3° Un registre présentant par destinataire, le compte des autres imprimés sortis du magasin (modèle M).

ART. 13. A l'expiration de chaque mois, le garde-magasin transmet à la direction un état (modèle N) présentant la situation du magasin.

A la fin de l'année ces états sont résumés dans un inventaire général (modèle O) qui est également transmis à la direction en double expédition.

Art. 14. Toute mise au rebut ou destruction d'imprimés sera constatée par procès-verbal dressé par le garde-magasin de concert avec le contrôleur du timbre.

Ce procès-verbal sera transmis au directeur et la destruction des imprimés ne pourra avoir lieu qu'après que cette pièce aura été revêtue de son approbation.

Art. 15. Le garde-magasin reçoit communication de tous les ordres de service ou instructions concernant la comptabilité.

Art. 16. La vérification du magasin s'opère à des époques indéterminées, mais au moins deux fois l'an, sur un ordre du directeur et par des fonctionnaires à désigner par lui.

Présenté à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, par le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation.

Bruxelles, le 1^{er} janvier 1843.

Le directeur,

MASUL.

Bruxelles, le 8 février 1843.

Vu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

Station de

| DESTINATIONS | QUANTITÉS REÇUES PENDANT LE MOIS D | | | | | | | | | | | | Observations. | | |
|--------------|------------------------------------|--------|--|------------------------|--------|--|------------------------|--------|--|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------|---------|--|
| | 1 ^{re} CLASSE. | | | 2 ^e CLASSE. | | | 3 ^e CLASSE. | | | TOTAL DU MOIS. | | | | | |
| | NOBRE | VALEUR | | NOBRE | VALEUR | | NOBRE | VALEUR | | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | | TOTAL. | |
| | NOBRE | VALEUR | | NOBRE | VALEUR | | NOBRE | VALEUR | | NOBRE | VALEUR | NOBRE | | VALEUR. | |
| TOTAL. | | | | | | | | | | | | | | | |

SORTIE.

Station de

| QUANTITÉS ENVOYÉES PENDANT LE MOIS D | | | | | | | | | | | | | | | Observations. |
|--------------------------------------|-------------------------|---------|--------|------------------------|--------|---------|------------------------|---------|--------|----------------|--------|---------|--------|---------|---------------|
| DESTINATIONS. | 1 ^{re} CLASSE. | | | 2 ^e CLASSE. | | | 3 ^e CLASSE. | | | TOTAL DU MOIS. | | | | | |
| | NOMBRE | VALEUR. | NOMBRE | VALEUR. | NOMBRE | VALEUR. | NOMBRE | VALEUR. | NOMBRE | VALEUR. | NOMBRE | VALEUR. | NOMBRE | VALEUR. | |
| TOTAUX. | | | | | | | | | | | | | | | |

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
ET EXPLOITATION.

—
Contrôle du timbre.

ÉTAT des coupons de voyageurs et bulletins de marchandises
transmis aux contrôleurs chef de service, pendant le
mois d

| STATIONS DE DÉPART. | DESTINATIONS. | CLASSES. | QUANTITÉS ENVOYÉES. | PRIX. | VALEUR. | Observations. |
|------------------------|---------------|----------|------------------------|-------|---------|---------------|
| | | | | | | |

MODÈLE H.

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

FOURNITURES DE FEUILLES D'IMPRESSION.

BON N^o *délivré à M.*
pour les objets suivants :

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

FOURNITURES DE FEUILLES D'IMPRESSION.

N^o *M.*
est invité à fournir les objets suivants :

| QUANTITÉS. | DÉTAIL. | PRIX. | QUANTITÉS. | DÉTAIL. | PRIX. |
|------------|---------|-------|------------|---------|-------|
| | | | | | |

Bruxelles, le

184 .

Le directeur,

Bruxelles, le

184

Le directeur,

MODÈLE J.

| NUMÉRO des FACTURES. | DATES des ENTRÉES. | DÉSIGNATION DES IMPRIMES. | QUANTITÉS RIGUES. | <i>Observations.</i> |
|----------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|
| | | | | |

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle K.

Magasin des imprimés.

ÉTAT des imprimés envoyés à M.
en vertu du bon, en date du

FACTURE N°

N°

| DÉSIGNATION DES IMPRIMÉS. | SÉRIE. | NUMÉROS. | QUANTITÉS ENVOYÉES. | Observations. |
|---------------------------------|--------|----------|------------------------|---------------|
| | | | | |

Reçu les quantités ci-dessus mentionnées.
Bruxelles, le

Le destinataire,

Bruxelles, le

Le garde-magasin,

Modèle L.

| N° DES FACTURES OU RÉCEPISSÉS. | DATES DES SORTIES. | DESTINATAIRES | DESIGNATION DES IMPRIMÉS. | QUANTITÉS ENVOYÉES. | <i>Observations.</i> |
|--------------------------------------|-----------------------|---------------|------------------------------|------------------------|----------------------|
| | | | | | |

Compte des imprimés envoyés à M.

| DATES DES ENVOIS. | NUMÉRO DES ACHATS. | DÉSIGNATION DES IMPRIMÉS. | | | | | | | | | | Observations. | | |
|-------------------------|-----------------------|---------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------------|--|--|
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAUX. | | | | | | | | | | | | | | |

ANNÉE 184 .

Mois d

 ÉTAT de situation du magasin des imprimés à la date
 du

| DESIGNATION DES IMPRIMÉS. | QUANTITÉS | REÇU | TOTAL. | DÉLIVRÉ | RESTE | Observations. |
|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------|--------------------------|----------------------------------|---------------|
| | restant EN MAGASIN le | pendant LE MOIS de | | pendant LE MOIS de | EN MAGASIN au 1 ^{er} | |
| | | | | | | |
| TOTAUX | | | | | | |

Certifié exact.

Bruxelles, le

Le Garde-Magasin,

INVENTAIRE GÉNÉRAL

DES

IMPRIMÉS ENTRÉS ET SORTIS

PENDANT CHAQUE MOIS DE L'ANNÉE 184 .



N° 8.

Renseignements sur la comptabilité des dépenses du chemin de fer.*Marche suivie au Département des Travaux Publics, pour la liquidation des dépenses d'exploitation du chemin de fer.*

Ces dépenses se divisent en deux catégories, savoir :

- 1^o Dépenses faites en vertu de contrats;
- 2^o Dépenses urgentes effectuées sans contrats préalables. Dans ces dernières sont compris les salaires d'ouvriers et les menues dépenses d'exploitation pour fournitures diverses et réparations.

Les dépenses de la 1^{re} catégorie font toutes l'objet de demandes de paiements soumises au visa préalable de la cour des comptes.

Les dépenses de la 2^e catégorie, à l'exception des salaires d'ouvriers, sont également soumises au visa préalable de la cour des comptes, lorsqu'elles dépassent la somme de fr. 300 ; jusqu'à ce taux, elles sont liquidées sur crédits spéciaux, par les soins de la régie des chemins de fer.

Les dépenses ont, en général, pour objet le paiement de travaux et de fournitures, effectués pour le service de l'exploitation ; elles sont imputées sur les différents articles du budget, suivant leur nature et la branche de service à laquelle elles appartiennent.

En ce qui concerne les dépenses de la 1^{re} catégorie, voici le mode qui est suivi pour leur liquidation.

Après que les travaux ou les fournitures qui font l'objet des marchés approuvés par le Département, ont été effectués, les agents de l'administration du rail-way en font la réception et dressent des procès-verbaux détaillés des quantités exécutées par nature, et où il est constaté en outre que les travaux ou fournitures effectués ont les qualités prescrites par le cahier des charges.

Ces procès-verbaux mentionnent également, s'il s'agit d'à-comptes, les sommes qui peuvent être payées à l'entrepreneur.

En ce qui concerne les ouvrages d'art exécutés à la route ou à ses dépendances, les réceptions se font par les ingénieurs chefs de service, et par la commission de réception à Malines, pour tout ce qui concerne les fournitures. Ces réceptions sont approuvées par le directeur de l'administration, qui transmet ensuite au Département des Travaux Publics des demandes de paiement au profit des entrepreneurs.

Ces demandes sont accompagnées du procès-verbal de réception, d'un certificat de paiement du montant des sommes dues, délivré également par le directeur susnommé, et d'une déclaration des entrepreneurs.

Le certificat de paiement comprend le détail des à-comptes, s'il en a été payé, sur le même entreprise ; de sorte que les certificats pour solde, comprennent le détail des à-comptes successifs délivrés précédemment, et ce jusqu'à concurrence du montant total de l'entreprise.

Ces différentes pièces sont soumises, au Département des Travaux Publics, à une vérification minutieuse.

Cette vérification consiste particulièrement à s'assurer si, aux quantités de travaux exécutés ou fournitures faites, on a appliqué d'une manière exacte les prix des marchés, par nature d'ouvrage ou par espèce d'objets fournis; si les quantités déterminées ont été atteintes ou n'ont pas été dépassées; si en fin on a exécuté scrupuleusement les conditions du cahier des charges, en ce qui concerne les époques d'achèvement des travaux ou de livraison des fournitures.

Après vérification, on passe écritures et le Département des Travaux Publics transmet ensuite les pièces de dépense susmentionnées à la cour des comptes, avec une demande de paiement au profit de l'entrepreneur.

En ce qui concerne les dépenses urgentes, s'élevant à plus de fr. 300, autres que les salaires d'ouvriers, et qui appartiennent à la 2^e catégorie, elles se liquident sur états dressés par les chefs de service ou visés par eux, et également approuvés par le directeur de l'administration, par l'intermédiaire duquel ils sont transmis au Département des Travaux Publics.

Ces états qui ne comprennent ordinairement que des ouvrages ou fournitures de peu d'importance, effectués d'urgence et sans contrats préalables, sont, après vérification, approuvés par le Ministre, qui en fait ensuite l'objet de demandes de paiement à la cour des comptes.

Toutes ces demandes de paiement, en général, sont ordonnancées par le Ministre des Finances, auquel la cour des comptes les transmet directement, après les avoir revêtues de son visa. Elles reviennent, ordonnancées, au Département des Travaux Publics, qui charge, en dernier lieu, le directeur de la régie d'en faire la remise aux parties intéressées.

Quant aux états de salaires d'ouvriers et préposés de l'administration, et aux états dont le montant ne dépasse pas fr. 300, ils sont, comme il est dit plus haut, liquidés par les soins du directeur de la régie. Voici le mode de liquidation suivi en cette circonstance.

Les états de salaire sont dressés par les surveillants, conducteurs, chefs de station, chefs d'ateliers ou autres agents de l'administration, chargés spécialement de ce soin: ils sont visés par les chefs de service que la chose concerne, approuvés par le directeur de l'administration de l'exploitation et transmis par lui au directeur de la régie, pour en opérer le paiement.

Après vérification dans les bureaux de ce dernier, ces états sont payés directement sur les lieux, à pied d'œuvre, et contre émargement, par les délégués de la régie, en présence de deux employés de l'administration.

Les états de fr. 300 et au-dessous sont également dressés par les chefs de service, ou visés par eux; approuvés par le directeur de l'administration, qui les transmet ensuite pour liquidation au Département des Travaux Publics.

Après vérification, ces états sont approuvés par le Ministre, qui en ordonne la liquidation par la régie.

Il y a encore d'autres dépenses que l'on doit considérer comme dépenses urgentes et placer dans la 2^e catégorie; ce sont:

1^o Les dépenses de camionnage, que l'on a cru devoir également faire liquider par la régie, eu égard aux lenteurs que nécessitent la formation et la vérification des états et qui ne permettent guère de les présenter en liquidation qu'un mois après la fourniture.

Le paiement par la régie résulte du reste des termes mêmes des contrats passés pour cette branche du service.

2^e Les dépenses pour pertes et avaries de marchandises transportées par le chemin de fer. Jusqu'à concurrence de fr. 200, ces dépenses sont liquidées, par la régie, à la demande du directeur de l'administration, sans passer par l'intermédiaire du Département; au-delà de cette somme elles doivent être ordonnées par le Ministre.

Cette marche en ce qui concerne le paiement des dépenses pour pertes et avaries a été tracée par l'arrêté ministériel du 20 juillet 1840.

Toutes les pièces de dépenses acquittées par les soins de la régie, sur crédits ouverts à cet effet, par la cour des comptes, telles qu'états de salaires, états d'indemnités pour pertes et avaries, etc., qui lui sont transmises directement par l'administration des chemins de fer, de même que celles dont la liquidation a été ordonnée par le Département, font l'objet de demandes en régularisation de la part du directeur, qui justifie ainsi de l'emploi des fonds mis à sa disposition pour faire face aux dépenses urgentes appartenant aux diverses branches du service de l'exploitation.

Ces demandes en régularisation sont soumises à une nouvelle vérification dans les bureaux du Département, qui les adresse ensuite à la cour des comptes.

Ce collègue après avoir constaté la régularité des pièces justificatives qui lui sont soumises, donne décharge au directeur de la régie des sommes acquittées par ses soins et de l'emploi desquelles il a présenté la justification.

Le directeur de la régie dresse en outre, à la fin de chaque mois, un état présentant la situation générale de ses opérations, document qui permet de comparer cette situation avec les écritures tenues au trésor, et de reconnaître si elle est exacte.

Telle est la marche suivie par le Département des Travaux Publics, pour la liquidation de toutes les dépenses qui concernent l'exploitation du chemin de fer. Cette marche offre, sans aucun doute, toutes les garanties possibles au point de vue des intérêts du trésor : ordre, régularité dans les écritures, exécution rigoureuse des contrats, et moyens faciles de réprimer la fraude, qui ne saurait que très difficilement échapper aux investigations auxquelles sont soumises toutes les pièces de dépenses qui concernent le chemin de fer.

Comptabilité de la régie des chemins de fer. — Mode suivi pour la liquidation des dépenses urgentes d'exploitation et de construction.

Sur la demande qui en est faite par le Ministre des Travaux Publics, le Département des Finances, après visa de la cour des comptes, ouvre au directeur de la régie, auprès des directeurs du trésor dans les provinces, des crédits spéciaux destinés à faire face aux dépenses urgentes d'exploitation et de construction du chemin de fer.

Ces crédits, qu'on limite aux besoins présumés du service, sont imputés sur le budget des Travaux Publics ou sur le fonds spécial destiné à l'établissement des lignes décrétées.

Au moyen de ces crédits la régie liquide toutes les dépenses qui, par leur urgence, ne peuvent être soumises au visa préalable de la cour des comptes; telles sont entr'autres :

Les salaires d'ouvriers et d'employés à l'essai; les états de menues fournitures ne dépassant pas fr. 300; les ouvrages à la tâche et en régie; les indemnités accordées pour emprises de terrain; les indemnités pour perte de récoltes, engrais, etc.; les

indemnités pour pertes et avaries d'objets transportés par le chemin de fer; les dépenses de camionnage, etc.

Toutes ces dépenses, sans exception, ne sont liquidées par la régie qu'en vertu de l'autorisation du Ministre des Travaux Publics.

Pour toutes celles, autres que les salaires d'ouvriers, le directeur de la régie mandate au profit des parties intéressées, sur les crédits qui lui sont ouverts chez le directeur du trésor.

Pour le paiement des salaires d'ouvriers, il fait, à la fin de chaque quinzaine, les fonds nécessaires, au moyen de mandats délivrés à son profit, jusqu'à concurrence du montant des états qui lui sont transmis pour liquidation par le directeur de l'administration des chemins de fer.

Ces mandats dont il justifie l'import au moyen de la demande de liquidation du directeur susnommé, sont préalablement visés par le Département des Travaux Publics; en l'absence de cette formalité, le directeur du trésor n'ordonnerait pas au profit de la régie.

Le paiement de tous les ouvriers quelconques, employés à la journée, soit pour le service de l'entretien et de la police de la route, soit pour le service des transports, tels que gardes-ponts, gardes-tunnels, gardes-excentriques, gardes-barrières, machinistes, chauffeurs, etc., a lieu directement par les délégués de la régie, à pied-d'œuvre, en mains des parties prenantes, sur états de quinzaine, dressés par les agents de l'administration, sous les ordres desquels les ouvriers sont placés, et visés par les agents supérieurs de l'administration au nom du directeur.

Ces états de salaires sont dûment quittancés par chacune des parties prenantes. Les ouvriers ou préposés ne sachant pas écrire, sont tenus d'apposer leur croix ou marque en présence de témoins.

Préalablement au paiement des ouvriers, les états de salaires sont vérifiés dans les bureaux du directeur de la régie, qui veille à ce que le taux des salaires des diverses catégories d'ouvriers ne dépasse pas le *maximum* fixé par arrêté ministériel. On vérifie les comptes de chaque ouvrier, on s'assure que les états sont revêtus de toutes les formalités prescrites par les instructions, en un mot, de leur parfaite régularité.

Les jours et heures de paiement d'ouvriers sont fixés de commun accord entre le directeur de l'exploitation et celui de la régie.

Les employés qui ont dressés les états de journées, sont tenus d'assister au paiement, et de faciliter de tous leurs moyens les opérations des agents de la régie.

Les états de menues fournitures et de camionnage, dont la liquidation s'opère par les soins de la régie, sont préalablement approuvés par le Ministre.

Les états de salaires d'ouvriers, d'ouvrages à la tâche ou exécutés en régie, de même que les indemnités pour pertes et avaries, de moins de fr. 200, sont les seules dépenses qui soient liquidées directement, à la demande du directeur de l'administration des chemins de fer.

La liquidation de ces états a lieu qu'entre les mains des parties intéressées ou d'un fondé de pouvoir dûment autorisé.

Les indications qui précèdent sont plus spécialement relatives à l'exploitation des chemins de fer.

Quant à la construction, voici en quelles circonstances et de quelle manière les dépenses qui la concernent, sont liquidées par la régie : les principales sont celles qui résultent des acquisitions de terrains pour l'établissement du railway et de ses dépendances.

Voici comme on procède à ces acquisitions : des experts sont nommés par l'État, pour l'évaluation des parcelles à entreprendre pour les travaux dont l'utilité publique

a été décrétée. Ces experts règlent les prix et conditions de la vente, de commun accord avec les propriétaires auxquels ils font signer des compromis ou actes de vente provisoire.

Ces compromis sont adressés aux directeurs des travaux, qui les approuvent s'ils jugent les prix et conditions acceptables, et dressent des tableaux d'acquisition pour être soumis à l'approbation du Ministre.

Ces tableaux, où sont indiqués les noms des propriétaires, la situation et le numéro des parcelles à reprendre, la contenance de l'emprise à faire et les prix et conditions de la vente, sont, après l'approbation ministérielle, remis aux notaires délégués par les soins des directeurs chefs de service.

Les notaires passent les actes de vente définitive, en prenant pour base les conditions spécifiées dans les tableaux susmentionnés, et délivrent aux vendeurs le prix de l'immeuble cédé à l'État, en un certificat de paiement échangeable chez le directeur de la régie; celui-ci, sur le vu et en échange de ce certificat, délivre une ordonnance de paiement de pareille somme sur le directeur du trésor, après s'être assuré toutefois, au moyen des tableaux d'emprises qui lui sont transmis par le Département, que les certificats de paiement délivrés par les notaires délégués, sont conformes aux conditions approuvées par le Ministre.

Les tableaux d'indemnités pour perte de récoltes, engrais, etc., sont dressés de la même manière que les tableaux d'emprises. Ils sont également liquidés par la régie, mais seulement lorsque les indemnités dépassent fr. 300. Jusqu'à concurrence de cette somme, elles sont payées directement par les notaires délégués sur des fonds mis à cet effet à leur disposition et dont ils rendent compte.

Le même directeur acquitte encore directement, sans l'intervention du Département des Travaux Publics, et sur états dressés ou visés par les directeurs chefs de service, des dépenses pour ouvrages exécutés à la tâche ou en régie, après, bien entendu, que ces travaux ont été autorisés par le Ministre.

Toutes pièces de dépenses quelconques, salaires d'ouvriers, états de fournitures, paiement d'emprises, etc., font ensuite l'objet de demandes en régularisation à la cour des comptes. La cour, après due vérification, accorde décharge au directeur de la régie, des sommes dont il a justifié l'emploi. Jusque-là aucune opération n'est censée consommée.

N° 9^e.

STATISTIQUE
DU MOUVEMENT DES BAGAGES,
PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | AUDALLES (Pont) | BRAINES. | AYERS. | SALLAN Ligne de la ligne de Nord. | TERROBE. | CAND. | BRIGES. | ONSTEND. | COUPTRAY. | BOESLORX. | TOURNAI. | TOTALS de la ligne de Nord. | LOUVAIN. | TIGHELOUX. | LAZDUN. |
|--|-------------------|--------------------|----------|--------|---|----------|-------|---------|----------|-----------|-----------|----------|-----------------------------------|----------|------------|---------|
| Deuvelles (Nord)..... | 16,842 | " | 1,225 | 4,370 | 327 | 262 | 1,737 | 424 | 1,116 | 657 | 75 | 269 | 508 | 815 | 421 | 18 |
| Molines..... | 4,572 | 2,099 | " | 589 | 291 | 147 | 301 | 78 | 175 | 90 | 14 | 28 | 157 | 508 | 86 | 0 |
| Auvers..... | 9,383 | 4,827 | 920 | " | 151 | 87 | 965 | 112 | 277 | 197 | 53 | 46 | 150 | 561 | 93 | 4 |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord. | 377 | 268 | 61 | 75 | 9 | 10 | 40 | 4 | 5 | 10 | " | 3 | 26 | 32 | 6 | 1 |
| Terrande..... | 1,084 | 262 | 99 | 79 | 12 | " | 279 | 28 | 16 | 26 | 5 | 15 | 480 | 34 | 10 | " |
| Gand..... | 8,747 | 1,749 | 223 | 1,087 | 54 | 501 | " | 916 | 814 | 1,884 | 85 | 254 | 892 | 128 | 28 | 0 |
| Bruges..... | 2,835 | 449 | 42 | 147 | 6 | 53 | 779 | " | 985 | 68 | 41 | 50 | 134 | 56 | 7 | " |
| Ostende..... | 5,619 | 994 | 69 | 238 | 5 | 13 | 564 | 921 | " | 146 | 44 | 37 | 46 | 51 | 17 | 1 |
| Coutray..... | 6,244 | 854 | 45 | 267 | 16 | 46 | 1,378 | 79 | 150 | " | 124 | 441 | 2,629 | 45 | 20 | 5 |
| Moesoon..... | 4,216 | 144 | 6 | 44 | 1 | 3 | 87 | 16 | 17 | 537 | " | 78 | 458 | 8 | 1 | " |
| Tournai..... | 1,288 | 265 | 52 | 43 | 5 | 15 | 244 | 23 | 54 | 416 | 93 | " | 29 | 20 | 9 | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest. | 2,439 | 262 | 65 | 87 | 14 | 164 | 483 | 45 | 27 | 688 | 78 | 28 | 255 | 31 | 3 | " |
| Louvain..... | 2,857 | 778 | 250 | 335 | 40 | 47 | 159 | 24 | 28 | 35 | 14 | 17 | 33 | " | 412 | 22 |
| Tirlemont..... | 1,003 | 323 | 92 | 78 | 10 | 10 | 22 | 4 | 2 | 8 | 3 | 7 | 3 | 297 | " | 163 |
| Lawaen..... | 158 | 11 | 5 | 5 | 1 | " | 1 | " | 1 | " | " | " | " | 6 | 20 | " |
| Waremmes..... | 239 | 35 | 1 | 4 | " | 0 | 2 | 1 | " | 1 | " | " | " | 11 | 23 | 17 |
| Ans..... | 279 | 19 | 2 | 20 | 1 | 1 | 6 | 37 | 1 | 8 | " | 1 | 1 | 6 | 13 | 10 |
| Laige..... | 8,519 | 5,007 | 204 | 867 | 23 | 91 | 591 | 62 | 259 | 110 | 4 | 27 | 21 | 354 | 221 | 45 |
| Verviers..... | 2,935 | 891 | 141 | 283 | 2 | 0 | 30 | 8 | 105 | 23 | 1 | 4 | 1 | 57 | 12 | 1 |
| Herbesthal..... | 961 | 232 | 52 | 93 | " | " | 12 | 0 | 20 | 4 | " | " | " | 8 | 5 | " |
| St-Troul..... | 1,144 | 341 | 42 | 80 | 4 | 6 | 23 | 5 | 5 | 2 | 0 | 3 | 1 | 122 | 226 | 78 |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est. | 1,213 | 272 | 56 | 68 | 2 | 2 | 22 | 7 | 7 | 14 | " | 2 | 1 | 22 | 44 | 18 |
| Bruxelles (Midi)..... | 5,392 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hal..... | 781 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Braine-le-Comte..... | 545 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Soignies..... | 301 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Mons..... | 2,679 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Quiévrain..... | 5,514 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Charleroi..... | 627 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Namur..... | 1,048 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi. | 2,264 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Totaux..... | 93,456 | 18,024 | 3,272 | 8,897 | 856 | 1,200 | 7,490 | 2,782 | 4,021 | 4,672 | 612 | 1,300 | 16,278 | 2,790 | 1,672 | 396 |

| WAREH.C. | AKS | LARGE. | VADYRES. | DEBRESTH.M. | ST-THOM. | STATIONS intermédiaires du ligne de l'Est. | REYVALLES (Mont) | REL. | FRANCE. | BOIGNES. | MOIS. | QUÉVRAIN. | CHATELERO. | MANU. | STATIONS intermédiaires de ligne de l'Est. | Observations. |
|----------|-----|--------|----------|-------------|----------|--|---------------------|-------|---------|----------|-------|-----------|------------|-------|--|--|
| 34 | 16 | 3,024 | 630 | 176 | 395 | 441 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | <p>Le quantal métrique (100 k.) a été pris pour unité dans l'indication des quantités transportées. A cet effet on a négligé le nombre de 50 k., et l'on compte comme un le nombre au-dessus.</p> <p>De là résultent les différences que l'on rencontre dans les additions.</p> <p>Le 0 indique une quantité au-dessous de 50 kil.</p> |
| 1 | 2 | 156 | 57 | 6 | 44 | 52 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 4 | 12 | 1,384 | 151 | 46 | 127 | 72 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 21 | 1 | 0 | 6 | 2 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 21 | 1 | 0 | 14 | 2 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 5 | 5 | 273 | 36 | 6 | 21 | 12 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 65 | 7 | 0 | 8 | 2 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 420 | 106 | 0 | 4 | 5 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 1 | 3 | 133 | 17 | 0 | 9 | 1 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 30 | 4 | 0 | 1 | 0 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 25 | 7 | 0 | 8 | 1 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 16 | 1 | 0 | 3 | 4 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 10 | 1 | 582 | 54 | 12 | 60 | 66 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 33 | 7 | 205 | 24 | 4 | 244 | 14 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 10 | 14 | 19 | 1 | 1 | 58 | 8 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 33 | 65 | 1 | 0 | 14 | 31 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 105 | 0 | 2 | 0 | 0 | 9 | 25 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 143 | 2 | 1,660 | 239 | 210 | 432 | 0 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 5 | 0 | 921 | 0 | 345 | 41 | 115 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 225 | 308 | 0 | 0 | 8 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 24 | 4 | 143 | 5 | 0 | 0 | 16 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 77 | 4 | 300 | 162 | 6 | 54 | 108 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 880 | 190 | 285 | 1,460 | 727 | 247 | 653 | 1,405 | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 605 | 0 | 50 | 27 | 43 | 18 | 4 | 6 | 45 | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 117 | 21 | 0 | 59 | 53 | 7 | 7 | 25 | 95 | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 204 | 50 | 45 | 0 | 105 | 17 | 11 | 7 | 79 | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,579 | 78 | 46 | 158 | 0 | 639 | 55 | 78 | 507 | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 920 | 17 | 19 | 11 | 990 | 0 | 24 | 19 | 1,376 | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 244 | 5 | 15 | 7 | 52 | 45 | 0 | 105 | 411 | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 486 | 10 | 9 | 7 | 86 | 38 | 188 | 0 | 225 | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 811 | 25 | 37 | 71 | 178 | 450 | 119 | 187 | 526 | |
| 670 | 102 | 8,568 | 3,000 | 860 | 1,340 | 1,060 | 4,764 | 1,024 | 404 | 888 | 2,850 | 1,938 | 633 | 1,120 | 5,065 | |

84

85

N° 9⁵.

STATISTIQUE

DU MOUVEMENT DES FONDS ET VALEURS,

PENDANT L'ANNÉE 1848.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Nord) | MALINES. | ASTRES. | STATIONS intermédiaires de la ligne de Nord. | TERMONDE. | GAND. | BRUCES. | OSTENDE. | COURTRAI. | MOUSCHOS. | TOURNAI. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest. | LOUVAIN. | TIRLEMONT. | LANDEN. | |
|--|-------------------|---------------------|----------|---------|--|-----------|-------|---------|----------|-----------|-----------|----------|---|----------|------------|---------|---|
| Bruxelles (Nord)..... | 90 | • | 20 | 7 | • | • | • | 16 | • | • | • | • | • | 41 | 3 | 15 | • |
| Malines..... | 3,351 | 1,100 | • | 22 | • | 310 | 07 | • | • | 037 | 166 | 78 | • | 182 | • | 7 | • |
| Anvers..... | 322 | 208 | 32 | • | • | 5 | 32 | 15 | • | 402 | 14 | • | • | 16 | • | • | • |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord..... | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Termonde..... | 234 | 173 | • | 6 | • | • | • | 7 | • | 21 | 7 | 13 | • | 7 | • | • | • |
| Gand..... | 474 | 65 | • | 6 | • | 82 | • | 31 | 13 | 166 | 18 | 64 | • | 29 | • | • | • |
| Bruges..... | 340 | 40 | 1 | • | • | 238 | • | • | 34 | 1 | • | • | • | 6 | • | • | • |
| Ostende..... | 2 | • | • | • | • | • | • | 2 | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Courtrai..... | 568 | 28 | • | 1 | • | • | 4 | 1 | • | • | 86 | 267 | • | 481 | • | • | • |
| Mouscron..... | 68 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 11 | • | 17 | • | • | • |
| Tournai..... | 19 | 6 | • | • | • | • | • | • | • | 13 | • | • | • | • | • | • | • |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest..... | 82 | 10 | • | • | • | • | 8 | 8 | • | 32 | 5 | 18 | • | 4 | • | • | • |
| Louvain..... | 242 | 12 | • | • | • | 7 | 19 | • | • | • | • | • | • | • | 2 | • | • |
| Tirlemont..... | 870 | 187 | • | 7 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 17 | • | • | • |
| Landen..... | 60 | 38 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Wavanne..... | 9 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Ans..... | 2 | • | • | • | • | • | • | 16 | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Liège..... | 247 | 13 | 30 | • | • | • | • | • | • | 48 | • | • | • | 392 | • | • | • |
| Chénaf..... | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Verviers..... | 5 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Herbesthal..... | 60 | • | 18 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 6 | • | • | • |
| St-Touad..... | 281 | 156 | 77 | 45 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est..... | 4 | 4 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Bruxelles (Midi)..... | 104 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Hat..... | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Iraine-le-Comte..... | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Soignies..... | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Mons..... | 3 | 2 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Quiévrain..... | 1 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Charleroi..... | 1 | 1 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Namur..... | 1 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi..... | 11 | 2 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Totaux..... | 8,609 | 2,169 | 257 | 94 | • | 660 | 160 | 72 | 47 | 1,620 | 296 | 448 | 1,163 | 417 | 14 | • | • |

| WAREHOUS. | ANS. | CLÉB. | CAFÉIN. | VERVÈRE. | HEERSTRAL. | ST-TROND. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | BAL. | BRAYE. | SOGNIES. | MOIS. | QUÉTRAIN. | CHARLEROT. | PAMER. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | Observations. |
|-----------|------|-------|---------|----------|------------|-----------|---|------|--------|----------|-------|-----------|------------|--------|---|---|
| 19 | 5 | 525 | 5 | 45 | 5 | 65 | 14 | " | " | " | " | " | " | " | " | Les quantités sont expé- diées en groups d'objets. |
| 2 | " | 62 | " | 5 | " | 40 | " | " | " | 4 | 7 | 1 | 5 | 2 | 10 | |
| 3 | 2 | 175 | " | 6 | 5 | 10 | " | 1 | 2 | " | 31 | 24 | 1 | 5 | 6 | |
| " | " | 18 | 13 | " | " | " | " | " | " | " | 2 | " | " | " | 1 | |
| 1 | " | 54 | " | 1 | " | 19 | " | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | " | 1 | 1 | |
| 1 | " | 174 | " | 11 | " | 15 | 4 | 3 | 4 | 7 | 22 | 3 | " | 9 | 3 | |
| 1 | " | 54 | " | 2 | " | 5 | " | " | " | " | 6 | " | 1 | " | " | |
| " | " | 21 | " | 5 | " | " | " | " | " | " | 5 | " | " | " | " | |
| " | " | 38 | " | 1 | " | 2 | " | 1 | " | 1 | 3 | " | 4 | 2 | 1 | |
| " | " | 3 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| " | " | 24 | " | 5 | " | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| " | " | 24 | " | " | " | 4 | " | " | " | " | " | " | " | 2 | 1 | |
| 19 | 2 | 75 | " | 1 | " | 35 | " | 1 | 1 | 1 | 9 | " | 1 | " | 4 | |
| 3 | 9 | 110 | " | " | " | 11 | 4 | " | 1 | 2 | 3 | " | 1 | " | 3 | |
| 10 | 2 | 30 | 1 | 1 | " | 6 | " | " | " | " | 1 | " | " | " | " | |
| " | 1 | 102 | " | " | " | 9 | " | " | " | " | 8 | " | " | " | " | |
| 10 | " | 2 | " | " | " | 1 | " | " | " | " | 2 | " | " | " | " | |
| 22 | " | " | " | 31 | 10 | 24 | 15 | 1 | 1 | " | 22 | 30 | 1 | " | 5 | |
| " | " | " | " | " | " | 1 | 3 | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 1 | " | 31 | " | " | 1 | 5 | 2 | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| " | " | 2 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 7 | " | 34 | " | " | 1 | " | 2 | " | " | " | 2 | 2 | " | 1 | 1 | |
| 1 | " | 4 | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 | " | " | 1 | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | 70 | 65 | 54 | 273 | 84 | 12 | 22 | 140 | |
| " | " | 16 | " | " | " | " | " | " | 9 | 7 | 37 | 7 | 1 | 7 | 6 | |
| " | " | 6 | " | " | " | " | " | 4 | " | " | 24 | 4 | " | " | 4 | |
| " | " | 11 | " | " | " | 1 | " | 1 | 1 | " | 10 | 16 | 1 | " | 7 | |
| 1 | " | 30 | " | 1 | " | 4 | " | 24 | 12 | 17 | " | 23 | 1 | 3 | 45 | |
| " | " | 12 | " | " | " | " | " | 1 | " | 3 | 44 | " | 1 | 1 | 15 | |
| " | " | " | " | 1 | " | " | " | 3 | " | " | 3 | 3 | " | 11 | 2 | |
| " | " | " | " | 1 | " | " | " | 1 | " | " | 8 | 4 | 2 | " | 22 | |
| " | " | 31 | " | 2 | " | " | " | 11 | 9 | 11 | 42 | 52 | 4 | 30 | 28 | |
| 103 | 19 | 1,652 | 17 | 117 | 20 | 260 | 41 | 132 | 107 | 89 | 572 | 355 | 31 | 406 | 500 | |

87/A

N° 94.

STATISTIQUE

DU MOUVEMENT DES VOITURES (ÉQUIPAGES),

PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Nord) | MALINES. | AYERS. | STATIONS Intermédiaires de la ligne du Nord. | TERMONDE. | GAND. | BRUGES. | OSTENDE. | COURMAY. | MOUSGROT. | TORCHAY. | STATIONS Intermédiaires de la ligne de l'Ouest. | LOUVAIN. | TILLEMONT. | LAOURE. |
|--|-------------------|---------------------|----------|--------|--|-----------|-------|---------|----------|----------|-----------|----------|---|----------|------------|---------|
| Bruxelles (Nord)..... | 953 | 11 | 140 | 1 | 2 | 26 | 18 | 66 | 51 | 9 | 1 | 3 | 10 | | | |
| Malines..... | 82 | 15 | 5 | | | 0 | 1 | 28 | 3 | | | 2 | | | | |
| Anvers..... | 310 | 137 | 5 | | | 18 | 1 | 7 | 7 | 5 | | 10 | 2 | | | |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Termonde..... | 4 | 1 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | |
| Gand..... | 150 | 24 | 2 | 10 | | | 7 | 27 | 33 | | 2 | 1 | | | | |
| Bruges..... | 69 | 14 | 1 | 5 | | | 13 | 8 | | | | | | | | |
| Ostende..... | 261 | 36 | 10 | 5 | | | 21 | 15 | 2 | | | | | 2 | | |
| Courmay..... | 213 | 30 | 9 | 21 | | | 19 | 1 | | | 1 | 57 | 1 | 8 | | |
| Mouscron..... | 12 | 1 | | | | | 2 | | | | 1 | 6 | | | | |
| Tourmay..... | 11 | 6 | | | | | 1 | | | | 1 | 2 | | | | |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest..... | 0 | | | | | | | | | 5 | 2 | | | | | |
| Louvain..... | 37 | 3 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | | | | | | |
| Tillemont..... | 15 | 3 | | 1 | | | 1 | | 1 | | | 1 | | | | |
| La Louve..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Waremmes..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ans..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Liège..... | 453 | 187 | 23 | 40 | | | 23 | 8 | 32 | 15 | | 1 | | 6 | 3 | 1 |
| Châtelet..... | | | | | | | | | 7 | | | | | | | |
| Verviers..... | 186 | 75 | 22 | 12 | | | 5 | | 7 | 12 | | | | 4 | 1 | |
| Hierbaux..... | 63 | 31 | 5 | 5 | | | 1 | | 4 | 1 | | | | 3 | | |
| St-Troul..... | 11 | 0 | | 1 | | | | | 1 | | | | | | | |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est..... | 13 | 11 | | 2 | | | | | | | | | | 2 | | |
| Bruxelles (Midi)..... | 313 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hal..... | 2 | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| Braine-le-Comte..... | 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Soignies..... | 15 | 12 | | | | | | | | | | | | | | |
| Mons..... | 49 | 33 | | | | | | | | | | | | | | |
| Quiévrain..... | 130 | 128 | | | | | | | | | | | | | | |
| Charleroi..... | 5 | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Namur..... | 18 | 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi..... | 6 | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Totaux..... | 3,000 | 827 | 82 | 246 | 1 | 3 | 140 | 48 | 267 | 151 | 8 | 16 | 98 | 20 | 18 | 1 |

N° 9^h.

STATISTIQUE
DU TRANSPORT DES CHEVAUX,
PENDANT L'ANNÉE 1848.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Nord). | MALINES. | AYVERS. | STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord. | TERMONTE. | CAND. | BRUGES. | OSSEDE. | COURTRAY. | MOUSCRON. | TOURNAI. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | LOUVAIN. | TIRLEMONT. | LAZDEN. |
|--|-------------------|----------------------|----------|---------|--|-----------|-------|---------|---------|-----------|-----------|----------|---|----------|------------|---------|
| Bruxelles (Nord)..... | 191 | 0 | 0 | 32 | 0 | 0 | 28 | 0 | 14 | 7 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 51 |
| Malines..... | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ayvers..... | 816 | 123 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 | 0 | 0 | 46 | 68 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Termonde..... | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gand..... | 90 | 31 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 9 | 50 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bruges..... | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 |
| Ostende..... | 9 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Courtray..... | 69 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 40 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 0 | 5 | 0 |
| Mouscron..... | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tournai..... | 6 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Louvain..... | 52 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 2 | 0 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Tirlemont..... | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lazden..... | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Wormue..... | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ans..... | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Liège..... | 120 | 61 | 0 | 2 | 0 | 0 | 32 | 2 | 4 | 10 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Chénée..... | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Verviers..... | 15 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Herbesthal..... | 50 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| St-Trond..... | 7 | 4 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est. | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bruxelles (Midi)..... | 194 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hal..... | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Braine-le-Comte..... | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Soignies..... | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mons..... | 12 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Quiévrain..... | 16 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Charleroy..... | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Namur..... | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi. | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaux..... | 1,700 | 285 | 1 | 40 | 0 | 1 | 408 | 12 | 27 | 191 | 72 | 80 | 123 | 2 | 11 | 0 |

| VALEURS. | ARS. | LIEGE. | CHENÉ. | TEVIER. | DEESTRAL. | SETHOND. | STATIONS sur les bords de la ligne de l'Est. | WIL. | BRAME. | SOMMERS. | MONS. | QUÉVRAIN. | CHARLEVOI. | RAMER. | STATIONS présentes de la ligne de l'Est. | Observations. |
|----------|------|--------|--------|---------|-----------|----------|--|------|--------|----------|-------|-----------|------------|--------|--|---------------|
| 0 | | 65 | | 11 | 0 | | 15 | | | | | | | | | Pas de |
| 1 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 4 | | 12 | | | | | | 685 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3 | | | | 12 | | | | | | | | | | |
| | | 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 1 | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 10 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 6 | | | | | | | | | 11 | | | | | |
| | | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | 5 | | 1 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1 | | | 3 | | | | | | | | | | | |
| | | 21 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | 16 | 20 | 123 | | 4 | 6 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 8 | |
| | | | | | | | | | | | | | | 2 | 4 | |
| 3 | | 115 | | 10 | 13 | 6 | 16 | | | 2 | 31 | 600 | 2 | 6 | 17 | |

N^o 9^e.

STATISTIQUE

DU TRANSPORT DU GROS BÉTAIL,

PENDANT L'ANNÉE 1848.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Penh.) | MALINES. | ANVERS. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | TELMONDE. | GAZD. | BRUCES. | OSTENDE. | COURMAY. | MOUSCRON. | TOURNAI. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest. | LOUVAIN. | TELMONDE. | GAZD. |
|--|-------------------|----------------------|----------|---------|---|-----------|-------|---------|----------|----------|-----------|----------|---|----------|-----------|-------|
| Bruxelles (Nord)..... | 90 | 20 | 7 | | | | 16 | | | | | | 11 | 2 | 5 | |
| Malines..... | 8,351 | 1,109 | 22 | | 510 | 67 | | | 937 | 166 | 78 | 132 | | 7 | | |
| Anvers..... | 822 | 298 | 32 | | 5 | 32 | 6 | | 402 | 14 | | 16 | | | | |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Termonie..... | 234 | 175 | 8 | | | | 7 | | 21 | 7 | 13 | | 7 | | | |
| Gand..... | 474 | 63 | 6 | | 82 | | 51 | 13 | 166 | 18 | 64 | 29 | | | | |
| Bruges..... | 340 | 40 | 1 | | 268 | | | 34 | 1 | | | 6 | | | | |
| Ostende..... | 2 | | | | | | 2 | | | | | | | | | |
| Courmay..... | 869 | 28 | 1 | | | 4 | 1 | | | 86 | 267 | 484 | | | | |
| Mouscron..... | 68 | | | | | | | | | | | 11 | 37 | | | |
| Tournay..... | 19 | 6 | | | | | | | | 13 | | | | | | |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest..... | 22 | 10 | | | | 8 | 8 | | 52 | 5 | 15 | 4 | | | | |
| Louvain..... | 242 | 12 | | | 7 | 49 | | | | | | | | | 2 | |
| Tielmont..... | 870 | 187 | 7 | | | | | | | | | | | 17 | | |
| Landen..... | 60 | 28 | | | | | | | | | | | | | | |
| Waremmes..... | 9 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aix..... | 2 | | | | | | 2 | | | | | | | | | |
| Liege..... | 247 | 18 | 89 | | | | | | 48 | | | | | 393 | | |
| Clémens..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Verviers..... | 5 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Huy..... | 60 | 18 | | | | | | | | | | | | 6 | | |
| St-Tond..... | 281 | 136 | 77 | 43 | | | | | | | | | | | | |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est..... | 4 | 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| Bruxelles (Midi)..... | 164 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hai..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Braine-le-Comte..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Soignies..... | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mons..... | 5 | 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| Quévrain..... | 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Charleroy..... | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| Namur..... | 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi..... | 11 | 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| Totaux..... | 8,609 | 2,109 | 237 | 94 | 660 | 190 | 72 | 47 | 1,620 | 298 | 448 | 1,140 | 417 | 14 | | |

N° 9.

STATISTIQUE

DU TRANSPORT DU PETIT BÉTAIL,

PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Nord) | MALINES. | ARTRES. | STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord. | TERMONDE. | GAND. | BRUGES. | OSTENDE. | COURTRAY. | MOLSCRON. | TOURNAI. | STATION intermédiaire de la ligne de l'Ouest. | LOBBAÏN. | TIRLEMONT. | SARDEN. |
|--|-------------------|---------------------|----------|---------|--|-----------|-------|---------|----------|-----------|-----------|----------|---|----------|------------|---------|
| Bruxelles (Nord)..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Malines..... | 381 | 38 | " | 256 | " | 50 | 18 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Anvers..... | 163 | 37 | " | " | " | " | " | " | " | 35 | 83 | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 90 | " | " | " | " |
| Termonde..... | 297 | 157 | 60 | " | " | " | " | " | " | " | " | 410 | " | " | " | " |
| Gand..... | 764 | 7 | " | " | " | " | " | 20 | " | 300 | " | 410 | 9 | " | " | " |
| Bruges..... | 6,317 | " | 350 | " | " | 5,108 | 3 | " | 208 | " | 63 | 1 | 494 | " | 29 | " |
| Ostende..... | 4 | " | " | " | " | " | " | " | " | 4 | " | " | " | " | " | " |
| Courtray..... | 808 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 303 | 503 | " | " | " |
| Molscron..... | 140 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 51 | 89 | " | " | " |
| Tournai..... | 4 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 4 | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest..... | 2,103 | 36 | 481 | 4 | " | 67 | 397 | 90 | " | 424 | " | 392 | 48 | 108 | " | " |
| Louvain..... | 316 | 77 | 58 | " | " | 238 | " | " | " | " | " | " | 126 | " | " | " |
| Tirlemont..... | 15,301 | 701 | 4,463 | 1,903 | " | 271 | " | " | " | " | " | " | 258 | 63 | " | " |
| Lauden..... | 80 | " | " | 78 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 | " |
| Warenum..... | 5 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Aus..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Liège..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Chênée..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Vesiers..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Herbesthal..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| St-Trond..... | 5,024 | 447 | 1,064 | 3,080 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 77 | 585 | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Bruxelles (Midi)..... | 210 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hal..... | 225 | 9 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Braine-le-Comte..... | 62 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Soignies..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Mons..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Quiévrain..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Charleroy..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Namur..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi..... | 626 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Totaux..... | 53,362 | 1,313 | 6,432 | 4,951 | " | 3,811 | 420 | 70 | 208 | 770 | 154 | 1,249 | 1,527 | 248 | 413 | " |

| WAREMBE. | ARS. | LIÈGE. | CHÊVEE. | VERVIERS. | REMBESYRAL. | ST-TROOND. | STATIONS intermédiaires de la ligne de Nam. | BAL. | BEAINE. | SOUSVIES. | BORS. | OCIÉTRAIN. | CHARLESROY. | NAMER. | STATIONS intermédiaires de la ligne de Nam. | Observations. |
|----------|------|--------|---------|-----------|-------------|------------|---|------|---------|-----------|-------|------------|-------------|--------|---|---------------|
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | Par tête. |
| . | . | 19 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | |
| . | 14 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 9 | . | . | |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 90 | . | . | . | . | |
| . | 17 | . | . | . | . | 4 | 726 | 614 | 117 | 545 | 5,757 | . | . | . | 317 | |
| . | 3 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | |
| . | . | 161 | . | 68 | . | . | . | . | 198 | . | 214 | . | . | . | . | |
| . | . | . | . | . | . | . | . | 17 | . | 155 | 177 | 6 | . | . | 50 | |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 42 | 62 | . | . | . | 19 | |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 162 | . | . | . | . | |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | . | . | . | 475 | |
| 56 | 180 | . | 68 | . | . | 5 | 326 | 631 | 275 | 698 | 6,300 | 1 | 15 | . | 1,068 | |

STATISTIQUE du mouvement des petites marchandises, pendant l'année 1845.

Table with columns for 'POINTS DE DEPART' and various stations (TOTAL GENERAL, BRUXELLES, NAINES, ANVERS, etc.). Rows list various locations like Bruxelles (Nord), Malines, Anvers, etc., with numerical data for each station.

N° 10².

STATISTIQUE

DES RECETTES DES BAGAGES,

PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Nord) | MALINES. | AYVERS. | STATIONS intermédiaires de la ligne de Nord. | TERMONDE. | GIRO. | BRICINS. | OSTENDE. | COURTRAY. | ROUSSEON. | TOURBAY. | STATIONS intermédiaires de la ligne de Duna. | LOUVAIN. | TILLEMONT. | SARREL. |
|--|-------------------|---------------------|----------|---------|--|-----------|--------|----------|----------|-----------|-----------|----------|--|----------|------------|---------|
| Bruxelles (Nord)..... | 70,503 | " | 1,972 | 11,411 | 604 | 097 | 3,033 | 2,403 | 7,093 | 3,402 | 433 | 1,622 | 1,408 | 1,826 | 1,249 | 71 |
| Malines..... | 10,323 | 2,978 | " | 1,053 | 244 | 281 | 977 | 496 | 1,413 | 510 | 77 | 172 | 448 | 654 | 200 | 23 |
| Anvers..... | 54,881 | 12,590 | 1,087 | " | 287 | 233 | 3,404 | 650 | 1,572 | 1,117 | 211 | 318 | 608 | 658 | 315 | 18 |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord..... | 1,409 | 504 | 98 | 149 | 19 | 25 | 140 | 21 | 30 | 34 | " | 22 | 66 | 81 | 21 | 2 |
| Termonde..... | 2,571 | 029 | 153 | 207 | 28 | " | 477 | 104 | 80 | 100 | 23 | 68 | 286 | 162 | 35 | " |
| Gand..... | 28,409 | 3,836 | 099 | 4,009 | 124 | 502 | " | 2,379 | 2,163 | 4,070 | 208 | 1,020 | 1,919 | 351 | 152 | 1 |
| Bruges..... | 9,450 | 2,484 | 213 | 829 | 54 | 127 | 2,010 | " | 1,031 | 204 | 170 | 232 | 511 | 226 | 52 | " |
| Ostende..... | 20,595 | 0,372 | 373 | 1,392 | 28 | 73 | 2,632 | 1,526 | " | 720 | 243 | 229 | 149 | 257 | 141 | 0 |
| Courtray..... | 18,302 | 4,612 | 218 | 1,494 | 91 | 170 | 5,400 | 292 | 786 | " | 177 | 132 | 4,078 | 272 | 122 | 23 |
| Monsecon..... | 5,084 | 080 | 53 | 475 | 5 | 21 | 279 | 72 | 95 | 280 | " | 128 | 337 | 58 | 8 | " |
| Tourbay..... | 5,297 | 1,006 | 201 | 277 | 28 | 65 | 931 | 203 | 206 | 774 | 141 | " | 93 | 146 | 24 | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest..... | 4,424 | 732 | 130 | 296 | 38 | 217 | 770 | 141 | 116 | 1,129 | 153 | 92 | 506 | 117 | 14 | " |
| Louvain..... | 7,881 | 1,727 | 457 | 880 | 100 | 135 | 323 | 196 | 205 | 212 | 94 | 124 | 160 | " | 609 | 50 |
| Tillemont..... | 5,833 | 1,008 | 214 | 250 | 50 | 30 | 100 | 25 | 17 | 06 | 25 | 37 | 16 | 438 | " | 167 |
| Lenden..... | 502 | 39 | 12 | 25 | 3 | " | 0 | " | 11 | " | " | " | " | 14 | 28 | " |
| Waremmé..... | 613 | 153 | 5 | 21 | " | 2 | 16 | 12 | " | 0 | " | " | " | 20 | 46 | 25 |
| Ans..... | 1,038 | 103 | 11 | 120 | 5 | 3 | 40 | 399 | 11 | 71 | " | 11 | 2 | 20 | 45 | 42 |
| Liège..... | 42,808 | 18,624 | 1,470 | 3,892 | 143 | 214 | 3,514 | 663 | 3,323 | 1,162 | 10 | 509 | 437 | 1,433 | 706 | 133 |
| Verviers..... | 13,156 | 0,723 | 1,021 | 2,363 | 16 | 2 | 287 | 103 | 1,411 | 284 | 11 | 49 | 5 | 535 | 62 | 5 |
| Herbesthal..... | 5,039 | 2,313 | 344 | 845 | " | " | 453 | 6 | 496 | 47 | " | " | " | 43 | 8 | " |
| St-Tond..... | 3,620 | 1,376 | 134 | 383 | 14 | 28 | 150 | 46 | 48 | 13 | 5 | 31 | 8 | 204 | 357 | 20 |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est..... | 4,409 | 1,066 | 201 | 488 | 12 | 10 | 139 | 82 | 00 | 152 | " | 19 | 14 | 88 | 146 | 30 |
| Bruxelles (Midi)..... | 18,296 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hol..... | 1,220 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Braine-le-Comte..... | 634 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Soignies..... | 1,004 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Mons..... | 7,237 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Quévrain..... | 7,044 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Châleroy..... | 1,800 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Namur..... | 4,161 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi..... | 4,902 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Totaux..... | 560,853 | 72,972 | 8,781 | 33,601 | 1,918 | 2,950 | 27,577 | 9,358 | 22,387 | 13,105 | 1,907 | 6,578 | 10,535 | 7,938 | 4,421 | 705 |

| WARMME. | AS. | LIÈGE. | VERVIER. | HEBRESTAL. | ST-TROND. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | BOULELLES (Prov.) | BIAL. | BRAYE. | SOIGNIES. | MONS. | QUÉVRAIN. | CHARLEROI. | NAMUR. | STATIONS intermédiaires de la ligne de Brél. | PRODUITS D'ASSURANCES. | Observations. |
|---------|-----|--------|----------|------------|-----------|---|----------------------|-------|--------|-----------|-------|-----------|------------|--------|--|---------------------------|--|
| 180 | 82 | 82,634 | 3,403 | 1,259 | 1,038 | 640 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 11 | Le franc a été pris pour unité dans la recette des bagages. A cet effet on a réglé les fractions au-dessous de 10 centimes, et l'on a compté comme un franc le chiffre au-dessus. De là résultent les différences que l'on rencontre dans les additions. |
| 5 | 10 | 1,066 | 265 | 27 | 101 | 94 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 9 | |
| 19 | 70 | 8,864 | 1,207 | 337 | 889 | 173 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| " | " | 151 | 40 | " | 20 | 7 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 2 | " | 140 | 4 | " | 71 | 12 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 2 | |
| 22 | 52 | 2,317 | 333 | 64 | 126 | 68 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 14 | |
| 2 | 6 | 677 | 73 | " | 66 | 10 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 | |
| " | " | 5,006 | 1,562 | " | 52 | 20 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 12 | 31 | 1,452 | 201 | " | 47 | 10 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 3 | |
| " | 2 | 340 | 40 | " | 3 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 1 | " | 289 | 66 | " | 84 | 8 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| " | 1 | 156 | 15 | " | 45 | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 5 | |
| 28 | 4 | 1,680 | 184 | 68 | 500 | 157 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 96 | 19 | 702 | 118 | 20 | 584 | 42 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 12 | 27 | 63 | 4 | 5 | 49 | 18 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| " | 36 | 163 | 4 | " | 51 | 49 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 140 | " | 5 | " | " | 22 | 44 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 310 | 4 | " | 2,064 | 700 | 631 | 748 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 5 | |
| 24 | " | 1,784 | " | 568 | 47 | 150 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| " | " | 430 | 340 | " | " | 5 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 47 | 5 | 432 | 22 | 1 | " | 39 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 12 | |
| 472 | 7 | 854 | 206 | 9 | 109 | 101 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 10 | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | 1,192 | 420 | 728 | 5,296 | 5,276 | 879 | 5,223 | 5,249 | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 816 | " | 45 | 43 | 421 | 57 | 12 | 29 | 96 | 0 | |
| " | " | " | " | " | " | " | 237 | 20 | " | 40 | 69 | 19 | 20 | 90 | 153 | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 485 | 48 | 41 | " | 192 | 43 | 31 | 28 | 130 | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 4,745 | 99 | 91 | 245 | " | 978 | 189 | 406 | 395 | 3 | |
| " | " | " | " | " | " | " | 4,230 | 66 | 55 | 29 | 1,284 | " | 107 | 116 | 1,760 | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 846 | 10 | 53 | 20 | 179 | 211 | " | 542 | 164 | 0 | |
| " | " | " | " | " | " | " | 2,512 | 40 | 57 | 31 | 435 | 248 | 412 | " | 690 | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 2,420 | 37 | 69 | 128 | 334 | 728 | 195 | 470 | 693 | " | |
| 1,048 | 558 | 48,832 | 10,603 | 5,926 | 4,491 | 2,459 | 16,089 | 4,342 | 791 | 1,264 | 7,930 | 5,698 | 1,843 | 4,706 | 7,190 | 71 | |

N^o 10⁷.

STATISTIQUE

DES RECETTES DES FONDS ET VALEURS,

PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Nord) | MULHES | ANVERS | STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord. | TERMONDE. | GAND. | BRUGES. | OSTENDE. | COUREMAY. | MOUSERON. | TOURNAI. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | LOUVAIN. | TIRLEMONT. | LANDEN. |
|--|-------------------|---------------------|--------|--------|--|-----------|-------|---------|----------|-----------|-----------|----------|---|----------|------------|---------|
| Bruxelles (Nord)..... | 5,616 | " | 156 | 1,369 | 19 | 455 | 780 | 579 | 402 | 209 | 10 | 65 | 144 | 188 | 115 | 12 |
| Malines..... | 597 | 151 | " | 75 | 2 | 10 | 66 | 8 | 67 | 27 | " | 20 | 0 | 32 | 10 | 5 |
| Anvers..... | 1,897 | 389 | 42 | " | 24 | 40 | 305 | 82 | 126 | 117 | 1 | 28 | 57 | 52 | 20 | 5 |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord..... | 455 | 25 | 5 | 55 | " | 6 | 9 | 5 | 7 | 5 | " | 1 | 2 | 5 | 4 | 1 |
| Termonde..... | 500 | 78 | 12 | 59 | 11 | " | 85 | 19 | 127 | 22 | 2 | 6 | 9 | 11 | 5 | " |
| Gand..... | 2,946 | 858 | 61 | 507 | 12 | 40 | " | 154 | 215 | 458 | 27 | 95 | 59 | 157 | 26 | " |
| Bruges..... | 1,599 | 618 | 12 | 441 | 1 | 47 | 171 | " | 156 | 96 | " | 15 | 16 | 44 | 11 | " |
| Ostende..... | 711 | 267 | 44 | 77 | 5 | 17 | 92 | 21 | " | 21 | 7 | 5 | 8 | 10 | 05 | " |
| Courtray..... | 1,788 | 617 | 40 | 251 | 1 | 28 | 301 | 45 | 38 | " | 1 | 18 | 260 | 12 | 4 | " |
| Mouseron..... | 406 | 19 | 11 | 28 | 1 | " | 22 | " | " | 4 | " | 6 | 12 | " | " | " |
| Tournai..... | 1,066 | 198 | 58 | 155 | 2 | 6 | 362 | 8 | 150 | 45 | 15 | " | 15 | 18 | 57 | 20 |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest..... | 707 | 280 | 10 | 410 | 4 | 41 | 71 | 25 | 40 | 65 | 5 | 15 | 6 | 17 | 5 | " |
| Louvain..... | 1,252 | 192 | 49 | 454 | 20 | 41 | 86 | 65 | 86 | 39 | " | 5 | 8 | " | 22 | 57 |
| Tirlemont..... | 665 | 205 | 11 | 154 | 2 | 2 | 40 | 5 | 47 | 6 | " | 16 | 5 | 28 | " | 2 |
| Landen..... | 479 | 49 | 5 | 39 | 1 | " | 5 | 4 | 1 | " | " | 1 | 30 | 4 | " | " |
| Wareme..... | 407 | 198 | 5 | 62 | 1 | 19 | 18 | " | " | " | " | 8 | 1 | 38 | 51 | 4 |
| Aus..... | 405 | 5 | 1 | 46 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 50 | 6 | 12 |
| Liege..... | 5,660 | 1,562 | 221 | 738 | 8 | 62 | 260 | 40 | 48 | 94 | 2 | 95 | 18 | 221 | 61 | 15 |
| Chênee..... | 18 | 4 | " | 6 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 | " | " |
| Verviers..... | 237 | 36 | 1 | 85 | 1 | " | 1 | " | 2 | 5 | " | 7 | " | " | 5 | 6 |
| Herbesthal..... | 234 | 55 | " | 76 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| St-Trond..... | 651 | 166 | 52 | 186 | 1 | 5 | 27 | 15 | 28 | " | " | 5 | " | 86 | 39 | 2 |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est..... | 51 | 13 | " | 8 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Bruxelles (Midi)..... | 954 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hal..... | 281 | 82 | 2 | 55 | 2 | 1 | 9 | " | " | 1 | " | " | " | 24 | 6 | " |
| Braine-le-Comte..... | 250 | 177 | " | 15 | " | " | 5 | 4 | " | " | " | " | " | 17 | 1 | " |
| Soignies..... | 264 | 104 | " | 40 | " | 1 | 28 | 2 | " | 15 | " | 1 | " | 10 | 1 | " |
| Mons..... | 1,291 | 598 | 49 | 122 | 2 | 65 | 164 | 19 | 68 | 10 | 2 | " | 49 | 52 | 16 | " |
| Quiévrain..... | 228 | 90 | 2 | 50 | " | 1 | 4 | " | 2 | " | " | " | 2 | 5 | 2 | " |
| Charleroy..... | 124 | 86 | 1 | 9 | 1 | " | 6 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Namur..... | 191 | 56 | 16 | 51 | 2 | 2 | 5 | 7 | " | 5 | " | 5 | 6 | 1 | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi..... | 986 | 457 | 4 | 174 | 2 | 5 | 75 | 8 | 5 | 5 | " | 7 | 14 | 25 | 7 | " |
| Totaux..... | 29,435 | 7,484 | 797 | 5,251 | 125 | 554 | 2,825 | 880 | 1,561 | 1,242 | 68 | 411 | 658 | 1,101 | 527 | 120 |

| WARDENSC. | ANS. | LAÏCE. | CHÉVÈ. | VERTIFES. | HERBESTAL. | ST-TROVD. | STATIONS de la Ligne de la Belle. | BAL. | BEAINE. | BOICHES. | XUOS. | QUÉTRADR. | CHARABROS. | BARRE. | STATIONS de la Ligne de la Belle. | Observations. |
|-----------|------|--------|--------|-----------|------------|-----------|--|------|---------|----------|-------|-----------|------------|--------|---|-------------------------------|
| 36 | 8 | 1,191 | 4 | 190 | 14 | 77 | 30 | • | • | • | • | • | • | • | • | Le franc est pris pour unité. |
| 1 | • | 35 | • | 7 | • | 40 | • | • | • | 3 | 10 | 1 | • | 5 | 5 | |
| 4 | • | 572 | • | 11 | 15 | 18 | • | 1 | 2 | • | 61 | 39 | 1 | 6 | 10 | |
| • | • | 29 | • | • | • | • | • | • | • | • | 5 | • | • | • | 1 | |
| 1 | • | 42 | • | 1 | • | 19 | • | 1 | 3 | 3 | 8 | 1 | • | 2 | 2 | |
| 2 | • | 259 | • | 13 | • | 21 | 7 | 4 | 7 | 20 | 42 | 4 | • | 13 | 8 | |
| 1 | • | 39 | • | 4 | • | 11 | • | • | • | • | 18 | • | 2 | • | • | |
| • | • | 50 | • | 8 | • | • | • | • | • | • | 5 | • | • | • | • | |
| • | • | 105 | • | 1 | • | 9 | • | 1 | • | 2 | 6 | • | 12 | 5 | 2 | |
| • | • | 5 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | |
| • | • | 43 | • | 5 | • | 1 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | |
| • | • | 57 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 2 | |
| 25 | 1 | 91 | • | 1 | • | 44 | • | 2 | 1 | 1 | 12 | • | 1 | • | 7 | |
| 5 | 6 | 146 | • | • | • | 9 | 1 | • | 9 | 5 | 7 | • | 2 | • | 8 | |
| 8 | 1 | 26 | 1 | 1 | • | 5 | • | • | • | • | 2 | • | • | • | • | |
| • | 1 | 70 | • | • | • | 7 | • | • | • | • | 15 | • | • | • | • | |
| 9 | • | 1 | • | • | • | 2 | • | • | • | • | 3 | • | • | • | • | |
| 29 | • | • | • | 44 | 14 | 26 | 7 | 1 | 4 | • | 43 | 217 | 2 | • | 12 | |
| • | • | • | • | • | • | 4 | 3 | • | • | • | • | • | • | • | • | |
| 1 | • | 53 | • | • | 1 | 11 | 1 | • | • | • | • | • | • | • | • | |
| • | • | 124 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | |
| 6 | • | 21 | • | • | 1 | • | 2 | • | • | • | 4 | 5 | • | 2 | 1 | |
| 1 | • | 5 | • | • | • | • | • | • | • | • | 1 | • | • | 2 | • | |
| • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | |
| • | • | 56 | • | • | • | • | • | 58 | 70 | 36 | 539 | 101 | 15 | 32 | 284 | |
| • | • | • | • | • | • | • | • | • | 6 | 6 | 23 | 12 | 4 | 5 | 5 | |
| • | • | 10 | • | • | • | • | • | 2 | • | • | 15 | 8 | • | • | 5 | |
| • | • | 24 | • | • | • | 1 | • | 1 | 1 | • | 9 | 17 | 1 | • | 8 | |
| 2 | • | 51 | • | 1 | • | 8 | • | 16 | 12 | 51 | • | 19 | 4 | 5 | 38 | |
| • | • | 25 | • | • | • | • | • | 1 | • | 4 | 47 | • | 1 | 2 | 15 | |
| • | • | • | • | 2 | • | • | • | 3 | • | • | 5 | 2 | • | 8 | 2 | |
| • | • | • | • | 2 | • | • | • | 1 | • | • | 9 | 22 | 2 | • | 20 | |
| • | • | 45 | • | 3 | • | • | • | 40 | 7 | 9 | 45 | 21 | 4 | 32 | 51 | |
| 129 | 19 | 2,901 | 3 | 226 | 43 | 310 | 71 | 104 | 122 | 118 | 752 | 467 | 48 | 117 | 467 | |

96

97

N° 10^e.

STATISTIQUE

DES RECETTES DES VOITURES,

PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Pont) | MALINES. | ARVERS. | STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord. | TILMONGE. | CARD. | BRUGES. | OUVERDE. | COURTRAY. | MUSCROB. | TOURNAI. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | LOUVAIN. | TIELEMONT. | LAVEN. |
|---|-------------------|---------------------|----------|---------|--|-----------|-------|---------|----------|-----------|----------|----------|---|----------|------------|--------|
| Bruxelles (Nord) | 36,286 | " | 124 | 3,681 | 18 | 48 | 912 | 1,013 | 4,930 | 5,000 | " | 000 | 04 | 03 | 200 | " |
| Malines | 4,157 | 152 | " | 73 | " | " | 297 | 57 | 1,932 | 171 | " | " | " | 30 | " | " |
| Arvers | 14,079 | 4,203 | 75 | " | " | " | 702 | 63 | 925 | 441 | 545 | " | " | 54 | 72 | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Termonde | 141 | 18 | " | 27 | " | " | " | " | " | 42 | " | " | " | " | " | " |
| Gand | 5,735 | 504 | 66 | 300 | " | " | " | 198 | 1,035 | 882 | " | 70 | 50 | 40 | " | " |
| Bruges | 2,748 | 882 | 57 | 180 | " | " | 301 | " | 120 | " | " | " | " | " | " | " |
| Ostende | 18,081 | 4,423 | 667 | 570 | " | " | 800 | 193 | " | 408 | " | " | " | 168 | " | " |
| Courtray | 9,641 | 5,800 | 114 | 1,525 | " | " | 515 | 42 | " | " | " | 12 | 1,040 | 69 | 136 | " |
| Monstroux | 444 | 60 | " | " | " | " | 68 | " | " | " | " | 12 | 54 | " | " | " |
| Tournai | 770 | 604 | " | " | " | " | 42 | " | " | 8 | " | " | 108 | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest | 219 | " | " | " | " | " | " | " | " | 60 | 51 | 108 | " | " | " | " |
| Louvain | 1,934 | 53 | 18 | 27 | " | " | 45 | 444 | 932 | 138 | " | " | " | " | " | " |
| Tielemont | 804 | 00 | " | 50 | " | " | 54 | " | 95 | 78 | " | " | " | 12 | " | " |
| Lavelan | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Varenne | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Aus | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Liège | 30,742 | 12,903 | 1,449 | 5,000 | " | " | 2,252 | 380 | 6,708 | 1,482 | " | 152 | " | 322 | 104 | 20 |
| Ciênde | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Vervies | 15,708 | 6,430 | 1,782 | 1,116 | " | " | 536 | " | 1,029 | 1,620 | " | " | " | 264 | 17 | " |
| Herbesthal | 5,522 | 2,700 | 405 | 270 | " | " | 117 | " | 1,002 | 144 | " | " | " | 216 | " | " |
| St-Trood | 529 | 270 | " | 34 | " | 34 | " | " | 103 | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est | 1,200 | 937 | " | 186 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 60 | " | " |
| Bruxelles (Midi) | 15,656 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hal | 45 | 10 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Deaine-le-Comte | 46 | 48 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Soignies | 526 | 203 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Mons | 1,586 | 1,281 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Quiévrain | 6,800 | 6,220 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Charleroy | 150 | 108 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Namur | 956 | 507 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi | 171 | 90 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Totaux | 171,371 | 46,062 | 4,784 | 10,738 | 18 | 102 | 6,092 | 2,588 | 17,830 | 8,226 | 404 | 854 | 1,292 | 1,239 | 669 | 20 |

100

101

N^o 10^s.

STATISTIQUE

DES RECETTES DES CHEVAUX

PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GENERAL. | BRUXELLES (Nord). | MALINES | ANVERS | STATIONS intermédiaires de la ligne du Nord | TERMONDE. | GALD. | BRUGES. | OSTENDE. | COPRETRAY. | MOUSCRON. | TOURNAI. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | LOCVAIS | TIRLEMONT. | LARDEK. |
|--|-------------------|----------------------|---------|--------|---|-----------|-------|---------|----------|------------|-----------|----------|---|---------|------------|---------|
| Bruxelles (Nord)..... | 4,403 | " | " | 414 | " | " | 552 | " | 481 | 210 | " | 210 | " | " | 60 | " |
| Malines..... | 159 | " | " | " | " | 12 | 47 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Anvers..... | 14,644 | 1,082 | " | " | " | " | 227 | " | " | 702 | 1,190 | 1,346 | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Termonde..... | 18 | " | " | 18 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Gald..... | 1,145 | 411 | 92 | " | " | " | " | 38 | 136 | 331 | " | 65 | " | " | " | " |
| Bruges..... | 441 | " | " | " | " | " | 18 | " | " | " | " | " | " | 48 | 232 | " |
| Ostende..... | 565 | 136 | " | " | " | " | 26 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Copretray..... | 393 | 40 | " | 47 | " | " | 99 | " | " | " | " | 211 | " | 141 | " | " |
| Moucron..... | 176 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 176 | " | " | " |
| Tournai..... | 101 | 34 | " | " | " | " | 80 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Louvain..... | 923 | " | " | " | " | " | 135 | 54 | " | 46 | " | 26 | " | " | " | " |
| Tirlemont..... | 188 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 126 | " | " | " | " | " |
| Landen..... | 88 | " | " | " | " | " | " | " | " | 38 | " | " | " | " | " | " |
| Wareemne..... | 44 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Ans..... | 170 | " | " | " | " | " | " | 170 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Liège..... | 5,345 | 1,381 | " | 56 | " | " | 691 | 88 | 183 | 306 | " | 84 | 32 | " | " | " |
| Chênée..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Verviers..... | 308 | 377 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hertehal..... | 263 | 202 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| St-Touss..... | 102 | 64 | " | 58 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est..... | 284 | 204 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Bruxelles (Midi)..... | 2,186 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hul..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Braine-le-Comte..... | 16 | 16 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Soignies..... | 16 | 16 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Mons..... | 168 | 160 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Quiévrain..... | 432 | 268 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Charleroy..... | 24 | 24 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Namur..... | 206 | 34 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi..... | 92 | 20 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Totaux..... | 50,484 | 4,799 | 92 | 373 | " | 12 | 1,841 | 356 | 300 | 1,954 | 1,310 | 1,619 | 307 | 80 | 203 | " |

| WAREMME. | 435. | LIÈGE. | CHATEL. | VERVIERS. | BESSEVAL. | ST-TROND. | ST-TROND intermédiaires de la ligne de l'Est. | MAL. | BRAYE. | SUCRES. | MOSS. | QUÉVRAIR. | CHARLEVOY. | KANOU. | Excédent inscrit à la ligne de droite. | Observations. |
|----------|------|--------|---------|-----------|-----------|-----------|---|------|--------|---------|-------|-----------|------------|--------|--|------------------------------------|
| 28 | | 1,798 | | 428 | 205 | | 549 | | | | | | | | | Le franc a été pris pour unité. |
| | | 32 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 140 | | | 68 | | | | | 9,588 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 70 | | | | | 62 | | | | | | | | | |
| | | 253 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 183 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 50 | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 81 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 72 | | | | | | | | | 180 | | | | | |
| | | 29 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 14 | | | | | | | | | | | | | | |
| 28 | | | | | 20 | | 14 | | | | | | | | | |
| | | 42 | | | 9 | | | | | | | | | | | |
| | | 61 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | 16 | 223 | 1,737 | | 77 | 83 | |
| | | | | | | | | | | | | 8 | | | | |
| | | 80 | | 104 | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 16 | | 196 | |
| | | | | | | | | | | | | | 40 | | 32 | |
| 56 | | 2,614 | | 762 | 232 | 201 | 353 | | | 16 | 403 | 11,333 | 16 | 117 | 271 | |

104

105

N° 106.

STATISTIQUE

DES RECETTES DU GROS BÉTAIL,

PENDANT L'ANNÉE 1848.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Boef). | MALINES. | ANVERS. | STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DE NORD. | TERMONDIE. | GARD. | BRUGES. | OSTENDE. | COURTRAY. | MOUSCOUR. | TOURNAY. | STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DE L'EST. | LOUVAIN. | TERLIZMONT. | GABRIÈS. | | |
|--|-------------------|----------------------|----------|---------|--|------------|-------|---------|----------|-----------|-----------|----------|---|----------|-------------|----------|---|---|
| Bruxelles (Nord)..... | 672 | " | 60 | 34 | " | " | " | 158 | " | " | " | " | " | 43 | 21 | 53 | " | |
| Malines..... | 14,416 | 1,964 | " | 60 | " | 792 | 395 | " | " | 6,232 | 1,215 | 655 | 2,197 | " | 24 | " | " | |
| Anvers..... | 4,427 | 1,064 | 100 | " | " | 18 | 146 | 74 | " | 2,850 | 104 | " | 86 | " | " | " | " | |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Termonde..... | 920 | 596 | " | 20 | " | " | " | 51 | " | 119 | 56 | 86 | 52 | " | " | " | " | " |
| Gand..... | 1,909 | 539 | " | 29 | " | 198 | " | 135 | 59 | 614 | 85 | 342 | 423 | " | " | " | " | " |
| Bruges..... | 1,467 | 284 | 28 | " | " | 1,228 | " | 74 | " | 21 | " | " | 32 | " | " | " | " | " |
| Ostende..... | 8 | " | " | " | " | " | " | 8 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Courtray..... | 1,696 | 255 | " | 52 | " | " | 18 | 21 | " | " | 93 | 991 | 684 | " | " | " | " | " |
| Mouscron..... | 94 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 30 | 65 | " | " | " | " | " |
| Tournay..... | 81 | 54 | " | " | " | " | " | " | " | 27 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest..... | 343 | " | 78 | " | " | " | " | 22 | " | 117 | 31 | 75 | 18 | " | " | " | " | " |
| Louvain..... | 1,364 | 61 | " | " | " | 25 | 90 | " | " | " | " | " | " | " | " | 6 | " | " |
| Terlizmont..... | 5,724 | 735 | " | 27 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 47 | " | " | " | " |
| Lauden..... | 309 | 289 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Waromme..... | 57 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Ang..... | 47 | " | " | " | " | " | 47 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Liège..... | 3,301 | 138 | 609 | " | " | " | " | " | " | 814 | " | " | " | 1,540 | " | " | " | " |
| Chênée..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Verviers..... | 18 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Herbesthal..... | 338 | " | 182 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 34 | " | " | " | " |
| St-Tand..... | 1,221 | 709 | 331 | 59 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est..... | 14 | 14 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Bruxelles (Midi)..... | 601 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hal..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Braine-le-Comte..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Soignies..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Mons..... | 27 | 18 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Quiévrain..... | 5 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Charleroy..... | 18 | 18 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Namur..... | 8 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi..... | 34 | 6 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Totaux..... | 57,137 | 6,682 | 1,338 | 261 | " | 2,249 | 694 | 447 | 133 | 10,874 | 1,562 | 1,781 | 5,279 | 2,062 | 66 | " | " | " |

108

109

N° 107.

STATISTIQUE

DES RECETTES DU PETIT BÉTAIL,

PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Nord) | MALINES. | ANVERS. | LES STATIONS intermédiaires de la ligne de Nord. | TERMONDE. | GAND. | BRUGES. | OSTENDE. | COURTRAY. | MOUSON. | TOURNAI. | LES STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest. | LOTTAIN. | TIRLEMONT. | LANDEN. |
|---|-------------------|---------------------|----------|---------|--|-----------|-------|---------|----------|-----------|---------|----------|---|----------|------------|---------|
| Bruxelles (Nord) | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Malines | 530 | 158 | " | 48 | " | 14 | 40 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Anvers | 275 | 72 | " | " | " | " | " | " | " | 47 | 185 | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Termonde | 618 | 218 | 14 | " | " | " | " | " | " | " | " | 528 | " | " | " | " |
| Gand | 1,848 | 48 | " | " | " | " | " | 68 | " | 610 | " | 1,047 | 18 | " | " | " |
| Bruges | 2,036 | " | " | 171 | " | 2,207 | 18 | 248 | " | 36 | 28 | 157 | " | 61 | " | " |
| Ostende | 27 | " | " | " | " | " | " | " | " | 27 | " | " | " | " | " | " |
| Courtray | 726 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 267 | 400 | " | " | " |
| Mouscron | 34 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 0 | 25 | " | " | " |
| Tournai | 6 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 6 | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest | 5,684 | 76 | 101 | 16 | " | 83 | 303 | 76 | " | 786 | " | 1,382 | 30 | 186 | " | " |
| Louvain | 204 | 42 | 11 | " | " | 125 | " | " | " | " | " | " | 70 | " | " | " |
| Tirlemont | 5,071 | 196 | 1,062 | 578 | " | 290 | " | " | " | " | " | 515 | 18 | " | " | " |
| Landen | 47 | " | " | 34 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 7 | " | " |
| Waremme | 10 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Ans | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Liège | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Chênée | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Verviers | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Herbesthal | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| St-Trond | 1,676 | 256 | 522 | 803 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 18 | 86 | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Bruxelles (Midi) | 277 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hal | 100 | 21 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Braine-le-Comte | 13 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Soignies | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Moas | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Quiévrain | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Charleroy | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Namur | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Midi | 510 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Totaux | 18,510 | 1,046 | 1,310 | 1,447 | " | 2,730 | 460 | 145 | 248 | 1,440 | 197 | 2,961 | 1,085 | 189 | 124 | " |

| WAREMBE. | AS. | LIÈGE. | CHÉRIÉ. | NEUVIÈS. | NEUBRESTRAL. | ST-THOMAS. | ST-THOMAS dans l'enceinte de la ville de Liège. | HAL. | BRUXE. | SOUINTEA. | MOSS. | QUÉVRAIN. | CHATELNOT. | SARRE. | 1845 1846 inscriptions de la page de Saint. | Observations. |
|----------|-----|--------|---------|----------|--------------|------------|---|------|--------|-----------|-------|-----------|------------|--------|---|--|
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | Les recettes sont expres- sées en francs. |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | 84 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 88 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 90 | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 756 | * | * | * | * | |
| 30 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | 18 | 90 | 203 | 40 | 162 | 2,070 | * | * | * | 236 | |
| * | * | * | * | * | * | 7 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 11 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | 25 | * | 58 | * | * | * | * | 52 | * | 126 | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | 8 | * | * | 238 | * | 26 | * | 9 | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | 45 | 20 | * | * | * | * | 14 | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 14 | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 110 | 6 | * | * | 203 | |
| * | 105 | 100 | * | 58 | * | 22 | 00 | 211 | 92 | 207 | 5,311 | 6 | 74 | * | 462 | |

QUE des recettes des petites marchandises, pendant l'année 1845.

| STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DE L'EST. | | | LOUVAIN. | | | TIRLEMONT. | | | LANDEN. | | | WAREMME. | | | ANS. | | | JÛGE. | | | CHENÉE. | | | VELVIERS. | | | HERBESTHAL. (PROFÈRE.) | | | ST-TROND. | | | STATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA LIGNE DE L'EST. | | | |
|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|--------------------|--------|---|-------|-------|-------|
| TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | TRANSPORT AU MOIS DE 100 C ³ . | TRANSPORT AU MOIS. | TOTAL. | | | | |
| 901 | 2,183 | 3,174 | 1,049 | 3,448 | 5,057 | 1,084 | 5,006 | 6,790 | 74 | 516 | 590 | 179 | 882 | 1,061 | 14 | 285 | 209 | 3,374 | 20,059 | 23,473 | 20 | 1,124 | 1,144 | 254 | 2,797 | 3,051 | 28 | 700 | 568 | 683 | 4,484 | 3,167 | 218 | 606 | 824 | |
| 155 | 283 | 408 | 424 | 729 | 1,153 | 227 | 614 | 871 | 10 | 19 | 20 | 4 | 47 | 61 | 1 | 27 | 28 | 167 | 1,222 | 1,389 | • | 3 | 3 | 3 | 82 | 85 | • | 8 | 8 | 74 | 600 | 574 | 22 | 38 | 60 | |
| 389 | 843 | 1,233 | 1,126 | 4,388 | 5,514 | 536 | 3,370 | 4,115 | 27 | 261 | 288 | 47 | 616 | 557 | 14 | 213 | 227 | 1,687 | 13,210 | 14,897 | 9 | 169 | 178 | 164 | 873 | 1,037 | 14 | 1,684 | 1,698 | 265 | 3,283 | 3,548 | 111 | 461 | 572 | |
| 71 | 184 | 254 | 111 | 121 | 332 | 27 | 59 | 86 | 1 | 7 | 8 | 1 | • | 1 | • | • | • | 88 | 649 | 734 | • | • | • | 7 | 128 | 135 | • | • | • | 9 | 60 | 69 | 4 | • | 4 | |
| 143 | 233 | 376 | 142 | 1,163 | 1,295 | 24 | 307 | 331 | • | 1 | 1 | 1 | 8 | 9 | 1 | 176 | 177 | 49 | 3,511 | 3,560 | • | 25 | 25 | 4 | 264 | 268 | • | 173 | 173 | 20 | 492 | 312 | 2 | 29 | 31 | |
| 1,192 | 1,383 | 2,545 | 320 | 2,388 | 2,508 | 89 | 820 | 909 | 4 | 14 | 18 | 12 | 81 | 93 | 1 | 9 | 10 | 684 | 6,505 | 7,539 | 2 | 48 | 50 | 41 | 813 | 854 | 10 | 136 | 146 | 86 | 911 | 1,027 | 7 | 57 | 64 | |
| 296 | 405 | 701 | 103 | 338 | 441 | 22 | 125 | 147 | • | 9 | 9 | • | • | 1 | • | 1 | 1 | 1,687 | 14,227 | 15,554 | 4 | 5 | 9 | 7 | 66 | 73 | • | 26 | 26 | 19 | 154 | 173 | 2 | 31 | 33 | |
| 164 | 460 | 624 | 56 | 315 | 571 | 60 | 181 | 271 | • | 11 | 11 | • | • | • | 8 | 8 | 8 | 122 | 2,187 | 2,309 | 1 | 197 | 198 | 17 | 772 | 789 | 7 | 1,732 | 1,739 | 10 | 370 | 386 | • | 57 | 57 | |
| 1,162 | 1,967 | 3,129 | 79 | 802 | 881 | 9 | 83 | 92 | 1 | 1 | 2 | 2 | • | 2 | 1 | 3 | 4 | 151 | 2,926 | 3,077 | • | 14 | 14 | 3 | 110 | 113 | 7 | 285 | 302 | 6 | 66 | 72 | • | • | • | |
| 72 | 239 | 311 | 5 | 74 | 78 | 1 | 103 | 104 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 5 | 196 | 201 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 29 | 29 | • | • | • |
| 54 | 245 | 299 | 24 | 503 | 537 | 9 | 334 | 343 | 1 | • | 1 | 5 | 16 | 21 | • | • | • | 82 | 744 | 826 | 1 | • | 1 | 4 | 124 | 128 | • | • | • | 5 | 64 | 69 | • | 3 | 3 | |
| 302 | 629 | 901 | 136 | 533 | 669 | 14 | 93 | 107 | 2 | • | 2 | • | 13 | 13 | 1 | 3 | 4 | 46 | 1,190 | 1,236 | • | 66 | 66 | 3 | 138 | 141 | • | • | • | 17 | 96 | 113 | 2 | 35 | 37 | |
| 75 | 177 | 252 | • | • | • | 472 | 804 | 1,276 | 122 | 297 | 419 | 147 | 424 | 571 | 6 | 429 | 436 | 238 | 3,636 | 3,874 | 13 | 444 | 457 | 25 | 278 | 298 | 1 | • | 1 | 293 | 1,359 | 1,651 | 120 | 398 | 518 | |
| 9 | 112 | 121 | 226 | 353 | 579 | • | • | 174 | 206 | 380 | 133 | 379 | 512 | 9 | 290 | 299 | 101 | 1,301 | 1,682 | 1 | 73 | 74 | 2 | 173 | 175 | • | 2 | 2 | 399 | 483 | 882 | 65 | 232 | 317 | | |
| • | • | • | 54 | 83 | 127 | 31 | 61 | 92 | • | • | • | 28 | 7 | 35 | 4 | 117 | 121 | 42 | 167 | 199 | 1 | • | 1 | 2 | 3 | 5 | • | • | 50 | 47 | 97 | 36 | 25 | 61 | | |
| 1 | • | 1 | 39 | 76 | 117 | 47 | 117 | 184 | 29 | 21 | 50 | • | • | • | 7 | 23 | 29 | 133 | 323 | 456 | • | • | • | 4 | 43 | 47 | • | • | 35 | 36 | 71 | 29 | 109 | 129 | | |
| 4 | 4 | 8 | 7 | 81 | 88 | 18 | 40 | 58 | 5 | 104 | 109 | 27 | 72 | 99 | • | • | • | 3 | 4 | 7 | • | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | • | • | 6 | 9 | 15 | 6 | 28 | 34 | | |
| 37 | 411 | 448 | 398 | 1,949 | 2,317 | 413 | 1,870 | 2,563 | 80 | 471 | 551 | 402 | 1,344 | 1,796 | 4 | 69 | 64 | • | • | • | • | 19 | 180 | 199 | 289 | 2,383 | 2,672 | 63 | 753 | 816 | 212 | 1,616 | 1,828 | 123 | 676 | 1,099 |
| • | • | • | 2 | 43 | 45 | 2 | 29 | 31 | • | 4 | 4 | 1 | 3 | 4 | • | 1 | 3 | 7 | 10 | • | • | • | 18 | 91 | 109 | • | • | 4 | 32 | 36 | 15 | 26 | 41 | • | • | |
| 1 | 7 | 8 | 2 | 137 | 159 | 4 | 101 | 105 | • | 40 | 40 | 2 | 32 | 34 | 1 | 23 | 23 | 131 | 1,325 | 1,456 | 7 | 26 | 33 | • | • | • | 8 | 105 | 113 | 8 | 83 | 91 | 10 | 40 | 50 | |
| • | • | • | 6 | 5 | • | 2 | 2 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 10 | 529 | 630 | • | • | • | 23 | 421 | 444 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | |
| 8 | 47 | 55 | 151 | 271 | 422 | 163 | 170 | 338 | 93 | 147 | 242 | 113 | 294 | 317 | 2 | 27 | 29 | 82 | 510 | 622 | 1 | 7 | 8 | 7 | 29 | 36 | • | • | • | • | • | 14 | 48 | 60 | | |
| 1 | 12 | 13 | 43 | 62 | 105 | 53 | 48 | 101 | 13 | 28 | 41 | 6 | 18 | 24 | 1 | 11 | 12 | 61 | 296 | 357 | 10 | 3 | 13 | 15 | 30 | 45 | 1 | • | 1 | 8 | 4 | 12 | 4 | • | 4 | |
| • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| 3 | 3 | 6 | 64 | 97 | 161 | 11 | 30 | 41 | • | • | • | • | 3 | 3 | • | • | • | 9 | 139 | 148 | • | • | • | 1 | 18 | 19 | 1 | • | 1 | 2 | 10 | 12 | • | • | • | |
| 1 | 3 | 4 | 11 | 43 | 54 | 1 | 9 | 10 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 10 | 78 | 83 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 1 | 1 | • | 1 |
| • | 6 | 6 | 10 | 46 | 56 | 1 | 12 | 13 | • | • | • | 2 | 4 | 6 | • | • | • | 11 | 101 | 112 | • | • | • | 20 | 20 | • | • | 1 | 13 | 14 | • | • | • | • | • | |
| 20 | 16 | 36 | 83 | 258 | 341 | 29 | 76 | 105 | 2 | 3 | 5 | 8 | 38 | 46 | 1 | 2 | 3 | 107 | 322 | 639 | 2 | 6 | 8 | 4 | 92 | 96 | • | • | 19 | 66 | 83 | 1 | 5 | 6 | | |
| 1 | • | 1 | 5 | 28 | 33 | 1 | 3 | 4 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 8 | 606 | 611 | 1 | 3 | 4 | 1 | 32 | 33 | • | 321 | 331 | • | • | • | • | • | • | |
| • | 4 | 4 | 8 | 56 | 64 | 1 | 10 | 11 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 3 | 40 | 43 | • | • | • | 1 | 25 | 25 | • | 21 | 21 | • | 26 | 26 | • | • | • | |
| 2 | 39 | 41 | 7 | 102 | 109 | 1 | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 1 | • | 1 | • | • | • | 1 | • | 1 | • | • | 4 | 21 | 25 | • | • | • | | |
| 9 | 22 | 31 | 22 | 281 | 303 | 5 | 53 | 58 | • | • | • | 1 | 10 | 11 | • | • | • | 30 | 417 | 447 | • | • | • | 5 | 4 | 22 | • | • | 1 | 50 | 51 | 1 | 75 | 76 | | |
| 3,123 | 9,896 | 15,019 | 5,267 | 18,781 | 24,051 | 3,985 | 14,859 | 18,844 | 610 | 2,160 | 2,800 | 1,171 | 4,085 | 5,269 | 69 | 1,703 | 1,774 | 7,652 | 64,425 | 71,977 | 92 | 2,400 | 2,493 | 905 | 9,623 | 10,728 | 140 | 6,006 | 6,146 | 2,236 | 14,403 | 16,639 | 803 | 3,278 | 4,081 | |

| HAL. | | | BRAINE. | | | SOIGNIES. | | | MONS. | | | QUIÉVRAIN. | | | CHARLEROY. | | | NAMUR. | | | STATIONS INTERMÉDIAIRES ET LA LIGNE DE MIDI. | | | Observations. |
|-------------------------------------|------------------------|--------|-------------------------------------|------------------------|--------|-------------------------------------|------------------------|--------|-------------------------------------|------------------------|--------|-------------------------------------|------------------------|--------|-------------------------------------|------------------------|--------|-------------------------------------|------------------------|--------|--|------------------------|--------|---------------|
| TRANSPORT DE 50 M ³ . | TRANSPORT AU FOIEN. | TOTAL. | TRANSPORT DE 50 M ³ . | TRANSPORT AU FOIEN. | TOTAL. | TRANSPORT DE 50 M ³ . | TRANSPORT AU FOIEN. | TOTAL. | TRANSPORT DE 50 M ³ . | TRANSPORT AU FOIEN. | TOTAL. | TRANSPORT DE 50 M ³ . | TRANSPORT AU FOIEN. | TOTAL. | TRANSPORT DE 50 M ³ . | TRANSPORT AU FOIEN. | TOTAL. | TRANSPORT DE 50 M ³ . | TRANSPORT AU FOIEN. | TOTAL. | TRANSPORT DE 50 M ³ . | TRANSPORT AU FOIEN. | TOTAL. | |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 18 | 32 | 68 | 5 | 8 | 13 | 10 | 9 | 19 | 33 | 431 | 484 | 4 | 30 | 34 | * | 43 | 43 | 6 | 61 | 67 | 18 | 70 | 88 | |
| 02 | 270 | 332 | 44 | 173 | 217 | 51 | 309 | 420 | 608 | 2,963 | 3,591 | 98 | 1,137 | 1,235 | 27 | 162 | 189 | 53 | 557 | 610 | 142 | 1,355 | 1,537 | |
| 3 | 33 | 35 | 1 | 7 | 8 | 3 | 20 | 23 | 40 | 211 | 251 | 1 | 20 | 21 | * | 98 | 98 | 7 | 89 | 96 | 5 | 50 | 53 | |
| 4 | 62 | 66 | 1 | 44 | 45 | 4 | 49 | 53 | 26 | 423 | 449 | * | 16 | 16 | 3 | 47 | 50 | 4 | 71 | 75 | 3 | 699 | 702 | |
| 26 | 212 | 238 | 14 | 103 | 119 | 10 | 153 | 163 | 163 | 2,999 | 3,162 | 4 | 104 | 108 | 11 | 207 | 218 | 36 | 334 | 370 | 31 | 789 | 820 | |
| 7 | 17 | 24 | 3 | 19 | 22 | 2 | 29 | 31 | 38 | 354 | 392 | 1 | 6 | 7 | 1 | 2 | 3 | 11 | 78 | 89 | 9 | 54 | 63 | |
| 4 | 10 | 14 | 1 | 4 | 5 | 1 | 33 | 34 | 16 | 538 | 554 | 5 | 118 | 123 | 1 | 66 | 67 | 4 | 147 | 151 | 4 | 31 | 33 | |
| . | 72 | 72 | 2 | 27 | 29 | 4 | 128 | 132 | 16 | 293 | 309 | * | 7 | 7 | 5 | 88 | 93 | 15 | 278 | 293 | 3 | 121 | 124 | |
| . | 2 | 2 | * | 23 | 23 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * |
| 1 | 11 | 12 | * | * | * | 3 | 2 | 5 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 1 | * | 1 | |
| 3 | 27 | 30 | 2 | 3 | 5 | * | * | * | 10 | 274 | 284 | 1 | 8 | 9 | 2 | 10 | 12 | 8 | 420 | 428 | 5 | 183 | 188 | |
| 22 | 152 | 174 | 12 | 133 | 145 | 11 | 60 | 71 | 73 | 466 | 539 | * | 39 | 39 | 11 | 127 | 138 | 4 | 81 | 85 | 26 | 230 | 256 | |
| 5 | 568 | 573 | 2 | 28 | 30 | 2 | 79 | 81 | 8 | 1,120 | 1,128 | 1 | 56 | 57 | 1 | 13 | 14 | * | * | * | 4 | 204 | 208 | |
| 1 | * | 1 | * | * | * | * | 2 | 2 | * | 8 | 8 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 1 | * | 1 | |
| 1 | * | 1 | * | * | * | * | * | * | 8 | 9 | 17 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 2 | * | 2 | |
| . | * | * | * | * | * | * | * | * | 8 | * | 8 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 2 | * | 2 |
| 7 | 103 | 110 | 10 | 101 | 111 | 10 | 165 | 175 | 119 | 1,337 | 1,456 | 50 | 1,290 | 1,340 | 11 | 44 | 55 | 4 | 3 | 7 | 14 | 390 | 404 | |
| . | * | * | * | 4 | * | 20 | 30 | 1 | 57 | 68 | * | 47 | 17 | * | 5 | 5 | * | * | * | * | * | * | 4 | 4 |
| . | 4 | 4 | * | 7 | 7 | * | 8 | 8 | 5 | 88 | 93 | * | 471 | 471 | 1 | 14 | 15 | 1 | 13 | 14 | 3 | 71 | 74 | |
| . | * | * | * | * | * | * | * | * | * | 23 | 23 | * | 82 | 82 | * | * | * | * | 3 | 3 | * | * | * | * |
| 2 | 2 | 4 | * | * | * | * | 23 | 23 | 5 | 314 | 319 | * | 12 | 12 | 1 | 4 | 5 | 2 | 16 | 18 | 1 | 56 | 57 | |
| . | 5 | 5 | 1 | 2 | 3 | * | 3 | 3 | 7 | 3 | 10 | * | 8 | 8 | * | 1 | 1 | 1 | * | 1 | 1 | 1 | 26 | 27 |
| 765 | 515 | 1,280 | 638 | 1,256 | 1,894 | 683 | 1,605 | 2,289 | 2,517 | 9,282 | 11,799 | 96 | 10,881 | 10,977 | 157 | 1,014 | 1,771 | 169 | 2,499 | 2,668 | 1,840 | 6,677 | 8,517 | |
| . | * | 38 | 73 | 111 | 50 | 57 | 107 | 94 | 234 | 328 | 5 | 29 | 34 | 3 | 26 | 29 | 5 | 45 | 50 | 106 | 194 | 300 | | |
| 22 | 37 | 59 | * | * | 27 | 16 | 43 | 99 | 100 | 199 | 4 | 10 | 20 | 4 | 24 | 28 | 6 | 13 | 19 | 121 | 203 | 324 | | |
| 26 | 46 | 72 | 17 | 28 | 45 | * | * | 115 | 94 | 309 | 13 | 61 | 74 | 8 | 16 | 23 | 5 | 61 | 65 | 120 | 182 | 302 | | |
| 68 | 142 | 210 | 206 | 151 | 357 | 197 | 113 | 310 | * | * | 404 | 382 | 766 | 13 | 105 | 118 | 20 | 218 | 233 | 452 | 484 | 936 | | |
| . | 25 | 25 | 13 | 14 | 27 | 17 | 43 | 60 | 166 | 411 | 577 | * | * | * | 2 | 22 | 24 | 4 | 63 | 67 | 87 | 85 | 173 | |
| 1 | 2 | 3 | 2 | 5 | 7 | 6 | 16 | 23 | 15 | 45 | 60 | 5 | 21 | 26 | * | * | * | 30 | 127 | 167 | 91 | 114 | 205 | |
| 6 | 90 | 96 | 2 | 15 | 17 | 9 | 42 | 51 | 7 | 312 | 319 | 1 | 30 | 40 | 55 | 213 | 268 | * | * | 189 | 721 | 909 | | |
| 44 | 146 | 190 | 106 | 133 | 239 | 179 | 246 | 425 | 199 | 502 | 701 | 116 | 205 | 320 | 56 | 174 | 230 | 139 | 562 | 701 | 347 | 1,036 | 1,383 | |
| 1,096 | 2,534 | 3,650 | 1,120 | 2,363 | 3,483 | 1,230 | 3,291 | 4,520 | 4,416 | 22,911 | 27,327 | 898 | 15,054 | 16,862 | 373 | 3,134 | 5,907 | 538 | 5,748 | 6,284 | 3,623 | 14,078 | 17,703 | |

Le franc a été pris pour unité dans l'indication des recettes. A cet effet, on a négligé les fractions au-dessous de 50 centimes et compté comme un franc celles au-dessus : de là résultent les différences que l'on rencontre dans les additions.

113

N° 10¹⁰.

STATISTIQUE

DES RECETTES DES TRANSPORTS PAR WAGGONS,

PENDANT L'ANNÉE 1843.

| POINTS DE DÉPART. | TOTAL GÉNÉRAL. | BRUXELLES (Nord) | HAUTEES | ANVERS | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est. | TERRONDE. | GAND | BRUGES | OSTENDE | COENTRAY. | MOELDREK. | TOLFRAY. | STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest. | LOUVAIN | TIREMONT. | LAYSA. |
|--|-------------------|---------------------|--------------|---------------|---|------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---|--------------|--------------|-----------|
| Bruxelles (Nord)..... | 41,016 | " | 143 | 350 | " | 23 | 1,084 | 219 | 506 | 500 | 157 | 600 | 94 | 660 | " | " |
| Halines..... | 4,485 | 209 | " | 14 | 56 | " | " | 52 | 110 | 312 | " | 174 | " | " | 22 | " |
| Anvers..... | 208,492 | 1,475 | 232 | " | " | " | 144 | " | 441 | 1,037 | 200 | 7,865 | 63 | 173 | 928 | " |
| Stations intermédiaires de la ligne du Nord. | 253 | " | " | " | 33 | " | 64 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Terronide..... | 9,258 | 44 | " | 50 | " | " | 112 | " | " | " | " | 104 | 9 | 34 | " | " |
| Gand..... | 36,079 | 8,362 | 341 | 494 | " | 80 | " | 100 | 144 | 7,925 | 620 | 3,002 | 170 | " | 180 | " |
| Bruges..... | 2,078 | 571 | " | 55 | 53 | " | 123 | " | 42 | " | " | " | " | 240 | 68 | " |
| Ostende..... | 2,341 | 630 | " | 65 | " | 98 | 144 | 28 | " | 98 | " | 174 | " | " | " | " |
| Coutray..... | 7,968 | 900 | " | 477 | " | 58 | 2,975 | 58 | " | " | 81 | 784 | 220 | " | " | " |
| Mouscron..... | 171 | " | " | " | " | " | 51 | " | " | 54 | " | 77 | 9 | " | " | " |
| Tournay..... | 5,711 | 360 | 110 | 466 | " | " | 1,528 | 156 | 58 | 144 | 198 | " | " | 210 | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Ouest. | 1,205 | 167 | " | " | " | " | " | 351 | 75 | 32 | 22 | 208 | " | 34 | " | " |
| Louvain..... | 19,746 | 5,760 | 56 | 280 | 20 | " | 451 | " | " | " | " | 770 | 81 | " | 421 | " |
| Tiremont..... | 1,440 | 207 | 22 | 512 | " | " | " | " | " | 130 | " | " | " | 99 | " | " |
| Londan..... | 1,089 | " | " | " | " | " | 934 | " | " | " | " | " | " | " | 125 | " |
| Wareme..... | 434 | 43 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 100 | " | " |
| Ans..... | 360 | " | " | 220 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 20 |
| Lidze..... | 86,713 | 22,550 | 4,081 | 53,280 | " | 208 | 6,474 | 9,264 | 7,776 | 3,028 | 412 | 1,400 | 67 | 1,125 | 448 | 58 |
| Chécue..... | 19,292 | 6,184 | " | 9,108 | " | " | 1,798 | " | 111 | " | " | 435 | " | 292 | " | " |
| Verviers..... | 5,231 | 1,998 | " | 355 | " | " | " | " | 248 | " | " | " | " | 216 | " | " |
| Herbestal..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| St-Trond..... | 7,032 | 902 | " | 2,679 | " | " | 2,494 | 512 | " | " | " | " | " | 440 | 136 | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de l'Est. | 472 | " | " | 104 | " | 56 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Bruxelles (Midi)..... | 5,001 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hal..... | 706 | 77 | " | 80 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Braine-le-Comte..... | 290 | " | " | 98 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Soignies..... | 497 | 160 | " | 147 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Mons..... | 6,560 | 4,244 | 47 | 599 | " | " | 756 | " | " | " | " | " | " | 82 | " | " |
| Quiévrain..... | 5,206 | 751 | " | 67 | " | " | 1,888 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Charleroy..... | 2,144 | 64 | " | 1,324 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 104 | " | " |
| Namur..... | 5,591 | 1,457 | 542 | 884 | " | " | 154 | " | " | " | " | " | " | 232 | " | " |
| Stations intermédiaires de la ligne de Midi. | 4,946 | 1,596 | 91 | 1,042 | " | " | 929 | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Total..... | 481,144 | 92,951 | 5,491 | 35,555 | 184 | 562 | 22,088 | 5,483 | 9,518 | 14,260 | 1,760 | 15,071 | 724 | 4,075 | 2,033 | 78 |

| WARRIMP. | ANS. | LIÈGE. | GRÈVE. | VERVIERS. | BRUXELLES. | ST-TROND. | LES VILLES UNIONNÉES de la Ligne de l'Écl. | BAL. | BRAYE. | SOCIÉTÉS. | MOÏNS. | QUEVRAIN. | CHARLEVOY. | BASSE. | LES VILLES UNIONNÉES de la Ligne de l'Écl. | Observations. | |
|----------|------|---------|--------|-----------|------------|-----------|--|------|--------|-----------|--------|-----------|------------|--------|--|---|--|
| 80 | " | 28,594 | 4,454 | 3,405 | " | 125 | 148 | " | " | " | " | " | " | " | | Les recettes sont exprimées en francs. | |
| " | " | 106 | " | 207 | " | " | " | 50 | " | " | 55 | " | 114 | " | | | |
| " | 823 | 95,031 | 79,383 | 19,059 | " | 2,726 | 15,084 | 120 | 49 | 388 | 16,473 | 268 | 255 | 7,060 | 4,000 | | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 114 | " | | |
| 150 | " | 7,830 | " | " | " | 680 | " | " | " | " | " | " | " | " | 184 | | |
| " | " | 12,650 | 245 | 364 | " | 404 | " | " | 200 | " | 252 | " | 63 | " | 67 | | |
| " | " | 1,572 | " | " | " | 78 | " | " | " | " | 87 | 07 | " | " | 92 | | |
| " | " | 432 | 777 | " | " | " | " | " | " | " | 97 | " | " | " | " | | |
| " | " | 2,254 | 102 | 114 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 80 | | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | 530 | " | 126 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | 553 | " | " | " | 49 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | 9,000 | 406 | 1,970 | " | 184 | 324 | 68 | 43 | " | 208 | " | 156 | 319 | 365 | | |
| 16 | " | " | " | 260 | " | 14 | 60 | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | " | " | " | " | " | 9 | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | 11 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| 20 | 9 | " | 76 | 568 | " | 62 | 46 | " | " | 368 | 204 | " | " | " | 360 | | |
| " | " | 18 | " | 1,072 | " | " | 236 | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | 100 | " | " | " | 47 | 9 | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | " | 90 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | 32 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | 11 | " | 80 | 5,152 | " | 448 | 1,081 | 1,129 | | |
| " | " | " | " | " | " | " | 53 | " | " | 530 | " | " | " | " | 56 | | |
| " | " | 462 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 50 | | |
| " | " | 160 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 50 | | |
| " | " | 276 | " | " | " | 288 | " | " | " | " | 145 | 52 | 104 | 9 | " | | |
| " | " | 506 | " | 116 | " | " | " | " | " | " | 88 | " | " | " | " | | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 152 | | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | 45 | " | " | 104 | " | 20 | " | 135 | | |
| " | " | " | " | " | " | 154 | " | 144 | " | 40 | " | 99 | 58 | 294 | 620 | | |
| 278 | 845 | 167,065 | 43,832 | 28,240 | " | 4,826 | 14,309 | 436 | 92 | 077 | 21,579 | 864 | 4,042 | 4,992 | 8,775 | | |

116

117

N° 111.

ÉTAT RÉCAPITULATIF

PAR MOIS du mouvement des voyageurs, bagages et marchandises, pendant
l'année 1843.

| DÉSIGNATION DES MOIS. | VOYAGEURS. | | | | | | | BAGAGES. |
|-----------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|--------------------------------|-------------------|-----------|
| | VOYAGEURS CIVILS. | | | | TRANSPORTS MILITAIRES. | TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL. | |
| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL. | | | | |
| Janvier | 14,856 | 55,477 | 168,681 | 177,013 | " | " | 177,013 | 477,813 |
| Février | 14,094 | 47,799 | 102,120 | 164,013 | " | " | 164,013 | 487,106 |
| Mars | 18,060 | 55,502 | 142,527 | 216,479 | " | 22 | 216,501 | 602,920 |
| Avril | 20,250 | 60,066 | 145,434 | 225,750 | " | " | 225,750 | 672,025 |
| Mai | 23,232 | 61,294 | 159,979 | 244,505 | " | 80 | 244,585 | 742,210 |
| Juin | 23,367 | 71,520 | 160,506 | 255,013 | 29 | 505 | 255,547 | 770,009 |
| Juillet | 52,252 | 63,085 | 169,421 | 284,759 | 119 | 260 | 285,238 | 898,663 |
| Août | 44,915 | 99,532 | 220,540 | 365,387 | 115 | 771 | 366,273 | 1,244,640 |
| Septembre | 45,903 | 117,266 | 239,381 | 402,529 | 1,968 | 2,512 | 407,910 | 1,255,284 |
| Octobre | 29,006 | 84,790 | 162,063 | 275,859 | 7,100 | 48 | 283,007 | 1,010,871 |
| Novembre | 21,875 | 60,084 | 146,531 | 227,761 | 565 | 125 | 228,249 | 689,200 |
| Décembre | 20,775 | 59,224 | 149,026 | 229,025 | " | 58 | 229,083 | 602,215 |
| Totaux | 310,306 | 854,398 | 1,906,369 | 3,071,093 | 0,774 | 4,482 | 3,085,249 | 9,543,625 |

| MARCHANDISES. | | | | | | | | | TRANSPORT PAR WAGGONS. | |
|---------------|---------------------------|---|-----------|--|------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---|------------------------------|------------------------------------|
| FINANCES. | MARCHANDISES DE BELGIÈGE. | | VOITURES. | CHEVAUX ET ESTIAUX. | | | | MARCHANDISES DE BELGIÈGE. — Transport de BELGIÈGE à l'étranger. — WAGGONS BELGES. | NOMBRE de WAGGONS. | POIDS d'avg. EN KILOGRAMMES. |
| | GROUPES. | 1 ^{er} DÉPART. Transport au maximum de 500000. — KOMPR. | | 2 ^e DÉPART. Transport au minimum de — KILOGR. | Chevaux — VÉTÉS. | Non déballés — VÉTÉS. | Poulx déballés — VÉTÉS. | | | |
| 1,980 | 12,306 | 1,407,060 | 65 | 82 | 480 | 656 | " | 12,376,959 | 596 | 2,609,265 |
| 1,669 | 11,392 | 1,388,230 | 77 | 128 | 570 | 765 | " | 12,128,910 | 562 | 2,440,788 |
| 2,201 | 15,081 | 1,857,980 | 101 | 145 | 594 | 1,297 | " | 16,607,352 | 574 | 2,490,619 |
| 2,053 | 15,242 | 1,924,070 | 177 | 218 | 821 | 1,958 | " | 17,564,187 | 672 | 2,928,727 |
| 1,967 | 17,190 | 1,880,488 | 225 | 122 | 808 | 4,911 | " | 20,542,787 | 599 | 2,611,254 |
| 1,817 | 16,516 | 1,712,502 | 297 | 198 | 751 | 3,321 | " | 20,472,978 | 631 | 2,762,272 |
| 1,788 | 16,202 | 1,822,020 | 250 | 85 | 859 | 2,985 | " | 21,265,982 | 717 | 2,186,758 |
| 1,729 | 16,060 | 2,163,489 | 574 | 78 | 410 | 2,195 | " | 24,478,448 | 779 | 2,401,942 |
| 1,767 | 16,930 | 2,594,918 | 407 | 159 | 657 | 5,949 | " | 27,260,414 | 890 | 2,381,392 |
| 2,096 | 13,846 | 2,826,539 | 354 | 268 | 817 | 3,200 | 11 | 31,663,114 | 1,069 | 4,649,825 |
| 2,145 | 17,508 | 2,953,493 | 198 | 181 | 1,173 | 3,012 | 46 | 30,891,766 | 910 | 2,927,079 |
| 2,382 | 18,162 | 2,769,789 | 104 | 31 | 1,012 | 2,354 | 18 | 28,268,702 | 670 | 2,765,877 |
| 23,380 | 102,198 | 25,109,211 | 2,000 | 1,700 | 8,809 | 33,582 | 75 | 294,837,326 | 8,090 | 28,916,294 |

120

121

N^o 112.

ÉTAT RÉCAPITULATIF

PAR MOIS *des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant
l'année 1843.*

| DÉSIGNATION DES MOIS. | VOYAGEURS. | | | | | | BAGAGES. FRANCS. | | |
|-----------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------------|-------------------------|-------------------|-----------|
| | VOYAGEURS CIVILS. | | | | TRANSPORTS RÉGULIERS. | TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES. | | TOTAL GÉNÉRAL. | |
| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL. | | | | | |
| JANVIER | 60,181 50 | 117,400 25 | 112,036 65 | 200,513 40 | " | " | 200,513 40 | 15,415 17 | 2,584 15 |
| FÉVRIER | 64,528 55 | 100,830 50 | 112,348 60 | 279,806 35 | " | " | 279,806 35 | 15,588 47 | 2,082 40 |
| MARS | 73,498 50 | 121,851 75 | 163,703 85 | 361,603 30 | " | 12 41 | 361,615 71 | 19,109 53 | 1,060 50 |
| AVRIL | 81,980 25 | 138,024 75 | 166,302 50 | 388,236 30 | " | " | 388,236 30 | 22,982 93 | 2,705 43 |
| MAI | 91,478 75 | 193,561 50 | 180,307 60 | 459,894 85 | " | 15 00 | 459,909 85 | 23,666 97 | 3,378 83 |
| JUIN | 105,486 25 | 169,009 25 | 182,161 30 | 457,405 60 | 11 75 | 546 24 | 458,000 58 | 27,938 35 | 2,156 03 |
| JUILLET | 121,221 75 | 181,512 25 | 190,745 65 | 513,480 04 | 16 22 | 632 00 | 514,108 17 | 34,397 00 | 2,169 63 |
| AOUT | 126,369 05 | 266,179 75 | 225,938 13 | 728,607 04 | 44 70 | 2,474 91 | 731,126 65 | 51,885 68 | 2,166 61 |
| SEPTEMBRE | 137,613 85 | 291,402 63 | 310,161 08 | 739,177 56 | 4,254 86 | 3,209 46 | 746,641 88 | 47,324 83 | 2,185 09 |
| OCTOBRE | 138,000 00 | 297,013 55 | 182,081 36 | 617,094 91 | 13,051 07 | 50 00 | 630,195 98 | 36,861 84 | 2,564 20 |
| NOVEMBRE | 88,126 69 | 149,171 13 | 163,491 55 | 399,789 20 | 1,372 96 | 175 77 | 399,241 93 | 23,040 03 | 2,683 70 |
| DÉCEMBRE | 85,517 45 | 136,712 70 | 183,042 85 | 365,272 00 | " | 38 24 | 365,310 24 | 20,379 97 | 3,047 32 |
| TOTAUX | 1,304,161 30 | 2,072,823 33 | 2,149,977 82 | 5,457,062 43 | 18,655 96 | 5,641 19 | 5,481,359 20 | 340,832 21 | 20,435 97 |

(a) Y compris une somme de fr. 3,075 provenant de la location des waggons.

(b) Y compris une somme de fr. 900 provenant de la location des waggons.

(c) Y compris une somme de fr. 3,975 provenant de la location des waggons.

MARCHANDISES.

| MARCHANDISES DE BIEN-ÊTRE. | VOITURES. | CHEVAUX, BESTIAUX ET CHÈVRES. | MARCHANDISES DE ROULAGE. TRANSPORT DE PERSONNES, D'EFFETS ET DE BIENS. | TRANSPORT PAR VOIES D'EAU. | BULLETTINS. | CAMIONNAGE. | | FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT. | PRODUIT DES FRAIS D'ENTRÉE ET DE SORTIE DES BUREAUX DE REPARTITION. | TOTAL. | PRODUITS EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES. | |
|----------------------------|------------|----------------------------------|---|-------------------------------|-------------|----------------------|----------------------|---|--|--------------|---|--------------------------------------|--------------|
| | | | | | | FOISE A DOMICILE. | RENTÉ A DOMICILE. | | | | | | |
| 31,351 28 | 3,140 01 | 4,700 09 | 100,507 11 | 31,840 00 | 2,55 60 | 251 84 | 1,289 67 | 614 00 | 803 03 | 181,354 34 | 1,178 18 | 488,983 30 | |
| 46,407 60 | 5,353 00 | 5,007 75 | 95,210 47 | 30,418 00 | 213 60 | 236 00 | 1,400 25 | 482 00 | 615 75 | 179,312 20 | 510 18 | 472,738 20 | |
| 15,130 17 | 5,807 00 | 9,860 73 | 115,140 00 | 31,525 00 | 202 00 | 258 30 | 1,025 12 | 534 30 | 1,095 20 | 218,109 80 | 106 91 | 503,801 07 | |
| 46,491 09 | 9,617 00 | 9,589 25 | 112,038 81 | 36,335 00 | 214 50 | 550 08 | 2,416 28 | 718 70 | 1,613 80 | 231,973 56 | 534 64 | 635,809 62 | |
| 49,621 26 | 13,773 00 | 7,364 75 | 112,362 11 | 32,210 00 | 360 80 | 322 25 | 1,757 28 | 678 40 | 1,703 10 | 231,739 27 | 821 90 | 688,765 03 | |
| 46,074 59 | 17,611 00 | 7,869 20 | 128,406 70 | 33,964 00 | 264 00 | 401 10 | 1,475 45 | 421 20 | 2,319 86 | 242,864 73 | 630 04 | 719,543 56 | |
| 47,799 97 | 29,790 00 | 9,569 75 | 133,080 28 | 37,017 00 | 519 50 | 309 20 | 1,703 11 | 431 20 | 2,674 43 | 279,800 01 | 267 47 | 824,403 35 | |
| 54,263 12 | 32,054 00 | 4,231 05 | 145,215 30 | 42,775 00 | 217 30 | 288 50 | 1,507 06 | 363 45 | 2,491 60 | 291,517 63 | 1,153 10 | 1,057,426 19 | |
| 36,166 75 | 28,753 00 | 8,280 25 | 140,671 15 | 47,878 50 | 212 00 | 318 89 | 1,191 79 | 463 75 | 1,651 97 | 304,807 46 | 831 01 | 1,119,208 00 | |
| 66,418 05 | 18,764 00 | 10,233 25 | 172,199 05 | 56,943 00 | 256 50 | 460 30 | 1,753 28 | 878 00 | 1,923 28 | 311,775 86 | 514 30 | 902,433 83 | |
| 69,018 47 | 10,877 00 | 10,040 30 | 209,067 64 | 40,423 00 | 253 60 | 208 78 | 1,707 49 | 501 00 | 1,902 45 | 307,827 23 | 2,130 89 | 784,266 08 | |
| 66,098 62 | 5,423 00 | 6,067 25 | 219,238 01 | 47,423 00 | 371 00 | 215 35 | 1,726 38 | 643 84 | 1,777 80 | 332,251 97 | 4,371 10 | 709,312 28 | |
| 620,149 77 | 171,371 00 | 60,069 50 | 1,765,473 26 | 481,144 51 | 2,993 20 | 2,964 48 | 18,797 06 | 6,817 25 | 20,261 95 | 3,207,438 98 | 10,718 27 | 9,041,368 76 | |
| | | | | | | | | | | | A déduire pour sommes dues à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales..... | | 45,829 63 |
| | | | | | | | | | | | TOTAL GÉNÉRAL..... | | 8,994,439 33 |

124

125

N° 115.

ÉTAT RÉCAPITULATIF

PAR MOIS *du mouvement des marchandises, pendant l'année 1843.*

| DESIGNATION DE MOIS. | FONDS ET VALEURS. | | | | | | | MARCHANDISES DE DILIGENCE. | | | | VOITURES. | | | CHEVAUX. | | | | | |
|----------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-----------------------|----------------------------|---------------|--------|---|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|-----------|----------|--------|------|------|-------|--------|
| | SOMMES DE | | | | | | | Transport et entretiens de diligences | TRANSPORT AU POIDS. | | | | TOTAL DU POIDS. | 4 litres. | 2 reau. | TOTAL. | No 3 | No 2 | No 1 | TOTAL. |
| | 1 à 100 francs. | 101 à 500 francs. | 501 à 1 000 francs. | 1 001 à 5 000 francs. | 5 001 francs et au-dessus. | 0, de papier. | TOTAL. | | 1 ^{er} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | 4 ^e CLASSE. | | | | | | | | |
| | 6 kilo. | 8 kilo. | 10 kilo. | 12 kilo. | | | | | 4 litres. | 2 reau. | TOTAL. | No 3 | No 2 | No 1 | TOTAL. | | | | | |
| JANVIER | 891 | 813 | 476 | 2,30 | 55 | 5 | 1,030 | 17,794 | 391,139 | 1,303,910 | - | 1,407,869 | 81 | 2 | 63 | 88 | 10 | 4 | 93 | |
| FEBVIER | 791 | 572 | 109 | 180 | 18 | 6 | 1,605 | 11,392 | 171,970 | 1,214,700 | - | 1,386,939 | 78 | 3 | 77 | 103 | 12 | 11 | 128 | |
| MARS | 563 | 712 | 247 | 191 | 21 | 3 | 2,201 | 15,064 | 215,590 | 1,611,170 | - | 1,827,260 | 91 | 8 | 108 | 100 | 22 | 14 | 146 | |
| AVRIL | 803 | 684 | 237 | 206 | 28 | 5 | 2,033 | 15,212 | 218,604 | 1,709,523 | - | 1,928,070 | 173 | 4 | 177 | 140 | 16 | 16 | 218 | |
| MAI | 855 | 760 | 290 | 178 | 26 | 7 | 1,967 | 17,105 | 339,698 | 1,329,650 | 290,731 | 1,899,469 | 221 | 4 | 324 | 122 | - | 5 | 132 | |
| JUIN | 719 | 609 | 285 | 155 | 21 | 5 | 1,817 | 16,376 | 319,298 | 1,112,861 | 380,343 | 1,712,302 | 220 | 8 | 287 | 178 | - | 10 | 193 | |
| JULIET | 633 | 384 | 197 | 176 | 23 | 4 | 1,783 | 16,265 | 346,848 | 1,174,103 | 391,015 | 1,812,036 | 340 | 10 | 358 | 63 | - | 22 | 80 | |
| AOUT | 765 | 560 | 177 | 188 | 30 | 6 | 1,720 | 16,809 | 373,372 | 1,320,033 | 409,224 | 2,102,439 | 260 | 8 | 374 | 84 | - | 24 | 78 | |
| SEPTEMBRE | 633 | 659 | 231 | 295 | 31 | 6 | 1,767 | 15,932 | 407,274 | 1,419,581 | 307,846 | 2,334,616 | 453 | 2 | 457 | 146 | - | 19 | 139 | |
| OCTOBRE | 914 | 707 | 201 | 222 | 49 | 12 | 3,056 | 19,246 | 473,089 | 1,691,060 | 651,033 | 3,899,089 | 325 | 6 | 334 | 293 | - | 6 | 203 | |
| NOVEMBRE | 590 | 681 | 215 | 219 | 32 | 8 | 2,145 | 17,908 | 455,837 | 1,363,129 | 914,501 | 2,769,489 | 152 | 3 | 162 | 171 | - | 4 | 181 | |
| DECEMBRE | 1,101 | 748 | 215 | 296 | 69 | 9 | 2,332 | 18,162 | 411,110 | 1,481,407 | 874,223 | 3,769,799 | 180 | 4 | 184 | 25 | - | 6 | 31 | |
| TOTAUX | 10,280 | 7,504 | 2,496 | 2,448 | 333 | 73 | 21,556 | 192,198 | 3,929,318 | 18,821,210 | 4,358,453 | 33,189,211 | 2,366 | 63 | 3,068 | 1,506 | 80 | 184 | 1,782 | |

| CHEVAUX ET BESTIAUX. | | | | | MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.) | | | | | TRANSPORT PAR WAGGONS | | Observations. | | | | |
|----------------------|-------------|-------------|--------|-----------------------------------|--|--------------|--------|---------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|---------------|---|--------|-----------------------|---------------------------|
| GROS DÉTAIL. | | | | PETIT DÉTAIL. | | | | CHIENS. | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | | OBJETS D'ANGLEUX OU DE GRANDES DIMENSIONS. | TOTAL. | NOMBRE DE WAGGONS. | FOURS CHARGÉS EN TONS. |
| Per 5 ou 6. | Per 5 ou 4. | Per 1 ou 2. | TOTAL. | En sacs de 5 ou de 10 p. cent. | En sacs de 10 ou de 20 p. cent. | 147 p. cent. | TOTAL. | | | | | | | | | |
| 383 | 08 | 29 | 690 | 607 | 130 | 33 | 680 | 0 | 9,807,751 | 3,410,056 | 162,907 | * | 12,279,999 | 590 | 2,989,836 | |
| 470 | 78 | 10 | 570 | 636 | 82 | 37 | 753 | * | 9,045,478 | 3,307,069 | 125,391 | 1,048 | 11,138,910 | 362 | 2,459,382 | |
| 495 | 71 | 20 | 795 | 1,182 | 13 | 52 | 1,207 | * | 12,285,513 | 4,194,593 | 165,113 | * | 16,607,482 | 374 | 4,139,319 | |
| 658 | 117 | 69 | 811 | 1,820 | 49 | 70 | 1,906 | * | 13,531,579 | 3,888,061 | 153,657 | 910 | 17,561,187 | 683 | 2,928,727 | |
| 671 | 91 | 41 | 505 | 4,740 | 102 | 60 | 4,911 | * | 16,440,170 | 3,881,089 | 219,328 | * | 20,540,727 | 599 | 2,611,354 | |
| 607 | 90 | 34 | 733 | 3,143 | 100 | 70 | 3,321 | 0 | 16,370,373 | 3,803,271 | 133,431 | * | 20,478,073 | 621 | 2,702,372 | |
| 461 | 71 | 33 | 569 | 2,856 | 56 | 75 | 3,033 | * | 27,064,648 | 3,099,714 | 210,430 | * | 31,253,082 | 717 | 3,136,796 | |
| 314 | 03 | 13 | 419 | 1,804 | 214 | 107 | 5,105 | * | 50,837,315 | 3,437,361 | 182,683 | 0 | 54,478,449 | 779 | 3,401,942 | |
| 532 | 85 | 29 | 637 | 3,714 | 120 | 106 | 5,949 | 0 | 23,696,000 | 3,482,383 | 181,071 | * | 27,360,411 | 830 | 3,681,630 | |
| 741 | 54 | 22 | 617 | 5,091 | 116 | 80 | 5,290 | 11 | 27,968,555 | 3,969,724 | 789,833 | * | 31,968,114 | 1,089 | 4,640,823 | |
| 1,122 | 30 | 14 | 1,178 | 2,873 | 99 | 80 | 3,013 | 49 | 34,808,297 | 4,504,339 | 618,939 | * | 39,931,789 | 940 | 3,937,479 | |
| 947 | 29 | 36 | 1,013 | 4,189 | 80 | 85 | 3,364 | 18 | 33,124,576 | 4,879,670 | 373,036 | * | 38,368,702 | 819 | 3,769,877 | |
| 7,417 | 889 | 313 | 9,669 | 31,429 | 1,231 | 891 | 33,962 | 75 | 215,508,117 | 43,896,719 | 3,343,730 | 1,938 | 294,897,529 | 3,890 | 38,616,794 | |

N^o 114.

ÉTAT RÉCAPITULATIF

PAR MOIS *de la recette des marchandises, pendant l'année 1843.*

| DÉSIGNATION DES MOIS. | FONDS ET VALEURS. | | | | | | MARCHANDISES DE DILIGENCE. | | | | CHEVAUX ET | | | | |
|-----------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|------------------------|---------------|----------------------------|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|-----------|-----------|
| | SOMMES DE | | | | | | TRANSPORT AU POIDS | | | | VOITURES. | CHEVAUX. | GROS DÉTAIL. | | |
| | 1 à 100 FR. | 101 à 500 FR. | 501 à 1,000 FR. | 1,001 à 5,000 FR. | AU-DESSUS DE 5,000 FR. | OU DE FAUCON. | TOTAL. | Transport au maximum de 60 quintaux. | | | | | | | |
| 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | 4 ^e CLASSE. | TOTAL. | VOITURES. | CHEVAUX. | GROS DÉTAIL. | | | | | | | | |
| JANVIER | 642 25 | 672 90 | 206 25 | 732 85 | 167 25 | 63 83 | 1,366 85 | 7,435 80 | 8,709 07 | 20,310 44 | 91,801 28 | 3,156 00 | 1,631 33 | 1,060 50 | |
| FÉVRIER | 562 00 | 641 65 | 269 50 | 462 95 | 113 50 | 27 90 | 1,086 60 | 6,835 20 | 6,473 95 | 20,928 47 | 84,637 60 | 5,333 00 | 2,934 25 | 2,302 00 | |
| MARS | 784 15 | 909 35 | 529 20 | 665 20 | 118 45 | 13 00 | 1,699 00 | 9,036 60 | 8,068 00 | 28,121 07 | 66,730 17 | 3,301 00 | 2,188 50 | 2,633 00 | |
| AVRIL | 482 50 | 793 85 | 351 70 | 395 75 | 289 00 | 63 65 | 2,355 45 | 9,143 40 | 8,670 19 | 29,696 70 | 45,691 00 | 9,917 00 | 3,662 75 | 3,102 30 | |
| MAI | 636 00 | 763 65 | 289 33 | 407 25 | 147 35 | 61 75 | 2,306 33 | 10,317 60 | 11,656 54 | 22,370 49 | 4,066 35 | 59,531 20 | 12,773 60 | 1,970 30 | 2,304 75 |
| JUIN | 564 00 | 676 40 | 293 00 | 432 73 | 130 30 | 40 50 | 2,156 95 | 9,969 60 | 11,309 95 | 19,305 00 | 3,050 13 | 46,071 60 | 17,611 00 | 3,177 00 | 3,635 75 |
| JULLET | 643 75 | 641 00 | 236 30 | 444 25 | 453 95 | 39 70 | 2,159 65 | 9,767 70 | 12,262 50 | 20,490 80 | 5,239 75 | 47,709 85 | 20,790 00 | 1,851 25 | 2,338 00 |
| AOUT | 568 80 | 638 40 | 292 35 | 486 76 | 190 50 | 27 10 | 2,146 60 | 10,176 00 | 13,822 15 | 23,517 55 | 7,747 43 | 54,263 15 | 31,664 00 | 1,830 25 | 1,393 15 |
| SEPTEMBRE | 493 50 | 716 65 | 282 25 | 513 00 | 196 65 | 41 55 | 2,165 60 | 10,168 00 | 10,233 20 | 23,918 00 | 8,823 31 | 58,136 75 | 26,765 00 | 3,445 50 | 2,816 75 |
| OCTOBRE | 670 00 | 782 25 | 388 65 | 566 50 | 242 40 | 94 60 | 2,644 30 | 11,127 60 | 17,657 65 | 28,914 70 | 11,319 30 | 68,418 95 | 18,791 00 | 4,479 75 | 2,515 00 |
| NOVEMBRE | 735 25 | 749 50 | 302 70 | 584 10 | 378 65 | 60 33 | 2,686 70 | 10,505 70 | 16,561 12 | 27,694 08 | 14,296 67 | 68,016 47 | 10,877 00 | 2,963 25 | 5,719 50 |
| DÉCEMBRE | 622 70 | 629 85 | 221 00 | 706 20 | 214 62 | 63 70 | 3,047 32 | 10,867 20 | 15,597 64 | 26,516 45 | 14,147 33 | 60,959 62 | 5,423 00 | 868 00 | 4,223 25 |
| TOTAUX | 7,764 30 | 8,831 95 | 3,517 40 | 6,506 75 | 2,266 52 | 537 10 | 26,435 07 | 115,312 20 | 144,061 61 | 299,263 30 | 71,521 17 | 620,143 72 | 311,371 00 | 10,484 60 | 37,166 75 |

| BESTIAUX. | | | MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.) | | | | | TRANSPORT PAR WAGGONS | BILLETS. | PRODUIT DES ERAIS DE TRACTION SUR LES ENGAGEMENTS. | PRODUIT DU CARBONAGE. | | PRODUITS DES FRAIS DES ET DE DÉCÈS. | PRODUIT DU PRIX DE LA LOCATION DES WAGONS. | TOTAL GÉNÉRAL. |
|--------------|----------|-----------|--|------------------------|------------------------|---------------------------------------|--------------|--------------------------|----------|--|--------------------------|----------------|---|---|----------------|
| PETIT BUCAL. | CHÈVRES. | TOTAL. | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | ORDRES D'ACHÈTE DE GRANDES ÉPIQUES | TOTAL. | | | | UNES A BOUCHE. | UNES A TONCHE. | | | |
| 1,105 00 | " | 4,700 90 | 30,861 82 | 38,536 52 | 4,547 69 | " | 109,500 16 | 32,810 00 | 205 10 | 591 95 | 233 63 | 1,205 07 | 014 00 | " | 181,314 54 |
| 1,082 50 | " | 5,007 75 | 57,614 09 | 38,577 63 | 1,891 70 | 21 45 | 86,479 87 | 30,918 00 | 212 60 | 073 75 | 256 60 | 23,400 23 | 482 00 | " | 179,312 20 |
| 847 26 | " | 6,658 75 | 60,823 44 | 49,068 02 | 3,471 00 | " | 118,296 56 | 31,335 00 | 552 00 | 1,091 90 | 378 20 | 1,023 12 | 324 60 | " | 312,199 80 |
| 1,144 00 | " | 8,580 20 | 76,080 26 | 41,059 23 | 2,511 02 | 10 50 | 142,628 01 | 36,496 00 | 244 90 | 1,612 80 | 426 08 | 2,410 28 | 718 70 | " | 231,925 56 |
| 2,253 50 | " | 7,566 75 | 85,905 83 | 35,023 07 | 2,019 71 | " | 121,502 11 | 32,295 00 | 260 80 | 1,705 10 | 312 23 | 1,747 25 | 678 40 | " | 331,732 22 |
| 1,644 75 | " | 7,960 50 | 89,002 80 | 39,207 05 | 3,206 83 | " | 128,466 70 | 35,964 00 | 244 30 | 2,340 05 | 362 10 | 1,475 43 | 421 20 | " | 342,864 73 |
| 1,471 50 | " | 5,560 75 | 118,864 48 | 52,311 70 | 4,904 20 | " | 135,080 28 | 37,017 00 | 324 90 | 2,675 45 | 360 50 | 1,903 11 | 420 70 | " | 273,900 01 |
| 1,507 50 | " | 5,231 50 | 113,100 24 | 39,348 70 | 2,681 47 | " | 129,348 50 | 43,775 00 | 473 20 | 2,405 90 | 298 90 | 1,007 08 | 805 45 | " | 304,517 05 |
| 2,122 00 | " | 8,284 25 | 110,224 50 | 37,881 36 | 2,668 19 | " | 155,071 90 | 47,078 50 | 243 00 | 1,860 97 | 318 89 | 1,194 70 | 569 75 | " | 404,897 36 |
| 2,273 00 | 13 00 | 10,283 25 | 120,888 45 | 41,400 43 | 10,419 17 | " | 173,199 03 | 56,043 00 | 256 50 | 1,063 23 | 465 20 | 1,248 28 | 876 00 | " | 333,776 86 |
| 1,266 25 | 97 50 | 10,046 50 | 131,100 18 | 55,960 86 | 6,917 60 | " | 217,505 64 | 49,429 00 | 253 40 | 1,502 45 | 308 78 | 1,787 40 | 591 60 | 3 075 | 367,827 23 |
| 1,627 25 | 38 75 | 5,207 25 | 134,896 00 | 58,628 73 | 5,517 17 | " | 219,738 93 | 47,443 00 | 271 90 | 1,771 28 | 247 35 | 1,128 85 | 648 65 | 000 | 352,251 97 |
| 18,310 00 | 129 25 | 60,080 50 | 1,210,900 43 | 502,707 17 | 48,790 77 | 40 55 | 1,562,498 76 | 481,144 30 | 2,938 30 | 20,202 70 | 2,984 48 | 18,797 99 | 9,817 25 | 3,775 | 3,307,438 96 |

128

N° 121.

ÉTAT RÉCAPITULATIF

PAR STATION *du mouvement des voyageurs, bagages et marchandises, pendant
l'année 1843.*

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS. | | | | | TRANSPORTS MILITAIRES. | TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL. | BAGAGES. |
|------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------|---------|---------------------------|--------------------------------|-------------------|----------|
| | | VOYAGEURS CIVILS. | | | | TOTAL. | | | | |
| | | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL. | | | | | |
| NORD. | Bruxelles | 70,205 | 137,607 | 225,909 | 441,881 | 467 | 1,273 | 443,600 | 1,084,340 | |
| | Vilvorde | 2,740 | 17,126 | 52,714 | 72,580 | " | 99 | 72,679 | 20,484 | |
| | Malines | 16,267 | 67,877 | 134,840 | 210,674 | 1,067 | 161 | 213,702 | 459,907 | |
| | Anvers | 35,431 | 73,354 | 151,976 | 242,961 | 436 | 442 | 243,839 | 966,545 | |
| OUEST. | Termonde | 4,401 | 22,097 | 65,073 | 89,565 | " | 61 | 89,626 | 145,161 | |
| | Wetteren | 1,071 | 6,205 | 35,165 | 42,441 | " | " | 42,449 | 26,107 | |
| | Gand | 28,952 | 75,124 | 189,542 | 293,618 | 56 | 481 | 294,155 | 880,696 | |
| | Bruges | 11,738 | 30,347 | 94,679 | 136,764 | 929 | " | 137,693 | 285,412 | |
| | Ostende | 12,650 | 25,055 | 49,000 | 87,505 | 1,382 | 30 | 88,907 | 281,981 | |
| | Deynze | 1,116 | 7,094 | 34,081 | 42,291 | " | 72 | 42,363 | 61,225 | |
| | Courtray | 10,525 | 26,229 | 107,714 | 154,278 | " | 226 | 154,604 | 649,936 | |
| | Tournay | 5,663 | 15,871 | 50,783 | 72,317 | " | 108 | 72,425 | 230,399 | |
| | Roubaix | 743 | 2,299 | 9,003 | 11,045 | " | " | 11,045 | 31,178 | |
| | EST. | Louvain | 11,552 | 27,527 | 84,748 | 123,827 | 3,602 | 506 | 127,936 | 288,083 |
| Tirlemout | | 3,531 | 10,264 | 48,296 | 61,091 | " | 147 | 61,237 | 161,324 | |
| Landen | | 455 | 2,509 | 14,987 | 18,181 | " | " | 18,181 | 14,887 | |
| Waremmé | | 896 | 5,858 | 50,166 | 56,920 | " | " | 56,922 | 27,505 | |
| Ans | | 118 | 1,167 | 17,328 | 18,613 | 603 | " | 19,299 | 27,497 | |
| Liège | | 21,807 | 25,540 | 88,320 | 145,676 | 191 | 20 | 145,907 | 881,553 | |
| Verviers | | 3,294 | 15,179 | 51,401 | 70,974 | " | " | 74,974 | 354,825 | |
| Herbesthal | | 1,285 | 2,315 | 4,034 | 7,632 | " | " | 7,632 | 99,028 | |
| St-Trond | | 2,237 | 8,423 | 23,658 | 34,318 | 142 | " | 34,460 | 115,846 | |
| MIDI. | | Bruxelles | 25,144 | 80,394 | 73,982 | 156,570 | " | 48 | 156,608 | 850,222 |
| | Hal | 5,152 | 20,710 | 54,436 | 80,298 | " | " | 80,298 | 92,256 | |
| | Braine-le-Comte | 2,180 | 16,298 | 24,167 | 42,645 | " | " | 42,645 | 60,983 | |
| | Soignies | 1,435 | 10,240 | 14,781 | 26,456 | " | 125 | 26,681 | 50,078 | |
| | Moas | 10,446 | 36,563 | 65,044 | 120,053 | " | 584 | 120,637 | 312,572 | |
| | St-Ghislain | 1,507 | 13,812 | 27,018 | 42,337 | " | " | 42,337 | 36,909 | |
| | Quiévrain | 8,545 | 25,770 | 34,661 | 68,976 | " | " | 68,976 | 243,385 | |
| | St-Sauve | 97 | 1,567 | 2,154 | 3,818 | " | " | 3,818 | 19,567 | |
| Charleroy | 2,710 | 8,105 | 26,268 | 37,113 | " | " | 37,113 | 94,152 | | |
| Namur | 3,741 | 9,181 | 37,334 | 50,256 | " | " | 50,256 | 140,049 | | |
| Total | | 310,306 | 654,398 | 1,906,389 | 3,071,093 | 9,774 | 4,432 | 3,085,349 | 9,543,625 | |

MARCHANDISES.

| FINANCES. | MARCHANDISES DE DILIGENCE. | | VOITURES. | CHEVAUX ET BESTIAUX. | | | | MARCHANDISES DE VOYAGE. | Observations. |
|-----------|----------------------------|--|-----------|----------------------|---------------|---------------|----------|-------------------------|--|
| | GROUPE. | 1 ^{re} DIVISION. | NOMBRE. | Chevaux. | Grand bétail. | Petit bétail. | Chèvres. | Kilogrammes. | |
| | | Transport en voitures de 500 ^{kg} . | | Têtes. | Têtes. | Têtes. | Têtes. | | |
| 4,851 | 48,201 | 4,166,295 | 647 | 191 | 90 | " | 3 | 13,355,105 | Le mouvement des stations secondaires et des haltes intermédiaires est compris dans les résultats indiqués pour les stations principales dont elles dépendent. |
| 129 | 1,462 | 121,910 | " | " | " | " | " | 245,108 | |
| 772 | 7,430 | 688,043 | 62 | 7 | 3,331 | 417 | " | 4,009,040 | |
| 1,697 | 30,390 | 3,904,221 | 310 | 818 | 322 | 155 | 0 | 41,117,591 | |
| 685 | 4,448 | 346,641 | 4 | 1 | 254 | 207 | " | 2,542,210 | |
| 96 | 1,013 | 115,915 | 1 | " | 60 | 828 | " | 169,900 | |
| 2,709 | 20,800 | 2,737,664 | 132 | 90 | 490 | 1,452 | " | 12,377,121 | |
| 1,053 | 6,693 | 464,133 | 49 | 13 | 340 | 6,317 | " | 1,277,000 | |
| 498 | 3,536 | 589,769 | 201 | 0 | 2 | 4 | " | 4,419,108 | |
| 187 | 876 | 94,581 | " | " | 5 | 330 | " | 91,990 | |
| 1,441 | 8,070 | 1,590,140 | 212 | 69 | 869 | 1,029 | " | 10,100,173 | |
| 795 | 2,692 | 638,769 | 23 | 74 | 87 | 144 | " | 13,831,880 | |
| 16 | 111 | 22,900 | 0 | " | " | " | " | 70,108 | |
| 1,163 | 6,651 | 1,185,667 | 37 | 32 | 246 | 516 | 3 | 30,113,656 | |
| 650 | 4,704 | 873,305 | 13 | 7 | 870 | 18,201 | " | 6,019,898 | |
| 187 | 637 | 70,986 | " | 1 | 60 | 80 | " | 4,854,005 | |
| 393 | 672 | 93,116 | " | 1 | 0 | 5 | " | 7,543,698 | |
| 72 | 137 | 23,775 | " | 5 | 2 | " | " | 30,002,280 | |
| 2,253 | 11,494 | 1,940,465 | 433 | 120 | 547 | " | 4 | 54,053,806 | |
| 139 | 662 | 543,514 | 201 | 22 | 5 | " | 2 | 1,477,458 | |
| 8 | 87 | 549,442 | 63 | 30 | 60 | " | 54 | 517,500 | |
| 642 | 1,856 | 623,420 | 11 | 7 | 281 | 5,624 | " | 2,469,433 | |
| 708 | 11,409 | 1,918,228 | 318 | 184 | 164 | 250 | " | 10,802,702 | |
| 378 | 2,770 | 248,959 | 3 | 2 | 9 | 225 | " | 5,137,663 | |
| 240 | 1,593 | 125,790 | 3 | 2 | 1 | 62 | " | 39,385,807 | |
| 232 | 1,035 | 110,799 | 15 | 2 | " | " | " | 7,730,000 | |
| 1,046 | 5,893 | 362,023 | 32 | 17 | 5 | " | " | 4,262,520 | |
| 188 | 700 | 91,398 | " | " | 1 | 85 | " | 3,357,574 | |
| 228 | 1,143 | 322,297 | 159 | 16 | 1 | " | " | 7,267,036 | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 191 | 960 | 132,959 | 5 | 1 | 1 | 133 | " | 9,964,400 | |
| 229 | 1,278 | 198,185 | 18 | 11 | 1 | 290 | " | 5,849,393 | |
| 22,550 | 192,198 | 25,109,211 | 3,000 | 1,700 | 3,600 | 33,562 | 75 | 333,453,820 | |

138

133

N° 123.

ÉTAT RÉCAPITULATIF

PAR STATION *des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant
l'année 1843.*

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS | VOYAGEURS. | | | | | | | BAGAGES. |
|-------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------|------------|
| | | VOYAGEURS CIVILS. | | | | TRANSPORTS MILITAIRES. | TRANSPORTS LABOURIEUX. | TOTAL GÉNÉRAL. | |
| | | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL. | | | | |
| NORD. | Brexelles..... | 310,334 65 | 277,548 00 | 850,640 15 | 1,017,601 60 | 1,138 88 | 1,572 49 | 1,020,311 38 | 79,263 41 |
| | Vilvoorde..... | 3,864 80 | 13,492 55 | 23,477 00 | 39,733 35 | " | 55 23 | 39,838 88 | 616 31 |
| | Malines..... | 42,624 30 | 91,909 55 | 117,614 40 | 251,538 33 | 1,432 25 | 76 85 | 253,045 45 | 10,281 25 |
| | Anvers..... | 142,276 60 | 301,702 86 | 170,492 70 | 520,500 15 | 1,047 20 | 630 75 | 522,168 40 | 35,974 10 |
| | Termonde..... | 12,086 50 | 41,053 25 | 80,299 00 | 123,936 75 | " | 23 71 | 122,960 40 | 7,564 70 |
| OUEST. | Wetteren..... | 2,607 25 | 8,406 24 | 22,341 75 | 33,355 25 | " | " | 33,355 25 | 469 21 |
| | Gand..... | 114,993 10 | 196,186 65 | 228,484 80 | 541,664 55 | 65 82 | 710 28 | 542,440 65 | 29,148 22 |
| | Bruges..... | 45,981 05 | 70,375 05 | 83,211 25 | 204,567 45 | 2,073 70 | " | 206,641 15 | 9,461 69 |
| | Ostende..... | 72,837 45 | 75,647 99 | 86,361 05 | 234,846 50 | 3,110 27 | 47 50 | 237,994 27 | 20,150 75 |
| | Deynze..... | 2,807 80 | 11,544 30 | 23,606 25 | 37,957 35 | " | 99 00 | 38,056 35 | 1,343 73 |
| | Courtray..... | 46,212 56 | 94,512 86 | 117,338 70 | 258,069 25 | " | 440 40 | 258,510 05 | 19,647 51 |
| | Tournay..... | 14,263 88 | 43,210 65 | 60,618 85 | 118,317 38 | " | 134 04 | 118,451 84 | 5,360 84 |
| | Roubaix..... | 3,740 25 | 5,508 75 | 7 138 90 | 16,287 90 | " | " | 16,287 90 | 800 78 |
| | Louvain..... | 36,209 99 | 78,707 50 | 94,934 75 | 210,130 25 | 5,718 46 | 649 38 | 216,497 09 | 7,907 41 |
| | Tirlemont..... | 13,061 00 | 35,707 50 | 52,132 25 | 100,900 75 | " | 164 88 | 101,065 63 | 2,962 58 |
| EST. | Landen..... | 1,287 80 | 5,208 30 | 13,886 50 | 20,549 59 | " | " | 20,549 59 | 255 61 |
| | Warensano..... | 2,194 50 | 10,448 15 | 22,994 25 | 35,637 00 | " | " | 35,637 00 | 780 180 |
| | Aix..... | 570 75 | 3,190 50 | 18,289 00 | 21,049 25 | 2,378 75 | " | 23,418 00 | 1,028 01 |
| | Liège..... | 126,084 90 | 137,710 30 | 153,581 75 | 417,377 25 | 964 14 | 63 75 | 418,405 14 | 44,745 05 |
| | Verviers..... | 40,387 22 | 41,393 50 | 48,864 25 | 137,113 40 | " | " | 137,113 40 | 17,337 78 |
| | Herbesthal..... | 9,939 25 | 9,936 00 | 8,117 80 | 27,993 05 | " | " | 27,993 25 | 5,990 18 |
| | St-Trond..... | 40,524 25 | 24,080 00 | 23,370 25 | 87,974 50 | 429 78 | " | 88,404 28 | 3,951 19 |
| | Bruxelles..... | 104,941 00 | 138,130 75 | 162,227 75 | 365,839 00 | " | 87 70 | 366,006 70 | 28,250 08 |
| | Hal..... | 7,579 72 | 30,495 75 | 36,482 00 | 74,557 50 | " | " | 74,557 50 | 1,974 02 |
| | Brairie-la-Comte..... | 6,014 25 | 31,929 00 | 23,962 75 | 56,907 00 | " | " | 56,907 00 | 1,300 44 |
| MIDI. | Soignies..... | 3,867 00 | 16,312 00 | 18,709 40 | 34,930 69 | " | 241 28 | 35,171 97 | 1,033 00 |
| | Mons..... | 25,914 75 | 88,538 00 | 10,069 50 | 124,522 25 | " | 709 60 | 125,231 85 | 8,329 14 |
| | St-Ghislain..... | 5,013 00 | 16,437 60 | 10,549 00 | 31,999 60 | " | " | 31,999 60 | 727 34 |
| | Quivrain..... | 41,111 00 | 50,811 75 | 24,974 59 | 116,897 34 | " | " | 116,897 34 | 7,911 34 |
| | St-Souven..... | 579 75 | 3,237 25 | 2,064 50 | 5,881 50 | " | " | 5,881 50 | 200 54 |
| | Charleroy..... | 9,953 75 | 48,648 00 | 19,113 39 | 77,715 14 | " | " | 77,715 14 | 3,074 11 |
| Namur..... | 16,749 75 | 22,406 60 | 41,541 28 | 81,197 63 | " | " | 81,197 63 | 3,090 30 | |
| TOTALS..... | | 1,191,161 50 | 2,012,623 31 | 2,140,977 80 | 5,437,363 41 | 78,650 55 | 5,681 10 | 5,482,239 20 | 240,838 21 |

Observations. — Le produit des stations secondaires et des haltes intermédiaires est compris dans les résultats indiqués pour les stations principales dont elles dépendent. — Les dépenses pour le chauffage des marchandises de toute espèce se sont élevées, pendant l'année 1843, à fr. 428,750-20. — Les sommes indiquées au tableau ci-dessus, pour le produit de la remise à domicile, sont celles perçues pour la remise à domicile des marchandises de roulage seulement. — Il n'est pas possible d'indiquer les sommes perçues pour la remise à domicile des marchandises de diligence et finances, ces sommes étant comprises dans celles des recettes de ces transports.

| MARCHANDISES. | | | | | | | | | | | TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES. | |
|---------------|---------------------------|------------|-------------------------|--|-------------|-------------|-----------|---|--|--------------|--------------------------------------|---------------------------|
| FINANCES | MARCHANDISES DE DISTILLÉ. | VOUTURES. | CHEVAUX, MULES ET ÂNES. | MARCHANDISES DE DISTILLÉ TRANSPORTÉES PAR VOIES AÉRIENNES. | BULLETTINS. | CAMIONNAGE. | | FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT. | FRAIS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN COLLECTES. | TOTAL. | | PRODUITS EXTRAORDINAIRES. |
| 5,610 45 | 130,852 65 | 90,280 00 | 5,232 38 | 121,058 48 | 138 90 | 439 90 | 1,309 28 | 891 00 | 39 23 | 803,516 11 | 160 46 | 1,294,276 90 |
| 103 95 | 3,642 50 | " | " | 1,400 30 | 21 20 | " | 38 60 | " | " | 3,011 71 | 12 17 | 45,448 87 |
| 607 15 | 14,115 33 | 4,137 10 | 14,711 75 | 20,891 81 | 91 00 | 681 54 | 1,918 59 | 1 00 | 81 60 | 62,490 87 | 1,763 60 | 257,632 23 |
| 1,028 10 | 00 183 86 | 14,079 00 | 10,074 75 | 47,875 61 | 591 60 | 535 87 | 1,789 27 | 2,003 35 | 7,100 25 | 661,269 86 | 314 80 | 1,219,561 25 |
| 558 65 | 19,384 88 | 141 00 | 1,555 59 | 20,527 45 | 106 30 | " | 301 47 | 203 00 | " | 52,721 75 | 99 12 | 179,355 12 |
| 234 75 | 3,165 37 | 43 90 | 1,709 50 | 560 60 | 20 10 | " | 27 54 | " | 6 70 | 5,746 46 | 8 83 | 39,618 75 |
| 2,099 41 | 05,064 41 | 5,863 06 | 9,207 00 | 105,051 91 | 235 65 | 397 20 | 571 15 | 100 00 | " | 185,807 87 | 426 01 | 737,336 97 |
| 1,309 10 | 14,250 15 | 2,748 00 | 5,003 53 | 16,529 70 | 559 88 | 103 00 | 319 15 | 96 00 | " | 49,523 57 | 80 70 | 234,629 11 |
| 711 15 | 23,240 45 | 18,981 00 | 398 85 | 68,286 74 | 270 88 | 56 50 | 2,161 55 | 58 00 | " | 103,508 78 | 97 17 | 337,566 44 |
| 219 80 | 3,026 88 | " | 832 69 | 743 00 | 24 48 | " | 27 50 | " | " | 3,821 99 | 10 38 | 43,253 14 |
| 3,028 40 | 82,537 87 | 9,641 00 | 2,462 25 | 46,913 63 | 244 90 | " | 329 13 | 40 40 | " | 53,264 35 | 140 69 | 375,326 11 |
| 1,173 13 | 23,340 91 | 1,214 00 | 581 15 | 25,244 50 | 160 28 | 17 39 | 202 43 | 44 90 | " | 26,108 40 | 583 07 | 186,910 31 |
| 18 60 | 241 63 | 09 00 | " | 303 07 | 2 90 | " | 11 60 | " | " | 546 63 | 2 63 | 17,817 08 |
| 1,202 80 | 22,060 00 | 1,574 00 | 2,207 23 | 107,490 71 | 88 70 | 797 91 | 519 41 | 39 00 | 8,560 45 | 247,250 18 | 43 71 | 455,023 29 |
| 604 53 | 17,884 08 | 993 00 | 8,959 00 | 21,952 71 | 61 18 | 170 90 | 484 42 | 10 43 | " | 60,862 31 | 13 18 | 169,423 27 |
| 178 78 | 1,451 42 | " | 414 08 | 19,417 90 | 59 20 | " | 28 17 | " | " | 31,318 30 | 37 23 | 44,434 18 |
| 432 33 | 1,727 65 | " | 61 30 | 24,580 61 | 31 40 | " | 18 94 | " | " | 18,822 16 | 18 54 | 55,844 22 |
| 108 19 | 781 77 | " | 222 00 | 151,280 86 | 6 50 | " | 27 03 | " | " | 152,475 56 | 1,026 96 | 178,878 23 |
| 3,080 80 | 57,618 10 | 10,702 00 | 6,947 71 | 309,037 80 | 286 10 | 1,376 09 | 2,085 28 | 1,063 96 | " | 651,108 88 | 499 00 | 969,348 87 |
| 250 85 | 7,721 65 | 15,007 00 | 870 73 | 15,543 31 | 34 39 | 20 85 | 8 25 | 10 00 | " | 43,311 27 | 142 67 | 197,894 72 |
| 323 72 | 4,732 03 | 5,322 09 | 699 61 | 4,521 00 | 10 10 | " | 155 02 | " | " | 12,726 99 | 6 81 | 48,796 23 |
| 634 33 | 7,116 07 | 639 00 | 2,939 69 | 23,924 43 | 40 00 | 1 05 | 211 87 | 42 00 | " | 35,810 57 | 374 17 | 107,711 96 |
| 833 60 | 41,175 75 | 14,030 00 | 3,003 08 | 71,384 36 | 97 39 | 3 35 | 33 75 | 34 90 | 408 00 | 132,096 53 | 96 39 | 914,301 91 |
| 300 79 | 5,900 22 | 67 90 | 186 25 | 12,462 50 | 23 50 | 0 70 | 194 51 | 30 00 | 223 16 | 15,545 91 | 86 06 | 94,806 42 |
| 300 81 | 2,675 61 | 114 60 | 43 75 | 728,227 19 | 66 40 | " | 2,771 88 | " | 2,738 55 | 137,689 52 | 687 90 | 494,480 91 |
| 361 60 | 2,244 52 | 325 00 | 10 73 | 88,789 91 | 43 50 | " | 1,011 90 | 33 00 | 313 40 | 43,636 77 | 28 64 | 59,829 56 |
| 1,372 40 | 10,928 39 | 1,964 00 | 271 80 | 31,914 97 | 62 89 | " | 191 73 | 30 00 | 179 20 | 46,262 04 | 902 31 | 230,856 21 |
| 362 00 | 2,150 13 | " | 33 23 | 12,529 43 | 15 91 | 1 53 | 423 21 | 160 93 | 1 38 | 18,339 49 | 36 69 | 35,917 93 |
| 341 36 | 10,828 71 | 0,390 00 | 496 25 | 22,452 20 | 30 40 | " | 9 69 | 8 00 | 3 28 | 51,520 15 | 111 41 | 100,240 43 |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 15 | 6,050 09 |
| 374 20 | 3,201 00 | 100 00 | 145 50 | 56,081 32 | 25 19 | 30 00 | 183 00 | 694 80 | 620 03 | 63,076 15 | 1,652 03 | 124,810 91 |
| 361 12 | 4,272 03 | 850 00 | 411 23 | 35,400 20 | 19 60 | " | 7 50 | 30 10 | 339 62 | 45,216 84 | 98 45 | 131,215 52 |
| 29,439 07 | 820,149 77 | 171,371 00 | 90,089 90 | 2,397,607 76 | 1,013 50 | 2,384 45 | 15,797 05 | 6,817 30 | 23,262 78 | 3,207,453 33 | 10,738 39 | 5,011,308 78 |

A déduire pour sommes dues à l'Administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales.....

TOTAL GÉNÉRAL.....

40,370 43

5,051,679 21

N° 131.

ESTIMATION des objets en approvisionnement au magasin central de Malines,
à la date du 1^{er} janvier 1843.

| | OBJETS destinés A L'EXPLOITATION et payés sur les fonds DU BUDGET. | OBJETS destinés A LA CONSTRUCTION du matériel et des lignes et payés sur les fonds DE L'EMPRUNT. |
|--------------------------------------|--|---|
| 1 ^{re} catégorie | 44,469 72 | 3,816 27 |
| 2 ^e " | 12,602 98 | 26,532 92 |
| 3 ^e " | 35 035 52 | 115,846 67 |
| 4 ^e " | 12,103 37 | 48,667 37 |
| 5 ^e " | 73,656 21 | 17,685 00 |
| 6 ^e " | 52,497 00 | 222,590 21 |
| 7 ^e " | " | " |
| 8 ^e " | " | 154,975 80 |
| 9 ^e " | 295,740 68 | 72,739 68 |
| 10 ^e " | 87,897 11 | 27,490 95 |
| 11 ^e " | 32,519 83 | 60,529 50 |
| 12 ^e " | 15,288 39 | 7,779 15 |
| 13 ^e " | " | 2,219 21 |
| Au 1 ^{er} janvier 1843. . . | 651,830 81 | 760,872 72 |
| Total général. | 1,392,703 54 | |

N^o 13^e.

ESTIMATION des objets en approvisionnement au magasin central de Malines,
à la date du 1^{er} janvier 1844.

| | OBJETS destinés A L'EXPLOITATION et payés sur les fonds DU BUDGET. | OBJETS destinés A LA CONSTRUCTION de matériel et des liges et payés sur les fonds DE L'EMPRUNT. |
|--------------------------------------|--|--|
| 1 ^{re} catégorie | 62,531 28 | 15,081 68 |
| 2 ^e " | 17,327 74 | 31,670 07 |
| 3 ^e " | 35,265 04 | 205,797 29 |
| 4 ^e " | 6,031 88 | 101,754 27 |
| 5 ^e " | 102,805 39 | " |
| 6 ^e " | 81,805 17 | 199,741 35 |
| 7 ^e " | " | " |
| 8 ^e " | 50,359 70 | 271,633 93 |
| 9 ^e " | 209,544 37 | 51,843 41 |
| 10 ^e " | 58,931 39 | 18,331 76 |
| 11 ^e " | 39,066 50 | 55,221 10 |
| 12 ^e " | 24,846 53 | 20,471 86 |
| 13 ^e " | " | 5,766 10 |
| 14 ^e " | 8,800 00 | 74,353 90 |
| Au 1 ^{er} janvier 1844. . . | 762,914 49 | 1,047,699 84 |
| Total général. | 1,810,614 33 | |

ÉTAT GÉNÉRAL des rails et accessoires qui ont été remplacés sur les diverses sections, pendant l'année 1843.

| SECTIONS. | CAUSES DU ARROUILLÉ- MENT. | RAILS DE | | | COUSSINETS | | | CHEVILLES. | CLAVETTES. |
|------------------------|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|------------|
| | | 4 pieds. | 5 pieds. | 6 pieds. | 4 bois. | en fer. | de bois. | | |
| Bruxelles à Malines . | Rupture . | 7 | 30 | 2 | 463 | 410 | 31 | 502 | 2,692 |
| | Usure . . | 0 | 102 | " | " | " | " | " | " |
| Malines à Anvers . . | Rupture . | 11 | 18 | 9 | 208 | 222 | 06 | 880 | 1,895 |
| | Usure . . | 3 | 30 | 16 | " | " | " | " | " |
| Malines à Termonde . | Rupture . | " | 24 | 4 | 415 | 411 | 3 | 287 | 629 |
| | Usure . . | " | 0 | " | 19 | 14 | " | " | 23 |
| Termonde à Gand . . | Rupture . | 8 | 58 | 4 | 290 | 282 | " | 516 | 1,507 |
| | Usure . . | " | 112 | " | 78 | 290 | " | 738 | 542 |
| Gand à Bruges | Rupture . | 13 | 72 | 4 | 113 | 108 | 5 | 1,267 | 1,947 |
| | Usure . . | " | 20 | 7 | 20 | 20 | " | 71 | 40 |
| Bruges à Ostende . . | Rupture . | 3 | 12 | " | 49 | 92 | 7 | 1,111 | 1,119 |
| | Usure . . | " | 5 | " | 4 | 7 | " | 115 | 98 |
| Gand à Courtray . . . | Rupture . | " | 48 | 2 | 97 | 142 | 6 | 426 | 858 |
| | Usure . . | " | 9 | " | 43 | 35 | " | 40 | 178 |
| Courtray à Tournay . | Rupture . | 3 | 8 | " | 422 | 273 | 2 | 927 | 988 |
| | Usure . . | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Malines à Louvain . . | Rupture . | " | 1 | " | 352 | 203 | 14 | 822 | 7,126 |
| | Usure . . | 14 | 97 | 26 | " | " | " | " | " |
| Louvain à Tirlemont . | Rupture . | 1 | 14 | 1 | 199 | 220 | 6 | 1,536 | 4,660 |
| | Usure . . | 6 | 35 | 20 | " | " | " | " | " |
| Tirlemont à Waremme . | Rupture . | 3 | 51 | 1 | 579 | 485 | 28 | 2,784 | 4,090 |
| | Usure . . | 46 | 286 | 87 | " | " | " | " | " |
| Waremme à Ans . . . | Rupture . | 10 | 6 | " | 333 | 297 | 17 | 1,971 | 1,783 |
| | Usure . . | 32 | 199 | 107 | " | " | " | " | " |
| Landen à St-Trond . . | Rupture . | " | " | 0 | 43 | 72 | 12 | 1,178 | 896 |
| | Usure . . | 6 | 84 | " | " | " | 5 | " | " |
| Bruxelles à Tubise . . | Rupture . | " | 25 | 1 | 163 | 212 | 20 | 273 | 277 |
| | Usure . . | " | 20 | " | " | " | " | 245 | 425 |
| Tubise à Soignies . . | Rupture . | " | 42 | " | 619 | 705 | 2 | 337 | 659 |
| | Usure . . | " | 24 | " | " | " | " | 465 | 904 |
| Soignies à Mons . . . | Rupture . | " | 33 | " | 514 | 536 | 1 | 548 | 471 |
| | Usure . . | " | 23 | " | " | " | " | 661 | 709 |
| Mons à Quiévrain . . | Rupture . | " | " | " | 598 | 575 | 22 | 181 | 510 |
| | Usure . . | " | " | " | " | " | " | 186 | 371 |
| Totaux | Rupture . | 66 | 428 | 37 | 5,369 | 5,358 | 241 | 15,002 | 31,080 |
| | Usure . . | 110 | 1087 | 263 | 164 | 401 | 3 | 2,329 | 3,490 |

144

145

N° 15.

État du matériel, en locomotives et en voitures, au 1^{er} janvier 1844.

TABLE DES ANNEXES.

- I. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1843.
- II. Reconstitution générale, au 1^{er} janvier 1844, des sommes mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement des chemins de fer, décrétés par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.
- III. Relevé des dépenses d'exploitation, pendant l'année 1843.
- IV. Tableau statistique de la consommation du coak, pendant l'année 1843.
- V. Tableau de la fabrication du coak aux divers fours de l'administration, pendant l'année 1843.
- VI. Répartition du nombre total des lieues parcourues pendant l'année 1843, entre les divers services.
- VII. Renseignements sur la comptabilité des recettes.
- VIII. id. id. id. des dépenses.
- IX¹, IX², IX³, IX⁴, IX⁵, IX⁶, IX⁷, IX⁸, IX⁹, IX¹⁰. Tableaux statistiques, par station de départ et par destination, du mouvement des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1843.
- X¹, X², X³, X⁴, X⁵, X⁶, X⁷, X⁸, X⁹, X¹⁰. Tableaux statistiques, par station de départ et par destination, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1843.
- XI¹, XI², XI³, XI⁴. États récapitulatifs, *par mois*, du mouvement et des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1843.
- XII¹, XII². États récapitulatifs, *par station*, du mouvement et des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1843.
- XIII¹, XIII². Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines, au 1^{er} janvier 1843 et au 1^{er} janvier 1844.
- XIV. État général des rails et accessoires qui ont été remplacés sur les diverses sections, pendant l'année 1843.
- XV. État du matériel en locomotives et en voitures, au 1^{er} janvier 1844.
-