

1

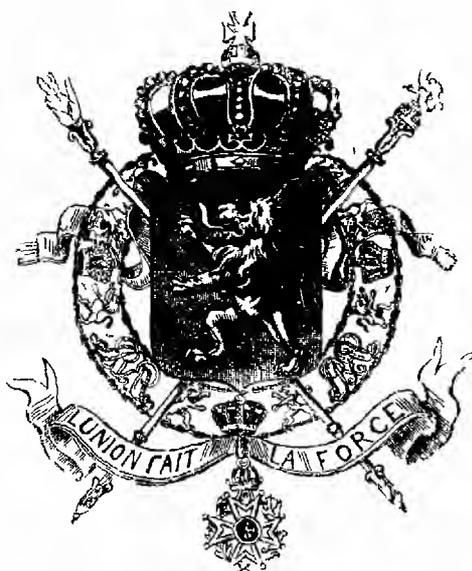
CHEMIN DE FER.

COMpte-RENDU DES OpÉRATIONS DE L'EXERCICE 1844.

RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

LE 19 FÉVRIER 1845,

PAR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.



Bruxelles,

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

1845.

TABLE DES MATIÈRES.



INTRODUCTION.....	PAG. I
-------------------	--------

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES DE CONSTRUCTION ET D'ÉTABLISSEMENT.

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

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1. Dépenses d'exploitation :	
Nombre de lieues de chemins de fer, exploitées en 1843 et 1844.....	VI
Dépenses d'exploitation en 1843 et 1844.....	VII
Dépenses moyennes d'exploitation par lieue parcourue et par lieue exploitée.....	VIII
Économies réalisées en 1844.....	IX
Consommation du coak, réductions opérées, etc.....	X
Prix de revient du coak fabriqué dans les fours de l'administration.....	XI
Prix d'adjudication du charbon.....	XII
Renouvellement des billes et des rails et accessoires.....	ib.
Adjudication publique du service du camionnage et du factage.....	XIV
Service des locomotives.....	XV
Approvisionnements du magasin central de Malines.....	XVI
§ 2. Tarifs :	
Modifications apportées aux tarifs en 1843 et 1844.....	ib.
Prix actuels du transport des marchandises.....	XVII
Tarif belge rhéuan.....	XIX
Organisation d'un service de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.....	ib.
Résultats satisfaisants obtenus par ce service.....	XX
Régime de douane sur les chemins de fer.....	XXI
§ 3. Mouvement des transports :	
Nombre de voyageurs en 1843 et 1844.....	XXII
Répartition par classe de voitures.....	XXIII
Comparaison du mouvement des finances et des petites marchandises en 1843 et en 1844.....	XXIV
Comparaison du transport des voitures, du bétail et des grosses marchandises, en 1843 et en 1844.....	XXV
Comparaison, par classe, des grosses marchandises transportées en 1843 et en 1844.....	XXVI
Répartition des transports de toute espèce entre les quatre grandes lignes du chemin de fer en 1844.....	ib.
Ordre d'importance des stations, comme points de départ, pour le transport des voyageurs.....	XXVII
Ordre d'importance des stations, comme points de départ, pour le transport des marchandises de roulage.....	ib.
Ordre d'importance des stations, comme points de départ, pour le transport des marchandises de roulage par classe.....	ib.

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

ANNEXES.

I. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1843.....	1
II. Récapitulation générale au 31 décembre 1844, des fonds spéciaux mis à la disposition du Gouvernement pour les travaux publics, et situation des fonds affectés à la construction des chemins de fer décrétés par les lois des 1 ^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.....	<i>ib.</i>
III. État indiquant la contenance et le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1 ^{er} janvier 1843.....	4
IV. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1844.....	5
V. Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1843.....	8
VI. Id. id. 1844.....	12
VII. État du service des locomotives, depuis le 1 ^{er} mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1844.....	17
VIII. État général des rails et accessoires qui ont été remplacés sur diverses sections, pendant l'année 1844.....	29
IX. Relevé général indiquant le nombre de billes qui ont été retirées des voies et remplacées, pendant l'année 1844.....	31
X. Tableau indiquant le prix des billes, depuis 1840 jusqu'à 1843 inclusivement.....	35
XI. Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines, au commencement et à la fin de 1844.....	36
XII. Tableau statistique, par mois, de la consommation du coak, pendant l'année 1844.....	37
XIII. Relevé des primes payées aux machinistes et aux chefs d'ateliers, pour les économies réalisées dans la consommation du coak, pendant l'année 1844.....	40
XIV. Tableau indiquant le prix des charbons, depuis 1840 jusqu'à 1843 inclusivement.....	41
XV ¹ . État de la fabrication du coak, pendant l'année 1844.....	41
XV ² . Relevé du coak fourni à l'administration du chemin de fer, pendant l'année 1844.....	49
XVI ¹ . Arrêté modifiant le règlement sur la comptabilité du coak, approuvé le 1 ^{er} janvier 1843.....	49
XVI ² . Id. id. id.....	50
XVI ³ . Ordre de service du 30 décembre 1844.....	52
XVI ⁴ . Complément à l'ordre de service du 30 décembre 1844.....	57

XVII. Arrêté royal accordant une indemnité à l'ingénieur en chef mécanicien Cabry, pour les perfectionnements apportés par lui aux locomotives de l'État	56
XVIII. État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs pour le service du camionnage et du factage dans les diverses stations, pendant l'année 1843	57
XIX. État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs pour le service du camionnage et du factage dans les diverses stations, pendant l'année 1844	61
XX. Tableau comparatif des prix auxquels se fait actuellement le service du camionnage et du factage des marchandises, en vertu de l'adjudication du 1 ^{er} mai 1844, et des prix auxquels s'effectuait le même service, en vertu de marchés directs, antérieurement à ladite adjudication	63
XXI. Service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer. — Arrêté ordonnant la mise en adjudication publique de ce service. — Cahier des charges de l'adjudication	68
XXII ¹ , XXII ² , XXII ³ , XXII ⁴ . Arrêtés pris ensuite de l'adjudication du 1 ^{er} mai 1844	74
XXIII. État du service mensuel des locomotives pendant l'année 1844	80
XXIV. État indiquant, par ligne et par mois, le nombre de lieues parcourues par les locomotives, pendant l'année 1844	81
XXV ¹ XXV ² . Tableaux de l'importance des convois en 1843 et 1844	83
XXVI. Arrêtés ministériels relatifs aux tarifs des frais de transport à l'intérieur	89
XXVII. Documents relatifs au tarif international belge-rhénan	96
XXVIII. Convention conclue entre l'administration des chemins de fer belges et la direction du chemin de fer rhénan, pour l'établissement du service international	104
XXIX. Documents relatifs à l'établissement d'un service provisoire de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres, pour le transport des dépêches et des voyageurs	110
XXX. Dispositions relatives à l'exécution des conventions avec la compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres	115
XXXI. Rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, sur le mouvement des voyageurs à Ostende, pendant l'année 1844	121
XXXII. Arrêtés divers relatifs aux formalités de douanes, applicables aux transports sur les chemins de fer	126
XXXIII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des voyageurs, bagages, et marchandises, pendant l'année 1844	149
XXXIV. État récapitulatif, par mois, du mouvement des marchandises, pendant l'année 1844	155
XXXV. Id., par station, id. des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844	157
XXXVI. État récapitulatif, par station, du mouvement des marchandises, pendant l'année 1844	163
XXXVII ¹ , XXXVII ² , XXXVII ³ , XXXVII ⁴ , XXXVII ⁵ , XXXVII ⁶ , XXXVII ⁷ , XXXVII ⁸ , XXXVII ⁹ , XXXVII ¹⁰ . Tableaux statistiques du mouvement des voyageurs, bagages et marchandises, par station de départ et par destination, pendant l'année 1844	175 à 200
XXXVIII. État récapitulatif, par station, du mouvement des marchandises, pendant l'année 1843	201
XXXIX. État récapitulatif, par mois, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844	209
XL. État récapitulatif, par mois, des recettes des marchandises, pendant l'année 1844	215
XLI. État récapitulatif, par station, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844	217
XLII. État récapitulatif, par station, des recettes des marchandises, pendant l'année 1844	223
XLII ¹ XLII ² XLII ³ XLII ⁴ XLII ⁵ XLII ⁶ XLII ⁷ XLII ⁸ XLII ⁹ XLII ¹⁰ . Tableaux statistiques des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, par station de départ et par destination, pendant l'année 1844	233 à 260
XLIV. État récapitulatif, par station, des recettes des marchandises pendant l'année 1843	261
XLV. État comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu	269
XLVI. Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer pendant l'année 1843	ib.
XLVII. Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer pendant l'année 1844	273
XLVIII. Arrêté royal ayant pour objet de prévenir le transport par le chemin de fer de matières nuisibles ou dangereuses	277
XLIX. Arrêté ministériel ordonnant la suppression des voies d'évitement dans quelques haltes intermédiaires	278

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1844.

MESSIEURS,

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

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

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES DE CONSTRUCTION ET D'ÉTABLISSEMENT.

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

Route proprement dite	107,279,296 56
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	1,289,370 35
Bâtiments et clôtures des stations.	6,520,462 08
Dépendances des stations	1,760,058 29
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, de bureau, etc.)	3,899,164 08
Matériel des transports	16,824,746 12
Total égal. fr.	<u>157,573,077 28</u>

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

Route proprement dite	111,254,032 37
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	1,488,136 36
Bâtiments et clôtures des stations	7,488,273 95
Dépendances des stations	1,983,350 25
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, de bureau, etc.)	4,598,033 35
Matériel des transports	18,134,947 78
Somme égale fr.	<u>144,746,774 06</u>

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

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

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

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

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

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

	Par kilomètre.	Par lieue.
Route proprement dite fr.	201,685 45	ou fr. 1,008,427 25
Stations et dépendances	16,943 87	84,719 55
Dépenses générales	7,867 68	59,538 40
Matériel des transports	52,441 77	162,208 85
	<hr/>	<hr/>
	258,958 77	ou 1,294,693 85
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

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

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

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

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

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

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

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

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

Ensemble. fr. 571,159 11

	NOMBRE EXISTANT		EN PLUS AU 1 ^{er} JANVIER 1845.	<i>Observations.</i>
	AU 1 ^{er} JANVIER 1844.	AU 1 ^{er} JANVIER 1845.		
	Locomotives.....	143	146		5
Tenders.....	158	143	7	
Voitures pour voyageurs.....	606	651	25	
Waggon pour marchandises.....	1,585	1,908	525	
Waggon de service.....	327	371	44	

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses d'exploitation.

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

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

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

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

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

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

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

5,795 kilom.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SERVICES DE L'EXPLOITATION.		DÉPENSE TOTALE POUR CHAQUE SERVICE		DÉPENSE MOYENNE PAR LIEUE PARCOURUE	
		EN 1845.	EN 1844.	EN 1845.	EN 1844.
		Fr c	Fr c	Fr c	Fr c
Administrat ^o n générale	Traitements et indemnités des fonctionnaires, etc.....	174,393 63	207,556 68	» 47	» 42
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	152,839 47	156,166 88	» 53	» 51
Entretien des routes et des stations.	Traitements et indemnités des employés, etc.....	114,703 89	114,280 96	» 30	» 25
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	989,813 47	1,069,690 38	2 65	2 13
	Renouvellement des billes et fers..	517,730 75	216,100 00	» 85	» 45
Locomotion et entretien du matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires, etc.....	452,371 50	423,718 09	» 41	» 26
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	2,310,621 26	2,716,016 42	6 69	5 46
Transports et perception.	Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gardes-convois.....	632,033 60	374,052 68	1 75	1 16
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	432,084 13	386,068 71	1 16	1 18
		3,476,613 72	3,763,430 80	14 39	11 60

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

680,022 $\frac{1}{2}$ hect., ou 25,800,787 kilog. de coak, représentant, au prix moyen de fr. 24-48 déjà cité, une valeur de fr. 582,643-27.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En 1845 il avait été renouvelé :

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

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

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

Les tableaux nos XVIII et XIX présentent le relevé des dépenses de camionnage et factage des marchandises aux diverses stations, pendant les années 1843 et 1844. Les frais de camionnage et de factage se sont élevés, en 1843, à fr. 128,685, et en 1844 à fr. 126,075-80.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La locomotive n° 22,	constructeur	Cockerill,	a parcouru	32,218 lieues.
Id.	26,	»	Stephenson,	» 28,158 »
Id.	24,	»	id.	» 27,052 »
Id.	25,	»	Cockerill,	» 26,755 »
Id.	12,	»	Stephenson,	» 25,978 »
Id.	55,	»	id.	» 25,752 »
Id.	42,	»	Cockerill,	» 25,654 »

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

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

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

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

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

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

R. Stephenson	30 locomotives.
Longridge	10 »
Fenton Murray	1 »
Sharp Roberts	1 »
Ensemble	<u>42 locomotives.</u>

Les dernières locomotives anglaises ont été livrées en 1840.

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

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

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

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

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

Le magasin central s'est donc enrichi pendant l'année 1844, d'objets destinés à l'exploitation, pour une valeur de fr. 15,849 55

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

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

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

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

§ 2.

Tarifs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Divers autres arrêtés, relatifs aux tarifs des lignes de Braine-le-Comte à Namur, de Liège à Verviers et à la frontière prussienne, ont en outre été pris dans le courant de l'année 1843, au fur et à mesure de l'organisation des transports sur ces lignes: nous avons cru inutile de les publier, attendu que les tarifs décrétés par ces arrêtés sont calculés, en tous points, sur les bases des tarifs des autres lignes, et ne présentent, sous ce rapport, aucun intérêt.

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

1 ^o Marchandises de la 1 ^{re} classe, formant à elles seules, $83\frac{1}{3}$ p. ^o /. de la quantité totale des marchandises transportées	5	c ^{es} par 100 kil. et par lieue.
2 ^o Marchandises de la 2 ^e classe, formant $13\frac{2}{3}$ p. ^o /. de la quantité totale des marchandises transportées	7 $\frac{1}{2}$	id.
3 ^o Marchandises de la 3 ^e classe formant seulement 1 p. ^o /. de la quantité totale des marchandises transportées . . .	10	id.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Celui du 23 septembre de la même année supprime, pour les marchandises transportées par le chemin de fer, les droits de transit établis par l'art. 55 de la loi du 18 juin 1836, de même que les droits spéciaux désignés par le *litt. D* annexé à ladite loi, à l'exception toutefois de ceux concernant les *ardoises* et le *charbon de terre*.

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

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

§ 3.

Mouvement des transports.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les chemins de fer de Belgique ont été fréquentés, en 1844, par 9,259 voyageurs par jour, dont 9,182 voyageurs civils et 57 voyageurs militaires. etc. Le tableau n° XXXIII fait voir que le nombre de voyageurs a varié considérablement entre les différents mois de l'année; ainsi, pour ne parler que des voyageurs civils, le mois de septembre est celui où il y en a eu le plus, et le mois de décembre celui où il y en a eu le moins.

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

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

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

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

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

	1843.	1844.
Sommes de fr. 1 à 100	Groups. 10,380	Groups. 13,088
Id. 101 à 500	7,904	9,374
Id. 501 à 1,000	2,409	3,017
Id. 1,001 à 5,000	2,448	3,305
Au-dessus de fr. 5,000	335	562
Or et papier	74	102
Totaux	23,550	29,448

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

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

	1843.	1844.	
Transports par colis, 1 ^{re} classe (de 5 kilog. et au-dessous). .	Colis. 192,198	Colis. 227,480	
Transports au poids, {	Kilog. 3,929,518	Kilog. 4,962,000	
	2 ^e classe (de 5 à 50 kil.) . .	16,821,210	21,468,590
	3 ^e id. (de 50 à 500 id.) . .	4,358,483	13,370,320
4 ^e id. (de 500 à 4,000 id.) . .			
Total des transports au poids	25,109,211	39,800,910	

L'augmentation en 1844 est de :

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

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

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

Les 3,491 voitures transportées en 1844 se composent de

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

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

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

Augmentation, en 1844 454 chevaux

ou de plus de 26 p. %.

Il a été transporté, en 1844, 12,691 têtes de gros bétail et 39,056 de petit bétail; ces transports s'étaient bornés, en 1843, à 8,609 têtes de gros bétail et 53,562 de petit bétail; l'augmentation, en 1844, est de 4,082 têtes de gros bétail ou de 47 p. % et de 5,494 têtes de petit bétail ou de 16 p. %.

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

474,624,840 kilog. ou 91 p. % par classes.

Et 45,797,827 kilog. ou 9 p. % par location de waggons.

Ensemble. . 520,422,667 kilog. ou 100.

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

294,857,526 kilog. ou 88 p. % par classes.

38,616,294 kilog. ou 12 p. % par location de waggons.

Ensemble. . 335,455,820 kilog. ou 100.

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

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

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

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

Bruxelles (Nord), qui a fourni.	. . .	456,389	voyageurs.
Gand,	id. . . .	246,751	id.
Anvers,	id. . . .	192,987	id.
Malines,	id. . . .	182,994	id.
Bruxelles (Midi),	id. . . .	181,544	id.
Liège,	id. . . .	152,665	id.
Bruges,	id. . . .	120,275	id.
Louvain,	id. . . .	111,954	id.
Mons,	id. . . .	103,073	id.
Verviers.	id. . . .	85,565	id.

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

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

Liège, qui a fourni.	. . . .	89,442,112	kil. grosses marchand.
Anvers,	id. . . .	61,026,522	id.
Ans,	id. . . .	48,908,661	id.
Manage,	id. . . .	53,055,280	id.
Louvain,	id. . . .	25,071,756	id.
Tournay,	id. . . .	21,637,751	id.
Charleroy,	id. . . .	21,035,246	id.
Écaussines,	id. . . .	15,157,650	id.
Chénée,	id. . . .	14,970,452	id.
Gosselies,	id. . . .	12,530,360	id.

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

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

Liège,	qui a fourni.	78,715,700	kil. march. de la 1 ^{re} cl.
Ans,	id.	48,726,700	id.
Manage,	id.	51,760,200	id.
Tournay,	id.	20,909,700	id.
Charleroy,	id.	20,586,200	id.
Louvain,	id.	19,010,200	id.
Anvers,	id.	18,731,100	id.
Écaussines,	id.	15,118,600	id.
Chênée,	id.	13,544,400	id.
Gosselies,	id.	12,185,700	id.

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

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

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

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

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

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

Bruxelles (Nord),	d'où il a été expédié	5,611,730	kil. petites marchand.
Anvers,	id.	4,956,400	id.
Bruxelles (Midi),	id.	3,658,110	id.
Liège,	id.	3,521,290	id.
Gand,	id.	3,248,070	id.
Herbesthal (front. d'Allem.),	id.	2,567,380	id.
Verviers,	id.	2,176,830	id.
Courtray,	id.	1,567,980	id.
Louvain,	id.	1,511,490	id.
Quiévrain,	id.	1,152,510	id.

Il a donc été expédié de ces dix stations 29,571,790 kilog. marchandises de diligence, ou près de 73 p. %, ou $\frac{3}{4}$ de la totalité.

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

Ces renseignements se trouvent consignés dans les tableaux n^{os} XXXVII.

Voici quelques observations qui nous semblent présenter quelque intérêt.

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

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

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

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

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

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

de la totalité.

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

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

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

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

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

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

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

Ensemble. . . . 51,055 tonneaux de marchandises de roulage de la 2^e classe ou 78 p. % ou plus de $\frac{3}{4}$ de la totalité.

(¹) Dont 22,292 venant d'Anvers.

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

Bruxelles (Nord), où il a été reçu. . . .	6,711 tonn. petites marchand.	
Verviers, id.	3,009	id.
Anvers, id.	2,986	id.
Herbesthal, id.	2,969	id.
Liège, id.	2,720	id.
Gand, id.	2,266	id.
Courtray, id.	1,612	id.
Louvain, id.	1,569	id.
Mons, id.	1,356	id.
Malines, id.	1,510	id.

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

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

§ 4.

Recettes de l'exploitation.

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

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

La recette totale de 1844 a donc dépassé celle de 1843	
de	fr. 2,236,053 98

ou de $24 \frac{86}{100}$ p. $\frac{0}{0}$ ou de près de $\frac{1}{4}$.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voyageurs civils	}	1 ^e classe.	fr. 1,591,134 75	} 6,130,995 50
		2 ^e id.	2,218,545 25	
		3 ^e id.	2,321,313 50	
Transports militaires	}		9,345 29	} 35,555 64
Id. extraordinaires.			26,210 35	
<hr/>				
Total.			fr. 6,166,548 94	6,166,548 94
<hr/>				

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

Voyageurs civils . . .	$\left. \begin{array}{l} 1^{\text{re}} \text{ classe. . . fr. } 1,304,161 \text{ } 50 \\ 2^{\text{e}} \text{ id. } 2,012,825 \text{ } 55 \\ 3^{\text{e}} \text{ id. } 2,140,977 \text{ } 80 \end{array} \right\}$	5,457,962 45
Transports militaires		18,655 56
Id. extraordinaires.		5,641 19
		24,296 75
Total.	fr. 5,482,259 20	5,482,259 20

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

Fr. 673,050 85, du chef du transport des voyageurs civils.
 11,258 89, du chef des transports militaires et extraordinaires.

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

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

1^{re} classe, 26 p. % de la recette totale des voyageurs.
 2^e id. 36 id. id.
 3^e id. 58 id. id.

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

1^{re} classe, 24 p. % de la recette totale des voyageurs.
 2^e id. 37 id. id.
 3^e id. 39 id. id.

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

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

Fr. 4-39, dans la 1^{re} classe;
 2-39, dans la 2^e id. ;
 1-12, dans la 3^e id. ;
 Et 1-82, en moyenne générale.

En 1845, la recette moyenne par voyageur avait été

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

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

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

Et de 1-77, en moyenne générale.

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

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

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

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

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

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

De 11 ¹/₃ lieues, pour la 1^{re} classe ;

De 8 ¹/₄ id. 2^e id. ;

Et de 5 ⁹/₁₀ id. 3^e id.

En 1845, le parcours moyen avait été

De 10 ³/₄ lieues, pour la 1^{re} classe ;

De 8 ¹/₁₀ id. 2^e id. ;

Et de 5 ⁹/₁₀ id. 3^e id.

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

VOYAGEURS.		VOYAGEURS.
362,254, de la 1 ^{re} classe, à 11 ¹ / ₃ lieues, représentent approximativement	4,104,111, transportés à 1 lieue.	
928,606 id. 2 ^e id. à 8 ¹ / ₄	7,660,999 id.	
2,070,022 id. 3 ^e id. à 5 ⁹ / ₁₀	12,215,150 id.	
	<hr/>	
	Ensemble.	23,978,240, transportés à 1 lieue.

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

VOYAGEURS.		VOYAGEURS.
310,506, de la 1 ^{re} classe, à 10 ³ / ₄ lieues, représentent approximativement	3,353,789, transportés à 1 lieue.	
854,598 id. 2 ^e id. à 8 ¹ / ₁₀	6,920,624 id.	
1,906,589 id. 3 ^e id. à 5 ⁹ / ₁₀	11,247,693 id.	
	<hr/>	
	Ensemble.	21,504,108, transportés à 1 lieue.

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

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

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

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

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

		RECETTE TOTALE de 1844.	RECETTE TOTALE de 1843.	AUGMENTATION en 1844.
Transport des marchandises pro- prement dit.	1 ^{re} classe.....	1,905,460 20	1,214,844 42	690,615 78=57 p. %
	2 ^e id.	745,815 25	502,797 12	241,018 15=48 »
	3 ^e id.	68,895 19	48,790 77	20,102 42=41 »
	Objets dangereux, etc.....	»	40 93	»
	Location de waggons.....	544,568 86	481,144 50	65,424 36=15 »
	Transports sur les embranchements..	54,851 06	20,262 76	14,588 50=72 »
Produits accessoirs.	Bulletins.....	5,584 60	2,955 50	451 50=15 »
	Camionnage.....	14,122 04	22,782 47	»
	Chargement et déchargement.....	7,918 70	6,817 53	1,101 53=16 »
TOTAL.....		5,525,015 90	2,500,415 64	1,051,501 64
A déduire la diminution du chef des objets dangereux et du camionnage.....				8,701 58
Reste, augmentation totale en 1844.....				1,022,600 26=44 p. %

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

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

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

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

En 1843, le produit moyen par tonneau avait été :

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

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

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

Anvers,	dont la recette totale a été de	fr.	1,509,028 94
Bruxelles (Nord),	id.		1,489,806 45
Liège,	id.		921,209 91
Gand,	id.		756,598 14
Bruxelles (Midi),	id.		644,870 55
Louvain,	id.		405,170 79
Ostende,	id.		384,360 96
Malines,	id.		507,059 49
Bruges,	id.		256,467 74
Namur,	id.		244,268 09

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

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

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

Bruxelles (Nord), dont le produit des voyageurs a été de fr.		1,061,067 99
Gand,	id.	534,659 13
Anvers,	id.	482,782 42
Bruxelles (Midi),	id.	443,723 48
Liège,	id.	373,155 21

A reporter 2,895,368 23

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

La recette du transport des voyageurs dans ces dix stations a été de fr. 5,917,272 95 soit 65 p. % ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité de ces recettes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Herbesthal (frontière prussienne), qui a fourni.	fr.	499,700 (1).
Bruxelles,	id.	418,700
Liège,	id.	275,000
Anvers,	id.	230,700
Verviers,	id.	200,700
Quiévrain,	id.	138,600
Gand,	id.	117,600
Tirlemont,	id.	96,500
Mouscron,	id.	95,400
Louvain,	id.	83,600
Ensemble pour ces 10 stations	fr.	<u>2,156,500</u>

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

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

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

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

(1) De ces fr. 499,700, 180,000 se rapportent aux transports en transit venant d'Anvers.

Importance financière des transports internationaux entre la Belgique et l'Allemagne.			
	Transports à l'entrée, ou d'Allemagne en Belgique.	Transports à la sortie, ou de Belgique en Allemagne.	
Voyageurs	1 ^{re} classe. fr.	108,700	108,000
	2 ^e id.	89,800	68,800
	3 ^e id.	31,800	46,800
	TOTAL	230,400	223,700
Bagages		45,600	40,700
Finances		1,000	500
Marchandises de dili- gence.	Par colis	400	600
	Au poids	32,700	35,700
	TOTAL	33,100	36,400
Voitures		42,000	39,800
Chevaux		3,100	3,100
Gros bétail		24,800	100
Petit bétail		"	100
Marchandises de rou- lage.	1 ^{re} classe.	43,000	120,000
	2 ^e id.	9,500	348,600
	3 ^e id.	3,100	29,900
	Location de waggons.	200	1,300
	TOTAL	55,800	499,700
	TOTAUX GÉNÉRAUX.	455,800	864,100
Ensemble pour l'entrée et pour la sortie . . fr.		1,319,900	

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

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

Ce qui équivaut à 11 ³/₄ p. % de la recette totale du chemin de fer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Importance des transports internationaux,
entre la Belgique et la France.**

Mouscron.

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

464,100

Quiévrain.

Voyageurs.....	1 ^{re} classe.....	50,000	54,700
	2 ^e id.	55,000	58,600
	3 ^e id.	58,000	34,500
		143,000	147,500
Bagages.....		6,100	7,500
Finances.....		200	300
Marchandises de diligence.	Par colis.....	500	800
	Au poids.....	24,500	28,000
		25,000	28,900
Voitures.....		11,900	12,200
Chevaux.....		800	18,000
Gros bétail.....		"	1,600
Petit bétail.....		"	0
Marchandises de roulage..	1 ^{re} classe.....	12,700	128,800
	2 ^e id.	6,000	5,500
	3 ^e id.	1,500	700
	Location de waggons....	5,000	3,500
		25,200	158,600
		212,200	554,400

566,600

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

Par le bureau de Mouscron	{	Transports à l'entrée	fr. 181,000
ou vers Lille.		Id. à la sortie	283,100
Par le bureau de Quiévrain	{	Id. à l'entrée	212,200
ou vers Valenciennes.		Id. à la sortie	554,400
Ensemble			fr. 1,050,700

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

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

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

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

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

Voyageurs et bagages.	fr. 55,106,195 66
Marchandises, etc.	13,899,444 72
Produits divers et extraordinaires	147,949 25
Total égal.	<u>49,153,587 61</u>

§ 5.

Considérations générales.

La recette totale du chemin de fer s'est élevée, en 1844, à fr. 11,250,495 51
 La dépense totale d'exploitation à 5,765,430 80

Le produit net du chemin de fer, en 1844, est donc de fr. 5,465,062 51

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

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

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

Ainsi en 1843 :

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

Le nombre de lieues parcourues par les convois, en 1843 et 1844, ayant été respectivement de 575,454 et 497,061, et le nombre moyen de lieues de railway exploitées de 96 ¹/₂ et 111 ⁸/₁₀ lieues, il résulte des données qui précèdent :

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

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

Elle avait été :

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

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

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

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

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

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

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

La recette par lieue de railway avait été :

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

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

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

A été :

En 1843, de	fr.	56,454 15
En 1844, de		48,882 50

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

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

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

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

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

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

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

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

Résumé des accidents survenus en 1843.

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

Résumé des accidents survenus en 1844.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bruxelles, le 19 février 1845.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.



RELEVÉ GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 1^{er} janvier 1845.

ROUTE PROJETÉ DITE.						STATIONS.		TOTAL		MÉTIER DES TRANSPORTS.	Observations.	
DÉNOMINATION DES LIGNES	ESPÈCES DE VÉHICULES	FR. 1/10	TRAMWAYS	FOURMISSEMENTS SPÉCIAUX.	PLANTATIONS	DÉPENSES	MOULIN	DÉPENSES GÉNÉRALES.	POUR LA ROUTE ET LES STATIONS.			
LIGNES DE BORD												
Bouillon à Baligny	618,156 00	14,957 96	533,033 48	335,446 81	1,201,074 12	11,418 16	29,478 83	2,307,027 71				
Bouillon à Jambes	918,329 43	30,998 16	1,038,108 50	309,234 01	1,438,334 81	18,074 18	42,708 43	4,838,027 73				
LIGNES DE L'INTÉRIEUR.												
Bouillon à Evremont	381,413 21	9,800 50	1,238,373 30	589,038 07	1,486,918 66	13,751 80	331 80	3,385,094 60				
Termonde à Gond	1,516,525 84	38,072 46	1,529,644 74	399,189 73	1,542,844 01	11,887 99	33,028 76	4,953,673 10				
Gond à Bagny	1,180,339 36	44,508 28	3,898,110 06	380,890 00	1,230,629 43	18,839 29	4,146 72	4,953,673 10				
En gas à Andenne	108,261 73	7,564 84	1,181,413 23	105,840 00	500,000 00	11,828 43	-	2,644,984 19				
ENVOIEMENT DES VAGONS ET TERRES.												
Gas à Dupuis-Geny	324,700 23	12,539 59	434,232 13	71,775 00	-	-	3,283 43	4,192,338 84				
Geny à Dupuis-Geny	391,518 20	8,970 91	345,811 88	130,900 00	-	-	2,391 03	4,192,338 84				
Geny à Quatrez de Dupuis	617,390 42	20,716 37	1,228,453 83	188,258 68	-	-	200 00	4,192,338 84				
Geny à Tancennes	381,103 30	8,970 92	1,120,178 91	89,048 00	314,230 80	-	1,913 43	4,192,338 84				
LIGNES DE L'EST												
Bouillon à Louchy	618,407 40	19,817 16	3,171,379 80	771,384 96	1,049,473 83	8,009 79	18,160 32	4,214,385 07				
Louchy à Villers	608,941 82	8,752 91	3,546,062 50	173,484 81	1,081,481 43	16,868 59	3,319 51	4,214,385 07				
Villers à Marmonville	817,881 29	-	3,878,708 94	137,863 85	1,769,869 34	3,618 68	-	4,214,385 07				
Marmonville à Lun	497,397 89	28,485 87	3,780,088 89	324,424 00	524,291 48	18,848 00	-	4,214,385 07				
Aur à St-Nicolas	1,811,303 31	18,373 80	3,829,819 51	80,071 80	880,329 39	87 84	8,129 80	4,214,385 07				
Pont de Valenciennes	3,811,488 50	48,111 78	46,994,773 71	216,323 80	1,889,860 47	-	10,624 24	4,214,385 07				
ENVOIEMENT DES VAGONS.												
Louchy à St-Nicolas	126,313 64	8,711 14	474,978 79	86,268 00	309,730 67	7,081 05	2,548 74	4,214,385 07				
LIGNES DE NORD												
Bouillon à Tilly	3,807,739 94	31,872 84	1,854,800 81	398,834 96	611,739 38	5,748 16	11,810 05	4,670,378 38				
Tilly à Valenciennes	882,489 89	1,719 05	5,816,546 80	17,280 41	4,369,387 38	339 16	711 52	4,670,378 38				
Bouillon à Valenciennes	1,058,211 05	8,428 38	5,850,774 62	49,252 39	621,341 20	-	18,864 80	4,670,378 38				
Bouillon à Valenciennes	1,054,089 97	19,698 18	1,422,723 24	182,848 00	809,397 00	-	-	4,670,378 38				
TRAMWAYS DE L'EST.												
Duquesne de Valenciennes aux stations de Nord et de Nord à Valenciennes et inversement au Nord	238,949 83	3,254 71	312,373 73	38,180 80	334,660 79	-	7,829 78	896,004 12				
TRAMWAYS DE NORD.												
Duquesne de Valenciennes à Valenciennes	1,805,403 43	18,884 77	6,841,184 78	78,491 47	1,388,981 37	-	831 00	6,193,139 06				
Châtigny à Valenciennes	1,423,188 88	8,887 84	3,291,849 84	322,860 00	888,992 17	-	1,789 79	6,193,139 06				
TOTAL des dépenses de grande exploitation	71,883,691 24	882,305 21	60,818,264 37	4,459,593 11	33,546,235 31	134,619 79	195,149 70	113,714,188 74	8,171,621 29	4,338,033 33	126,611,826 28	18,134,947 78

RECAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

Entretien des terres défrichées	111,513,088 76
Contour des défrichements et défrichement	2,471,091 38
Régimes généraux (personnel, frais de conduite et de bureau)	1,298,603 90
Matières des transports	178,811,816 28
	18,121,917 79
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement	111,746,574 06

RECAPITULATION GÉNÉRALE

DES DÉPENSES IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

Des dépenses de grande exploitation progressées d'après l'état de la table ci-dessus

Et les autres dépenses imputées sur le fonds spécial de construction, les sommes suivantes:

- 1^{re} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 2^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 3^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 4^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 5^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 6^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 7^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 8^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 9^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 10^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 11^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845
- 12^{de} Années à la disposition de la région au 1^{er} Janvier 1845

111,746,574 06
121,114 13
888,860 73
13,751 43
143,084,014 92

N^o II.

Récapitulation générale au 31 décembre 1844, des fonds spéciaux mis à la disposition du Gouvernement pour les travaux publics et situation des fonds affectés à la construction des chemins de fer décrétés par les lois des 1^{er} mai 1854 et 26 mai 1857.

LOIS PAR LESQUELS LES CRÉDITS ONT ÉTÉ ACCORDÉS	FONDS VOUS.	CAPITAUX RÉCÉLÉS.	PARTIE DE CES CAPITAUX SÉCRÉTÉS PAR DES DÉPENSES de CÉDANTS DE L'É.	SITUATION DES FONDS ATTACHÉS À LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER de du 31 décembre 1854.	
				SOMMES DÉJÀ LIQUIDÉES.	RESTANT DISPONIBLE.
1834 1 ^{er} mai. . . (Bons du trésor)	10,000,000	.	10,000,000 00	10,000,000 00	.
1836 18 janv. . . (Emprunt de 4 ^{1/2} %)	30,000,000	27,364,163 74	14,324,463 74	14,524,163 74	.
1837 12 novembre (Bons du trésor)	10,000,000	.	9,066,448 57	9,066,448 57	.
1838 25 mai. . . (Emprunt de 3 ^{1/2} %)	37,000,000	35 778,033 70	23,200,807 83	23,200,807 82	.
1839 28 décembre (Bons du trésor)	12,000,000	.	11,031,262 85	11,031,262 85	.
1840 21 juin . . . (Bons du trésor)	5,000,000	.	4,489,877 39	4,489,877 39	.
.. 26 juill. . . (Emprunt de 5 ^{1/2} %)	82,000,000	82,000,000 00	53,951,503 38	53,951,503 38	.
1842 29 septembre (Emprunt de 5 ^{1/2} %)	29,230,000	29,280,000 00	24,000,000 00	19,720,025 88	4,279,974 12
		174,392,197 44	.	146,984,089 63	4,279,974 12
			180,264,063 75	150,264,063 75	
		174,392,197 44			

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

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

N^o III.

État indiquant la contenance et le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1845.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	CONTENANCE DES TERRAINS VANS OU RÉTROCÉS			PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION.		Observations.
	h.	a.	c.	fr.	c.	
Anvers	20	05	82	55,412	10	
Brabant	85	11	60	250,621	17	
Flandre occidentale	"	75	85	3,099	80	
Flandre orientale	44	65	20	174,923	10	
Hainaut	70	24	85	116,821	60	
Liège	14	99	75	49,972	51	
Limbourg	4	92	65	8,898	60	
Luxembourg	"	"	"	"	"	
Namur	"	"	"	"	"	
TOTAUX	240	73	81	637,789	68	

N° IV.

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

MOIS.	LOCOMOTIVES							VOITURES POUR LES VOYAGEURS.														
	DE 15 1/2 POUCES.	DE 15 POUCES.	DE 14 POUCES.	DE 13 POUCES.	DE 12 1/2 POUCES.	DE 12 POUCES.	DE 11 POUCES.	NOMBRE TOTAL DE LOCOMOTIVES.	NOMBRE TOTAL DE TENDERS.	A l'usage de la poste aux lettres.			BERLINES			BÉNÉFICENCES ET GRUES A BIENS.			WAGGONS			TOTAL.
										DISSIMULES.	CHARRS A BASC.	BOULES.	ORDONNERS.	DISSIMULES.	DISSIMULES	DISSIMULES ET GRUES A BIENS, ET GRUES A BIENS, ET GRUES A BIENS.	CHARRS A BASC A GLACE.	CHARRS A BASC A GLACE.	WAGGONS VERTUS.	COCHETS.	BÉQUETS.		VOITURES GILLESBRES.
AU 1 ^{er} JANVIER 1844.	•	•	23	14	49	40	17	143	138	2	5	2	6	95	3	186	3	171	133	•	606	
• FEVRIER	•	•	23	14	49	41	16	143	138	2	5	2	6	93	3	186	3	171	113	•	580	
• MARS	•	•	23	14	50	41	15	143	136	2	5	2	6	97	3	186	3	171	113	•	589	
• AVRIL	•	•	23	14	52	41	13	143	141	2	5	2	6	101	3	186	3	171	101	1	581	
• MAI	•	•	23	14	52	41	13	143	141	2	5	2	5	101	4	185	2	163	101	1	573	
• JUIN	•	•	23	14	52	41	13	143	143	2	7	2	5	104	6	183	•	165	101	1	676	
• JUILLET	•	•	23	14	52	41	13	143	143	2	7	2	5	109	6	183	•	165	123	1	603	
• AOUT	•	•	21	14	52	40	13	143	143	2	7	2	5	109	6	183	•	163	124	1	614	
• SEPTEND.	1	•	24	14	52	40	13	144	144	2	7	2	5	109	6	183	•	163	141	1	621	
• OCTOBRE	1	•	24	15	52	41	11	144	144	2	7	2	5	109	6	183	•	165	149	1	629	
• NOVEND.	1	1	24	15	54	41	9	145	145	2	7	2	5	109	6	183	•	165	155	1	635	
• DÉCEMB.	1	1	25	14	54	41	9	145	145	2	7	2	5	111	6	183	•	165	155	1	637	
• JANVIER 1845.	1	2	25	15	53	41	9	146	145	2	7	2	5	111	6	182	•	160	155	1	631	

Situation du matériel

En bon état.....	•	•	21	13	45	29	11	118	118	2	4	2	6	79	3	141	3	161	58	•	489
En réparation.....	•	•	2	1	4	12	6	23	23	•	1	•	1	16	•	45	•	10	75	•	148
En construction.....	•	•	•	•	•	•	•	•	4	•	•	•	•	16	•	•	•	•	•	•	16

Situation du matériel

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

Comparaison de la situation au

Au 1 ^{er} janvier 1844....	•	•	23	14	49	40	17	143	138	2	5	2	6	95	3	186	3	171	133	•	606	
Au 1 ^{er} janvier 1845....	1	2	25	15	53	41	9	146	145	2	7	2	5	111	6	182	•	160	155	1	631	
Différence { au 1 ^{er} jan- vier 1845. {	En plus.	1	2	2	1	4	1	—	3	7	—	2	—	—	16	3	—	—	—	22	1	25
	En moins.	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	3	11	—	—
	A	B	C	D	E	F	G	—	H	—	I	—	K	L	M	N	O	P	Q	R	—	

WAGGONS POUR MARCHANDISES.

WAGGONS DE SERVICE

Observations.

	WAGGONS POUR MARCHANDISES.					WAGGONS DE SERVICE							
	BOIS, BOIS-BLINDÉ, CHARBONS.	ÉTAIN.	CHÈVRE.	VOITURES.	BAGAGES.	WAGGONS POUR MARCHANDISES.	TOTAL.	DE VOITURE.	COÛR.	DE TRAVAIL.	DES ATTELÉS.	DE L'ENTRETIEN DE LA ROUTE.	DES PLAYS INCLINÉS.	TOTAL.
1,034	73	21	53	60	344	1,865	21	94	95	6	101	10	327
1,034	73	22	53	60	356	1,898	21	94	95	6	103	10	331
1,034	73	23	53	60	377	1,929	21	94	95	6	107	10	333
1,034	73	24	53	60	396	1,940	21	94	95	6	107	10	333
1,034	78	23	53	60	400	1,950	21	94	119	6	113	10	362
1,034	87	26	53	60	414	1,974	21	94	119	6	112	10	362
1,034	98	26	53	60	487	1,748	21	94	119	6	112	10	362
1,034	102	26	53	60	407	1,742	21	94	119	6	112	10	362
1,059	115	26	53	60	468	1,781	21	94	119	6	112	10	362
1,145	123	26	53	60	474	1,881	21	94	119	6	116	10	366
1,145	123	26	53	60	474	1,881	21	94	119	6	116	10	366
1,145	123	26	53	60	479	1,886	21	94	119	6	116	10	366
1,146	123	26	53	50	501	1,908	21	94	119	6	121	10	371

au 1^{er} janvier 1844.

1,016	72	19	52	50	340	1,549	21	94	94	6	99	9	323
18	1	2	1	10	4	36	.	.	1	.	2	1	4
.	.	5	.	25	97	127	.	.	.	.	6	.	6

au 1^{er} janvier 1845.

1,120	119	25	51	36	482	1,833	20	92	116	6	121	10	363
26	4	1	2	23	10	76	1	2	3	.	.	.	6
48	.	.	.	25	31	104	.	.	.	.	1	1	1

1^{er} janvier 1844 et au 1^{er} janvier 1845.

1,034	73	21	53	60	344	1,865	21	94	95	6	101	10	327
1,146	123	26	53	59	501	1,908	21	94	119	6	121	10	371
112	60	5	—	—	107	323	—	—	24	—	20	—	44
—	—	—	—	1	—	—	—	—	X	—	Y	—	—
S	T	U	—	V	W	—	—	—	X	—	Y	—	—

Résumé des mutations survenues au matériel des transports en 1844.

- A) 1 locomotive de 17 1/2 tonnes a été fournie par la société de la Compagnie.
- B) 2 locomotives de 15 tonnes ont été fournies, l'une par la société de la Compagnie, l'autre par William Brown (système américain).
- C) Des 2 locomotives de 11 tonnes en plus, l'une provient d'une locomotive de 14 tonnes et l'autre d'une locomotive de 12 tonnes dont les 14 tonnes ont été changées.
- D) 1 locomotive de 11 tonnes a été convertie en locomotive de 15 tonnes.
- E) 1 de 12 1/2 tonnes a été convertie en machine de 13 tonnes. Les 1 autre de 12 tonnes a été convertie en 14 tonnes.
- F) 5 locomotives de 12 1/2 tonnes proviennent de 5 locomotives de 11 tonnes qui ont été converties.
- G) 1 de 12 1/2 tonnes a été convertie en 12 tonnes.
- H) 4 locomotives de 12 1/2 tonnes en plus.
- I) 2 locomotives de 13 tonnes proviennent de 2 locomotives de 11 tonnes qui ont été changées.
- J) 1 de 12 tonnes a été convertie en machine de 14 tonnes.
- K) 1 locomotive de 12 tonnes en plus.
- L) 1 locomotive de 11 tonnes a été convertie en machine de 13 tonnes.
- M) 5 locomotives de 11 tonnes ont été converties en machines de 13 1/2 tonnes.
- N) 2 locomotives de 11 tonnes ont été converties en machines de 12 tonnes.
- O) 5 locomotives de 11 tonnes en moins.
- P) 7 tenders retirés ont été fournis pendant l'année 1844.
- Q) 3 char à bois en plus proviennent de 2 char à bois à vapeur qui ont été appropriés pour le service de la poste.
- R) 1 machine utilisée à l'écoulement pour cause de retard.
- S) 16 diligences neuves ont été construites.
- T) 3 char à bois et diligences en plus proviennent de waggons char à bois transformés.
- U) Des 4 char à bois et tenders, 2 ont été appropriés pour la poste, et 2 ont été retirés pour cause de retard.
- V) 3 waggons-char à bois ont été transformés en char à bois-diligence.
- W) Des 11 waggons convertis en moins, 6 ont été démolis et 5 ont été retirés pour cause de retard.
- X) 54 waggons convertis ont été fournis.
- Y) Des 22 ont été démolis pour cause de retard.
- Z) Des 22 waggons démolis en plus.
- aa) 1 voiture effondrée n'a pas été fournie.
- bb) 112 waggons pour bois, etc., ont été construits avec des bois de magasin.
- cc) 30 waggons pour bois ont été construits avec des bois de magasin.
- dd) Des 5 waggons pour charbon en plus, 4 ont été fournis neufs et 1 a été construit avec des bois de magasin.
- ee) 1 wagon pour bagages a été retiré du service.
- ff) 157 waggons-lesmes pour marchandises ont été fournis entièrement neufs.
- gg) 24 waggons de travail en plus proviennent de waggons et char à bois-mais les bois de service et appropriés pour le travail.
- hh) 20 waggons de l'entretien de la route ont été fournis entièrement neufs.

Relève général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1845.

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
ARTICLE PREMIER.		
Administration générale.		
Traitements des fonctionnaires et employés . . .	158,834 20	
Id. variables	14,019 25	
Indemnités pour frais de route et de bureau . . .	1,510 20	
Salaire d'ouvriers	6,753 45	
Indemnités, récompenses, secours	5,457 40	
Loyer des bureaux de la direction, contributions	0,300 00	
Fournitures de bureau	15,198 58	
Impressions	70,916 81	
Mobilier	3,233 40	
Menues dépenses	16,999 83	
Total de l'art. 1 ^{er}	307,233 12	
ART. 2.		
Service de l'entretien des routes et des stations.		
Traitements des fonctionnaires et employés . . .	91,508 59	
Id. variables	19,020 00	
Indemnités de frais de route et de bureau . . .	3,902 20	
Id. pour travail extraordinaire, récompenses, secours	275 30	
Fournitures de billes	208,216 58	
Id. de rails, chevilles, clayettes, etc.	100,414 15	
Id. de matériaux divers	"	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations</i>
Travaux et main-d'œuvre, d'entretien des routes, etc.	950,356 82	
Fournitures et réparations d'outils et ustensiles	1,616 02	
Dépenses diverses et extraordinaires	28,642 03	
Total de l'art 2.	1,422,282 09	
Art. 3.		
Service de locomotion et entretien du matériel.		
Traitements des fonctionnaires et employés. .	129,215 03	
Id. variables	22,037 92	
Indemnités pour frais de route et de bureau. .	1,118 50	
Salaires des chefs d'ateliers, machinistes, etc.	761,538 12	
Id. Id. ouvriers, etc., de l'arsenal.	178,841 95	
Id. des ouvriers des fours à coak.	42,508 98	
Indemnités, primes, récompenses, secours, etc.	29,175 50	
Fourniture de coak et de houille	656,478 78	
Id. de bois de chauffage	17,422 18	
Graissage, fourniture d'huile de Gallipoli, etc.	120,224 12	
Nettoyage, fournitures d'étoupes, savon, etc.	39,909 86	
Éclairage, fournitures d'huile épurée, etc. . .	78,722 24	
Fournitures de cordes, ficelles, etc.	50,364 25	
Id. pièces de rechange pour locomotives.	110,717 77	
Id. pièces de rechange pour voitures.	3,124 95	
Id. tubes en laiton	69,995 23	
Id. d'essieux pour locomotives . .	18,916 20	
Id. Id. pour voitures	12,707 26	
Id. bandages de roues pour locomotives.	18,749 70	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
Fournitures de bandages de roues pour voitures	24,050 04	
Id. rotings et cerceaux	097 50	
Id. métaux, cuivre, plomb, etc.	85,094 40	
Id. bois divers	30,448 47	
Id. garnitures de voitures	18,474 95	
Id. couleurs, vernis, etc.	12,547 20	
Id. outils et ustensiles	49,896 37	
Id. lanternes, réverbères, etc.	6,135 73	
Id. vis à bois, fil de fer, etc.	11,771 39	
Travaux divers, dépenses extraordinaires	70,337 04	
Total de l'art. 3.	2,062,992 76	
ART. 4.		
Service des transports.		
Inspection et contrôle. — Traitements des fonctionnaires	32,304 90	
Inspection et contrôle. — Indemnités de frais de routes, etc.	10,653 33	
Service général des stations. — Chefs de stations, employés, etc.	143,211 63	
Service général des stations. — Traitements supplémentaires	9,006 67	
Service général des stations. — Salaires d'ouvriers	66,247 84	
Traitements des gardes-convois	173,372 53	
Service des recettes. — Voyageurs. — Traitements des employés	47,483 98	
Service des recettes. — Bagages. — Traitements des employés	32,297 43	
Service des recettes. — Petites marchandises. — Traitements des employés.	72,954 15	
Service des recettes. — Grosses marchandises. — Traitements des employés	52,183 06	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
Salaires des ouvriers aux bagages	73,400 84	
Salaires des ouvriers aux petites marchandises.	41,528 72	
Salaires des ouvriers aux grosses marchandises.	153,568 99	
Indemnités, récompenses, secours	8,734 36	
Frais de camionnage.	128,741 74	
Indemnités pour pertes et avaries.	10,843 87	
Loyers des locaux et contributions	5,269 84	
Dépenses diverses.	10,866 15	
Total de l'art. 4.	1,084,127 75	
RÉCAPITULATION.		
ARTICLE PREMIER.		
Administration générale	307,266 12	
ART. 2.		
Service des routes	1,422,262 09	
ART. 3.		
Id. de locomotion	2,662,992 76	
ART. 4.		
Id. des transports	1,084,137 75	
TOTAL	5,476,915 72	

N^o VI.

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

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
§ 1^{er}.		
Administration générale.		
ART. 1 ^{er} .		
Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés, etc.	207,338 68	
ART. 2.		
Salaires d'ouvriers	8,260 80	
Loyer des bureaux de la direction	14,300 00	
Fournitures de bureau et impressions.	103,493 81	
Mobilier, entretien et renouvellement	3,000 00	
Menues dépenses.	27,112 27	
Total	150,166 88	
§ 2.		
Service de l'entretien des routes et des stations.		
ART. 3.		
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	114,260 96	
ART. 4.		
Salaires d'ouvriers	928,279 87	
Travaux divers.	125,000 00	
Dépenses diverses et imprévues.	16,410 51	
Total	1,069,690 38	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
Art. 5.		
Fournitures de billes	191,100 00	
Id. de rails, coussinets, chevilles et clavottes	23,000 00	
Total	216,100 00	
§ 3.		
Service de locomotion et d'entretien du matériel.		
Art. 6.		
Traitements des fonctionnaires et employés :		
Personnel de l'inspection des lignes.	89,731 37	
Id. de l'arsenal de Malines.	44,273 36	
Id. des fours à coak	11,713 26	
Total	125,718 09	
Art. 7.		
Salaires des chefs d'atelier, machinistes, chauffeurs, ouvriers des ateliers et manœuvres.	906,079 63	
Salaires des chefs d'atelier, ouvriers, etc., de l'arsenal.	169,203 25	
Salaires des ouvriers des fours à coak.	45,193 96	
Indemnités et primes aux machinistes.	40,802 03	
Fourniture de houille et coak.	700,000 00	
Id. de bois de chauffage	27,620 28	
Graissage.—Fourniture d'huile de Gallipoli, etc.	110,711 29	
Nettoyage.— Id. d'étoupes, savon, etc.	29,876 65	
Éclairage.— Id. d'huile épurée, falots, etc.	65,000 00	
Fournitures de cordes, ficelles, etc.	29,175 21	
Id. de pièces de rechange pour locomotives	111,000 00	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
Fournitures de pièces de rechange pour voi- tures	15,000 00	
Id. de tubes en laiton	75,317 34	
Id. d'essieux pour locomotives.	6,640 05	
Id. id. voitures	10,308 48	
Id. de bandages de roues pour loco- motives	42,582 85	
Id. de bandages de roues pour voitures	»	
Id. de rottings et cerceaux	15,140 00	
Id. de métaux, cuivre, plomb, étain, etc.	90,612 50	
Id. de bois divers	29,428 59	
Id. de garnitures de voitures, passe- menteries, etc.	25,000 00	
Id. de couleurs, vernis, pinceaux, etc.	41,562 49	
Id. d'outils et ustensiles	51,205 01	
Id. de lanternes, réverbères, etc. . . .	18,592 12	
Id. de vis à bois, fils de cuivre, etc. .	12,000 72	
Travaux divers, dépenses diverses	30,000 00	
Câble en fil de fer pour le plan incliné supérieur	16,000 00	
Indemnité à M. l'ingénieur en chef mécanicien Cabry	5,000 00	
Fournitures de bâches en cuir	»	
Frais de traction	»	
Total	2,710,016 42	
§ 4.		
Service des transports.		
Art. 8.		
Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gardes-convois :		
Inspection et contrôle	40,061 84	

NATURE DE LA DÉPENSE.		MONTANT DES DÉPENSES.	Observations.
Service général des stations. (Chefs de station, officiers de police, etc.)		140,680 29	
Service des convois. (Gardes-convois.)		190,858 36	
Total.		377,778 29	
ART. 9.			
Service général des stations.	Salaires d'ouvriers nettoyeurs, etc.	106,883 99	
	Id. aux bagages	82,444 29	
	Id. aux petites marchandises	53,045 50	
	Id. aux grosses marchandises	177,014 41	
Indemnités pour pertes et avaries		10,000 00	
Frais de camionnage et de factage		141,770 68	
Dépenses diverses		7,280 00	
Total.		878,548 87	
§ 5.			
Frais de perception.			
ART. 10.			
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :			
Service des voyageurs		51,424 14	
Id.	bagages	29,279 97	
Id.	petites marchandises	70,201 63	
Id.	grosses id.	48,361 05	
Total.		199,277 39	
ART. 11.			
Loyer des locaux :			
Bureau de la place St-Lambert à Liège		8,000 00	

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DES DÉPENSES.	<i>Observations.</i>
Bureau de la Place-Verte à Anvers	1,269 84	
Id. de Gand	1,000 00	
Id. et magasins pour la douane à la station de Liège	2,250 00	
Total.	7,819 84	
RÉCAPITULATION.		
Administration générale . . .	Art. 1 ^{er} 207,336 68	
	» 2 186,166 88	
Service de l'entretien des routes et des stations	» 3 114,280 96	
	» 4 1,069,690 38	
	» 5 216,100 00	
Service de locomotion et d'en- retien du matériel.	» 6 125,718 08	
	» 7 2,716,016 42	
Service des transports	» 8 377,775 29	
	» 9 578,848 87	
Frais de perception	» 10 106,277 89	
	» 11 7,519 84	
Total général.	5,765,430 80	

17

N° VII.

*État du service des locomotives depuis le 1^{er} mai 1855, jusqu'au
31 décembre 1844.*

NUMÉROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMÈTRE DES CYLINDRES.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	TOTAL DES LIEUX DESQUELS PROVENANT LE 31 DÉCEMBRE 1843
DE FABRIQUE.	DE SÉRIE.		EN MILLIMÈTRES.	EN POUCES.			
1	88	<i>La Flèche</i>	12 $\frac{1}{2}$	60	Stephenson.....	1 ^{er} mai 1833.	20,285
2	100	<i>L'Éléphant</i>	14	54	Id.....	• • •	9,250
3	59	<i>Stephenson</i>	11	60	Id.....	• • •	14,971
4	107	<i>La Rapide</i>	11	60	Id.....	2 juillet •	17,027
5	108	<i>L'Éclair</i>	11	60	Id.....	5 août •	12,906
6	1	<i>Le Belge</i>	12 $\frac{1}{2}$	60	Cockerill.....	30 décembre •	11,125
7	2	<i>L'Amersois</i>	12	60	Id.....	4 mai 1836.	12,410
8	122	<i>L'Hosante</i>	1 $\frac{1}{2}$	54	Stephenson.....	15 • •	11,379
9	3	<i>L'Acaduc</i>	12	60	Cockerill.....	10 juin •	13,448
10	138	<i>Le Soleil</i>	14	60	Stephenson.....	4 juillet •	20,571
11	5	<i>Boyard</i>	11	60	Cockerill.....	16 novembre •	13,861
12	136	<i>Le Progrès</i>	12	60	Stephenson.....	7 décembre •	23,503
13	6	<i>Robens</i>	12 $\frac{1}{2}$	60	Cockerill.....	7 février 1837.	14,698
14	7	<i>Arxelde</i>	11	60	Id.....	5 avril •	12,964
15	4	<i>Codeford de Bouillon</i>	14	54	Id.....	29 mai •	5,761
16	8	<i>La Supérie</i>	11	60	Id.....	13 juin •	11,106
17	10	<i>James Watt</i>	11	60	Id.....	7 août •	9,763
18	11	<i>Le Comuaice</i>	12	60	Id.....	17 • •	14,317
19	12	<i>Juste-Lépe</i>	12	60	Id.....	29 • •	18,263
20	13	<i>Charles-Quint</i>	12 $\frac{1}{2}$	60	Id.....	9 septembre •	17,082
21	165	<i>Marie de Bourgogne</i>	14	54	Stephenson.....	16 • •	12,831
22	14	<i>Les 4 journées</i>	12	60	Cockerill.....	27 • •	28,515
23	166	<i>Marie-Thérèse</i>	14	54	Stephenson.....	7 juin 1839.	10,162
24	171	<i>Jean Van Eyck</i>	12	60	Id.....	20 octobre •	21,637
25	16	<i>Robert Fulton</i>	12	60	Cockerill.....	27 novembre •	23,798
26	172	<i>St-Hubert</i>	12 $\frac{1}{2}$	60	Stephenson.....	20 décembre •	22,947
27	173	<i>Lowree</i>	12	60	Id.....	9 • •	20,818
28	15	<i>Oudgieret</i>	12	60	Cockerill.....	7 avril •	20,584
29	176	<i>Vonaucaux</i>	12 $\frac{1}{2}$	60	Stephenson.....	4 décembre 1837.	15,170
30	17	<i>Franklin</i>	12	60	Cockerill.....	11 janvier 1838.	18,860
31	18	<i>Grégoire de St-Vincent</i>	12	60	Id.....	20 mars •	18,581
32	177	<i>Pateaux</i>	12	60	Stephenson.....	24 • •	12,045
33	174	<i>Stockmans</i>	12	60	Id.....	26 • •	22,188

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.

TOTAL.

JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUN.	JUILLET.	AOÛT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	DISTANCE PARCOURUE EN 1844.
.	.	.	.	.	166	360	332	300	238	120	181	1,650	21,925
350	515	93	201	475	268	173	83	123	158	300	216	3,179	12,448
60	.	26	396	.	.	330	12	.	370	.	.	1,195	16,166
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17,027
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12,990
396	.	183	360	.	158	18	.	216	240	220	180	2,047	13,172
04	113	77	32	.	.	.	155	271	161	266	524	1,663	14,073
219	129	166	.	.	.	.	.	88	1,091	686	281	2,660	14,039
106	56	45	213	46	46	24	129	169	163	172	237	1,400	14,851
288	336	218	381	267	208	98	90	.	.	.	.	1,914	22,483
252	120	105	12	81	65	83	11	25	.	.	.	784	14,615
270	18	267	319	326	433	382	127	.	.	.	313	2,475	25,978
43	.	130	202	142	.	.	.	.	.	.	.	517	15,213
.	.	.	.	.	.	.	.	.	36	12	.	48	13,012
.	40	138	270	360	351	133	431	144	146	236	93	2,388	8,139
17	9	.	186	66	164	167	97	32	33	80	169	1,060	12,166
117	6	60	80	199	149	81	97	31	.	1	35	839	10,622
270	81	202	199	147	41	86	26	179	221	300	421	2,413	16,730
88	468	.	383	487	477	706	986	196	419	387	14	4,628	22,891
.	458	583	980	82	.	.	63	986	930	.	618	4,716	21,798
488	723	681	448	672	403	627	672	672	672	.	.	5,968	18,799
68	362	330	87	481	501	404	.	460	343	300	427	3,703	32,218
221	432	317	555	418	627	264	311	597	755	514	585	5,406	15,538
352	387	200	490	494	432	.	396	716	616	477	595	5,115	27,052
117	560	99	74	321	363	387	221	139	321	106	255	2,935	26,733
598	387	141	908	307	1,056	33	10	.	254	1,210	325	5,191	28,138
230	270	320	363	110	40	52	210	159	.	.	.	1,754	22,572
.	53	211	320	321	277	184	272	401	105	301	266	2,701	23,285
.	.	.	.	.	144	448	438	424	325	134	189	2,102	17,292
.	.	449	559	845	277	270	134	108	166	188	684	3,180	22,040
306	46	373	46	92	71	.	.	1	167	332	478	1,912	20,493
480	454	526	212	448	362	16	950	683	104	878	804	5,919	17,965
130	.	67	555	426	325	513	40	333	323	392	424	3,544	25,732

NUMÉROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMÈTRE DES ROUES SÉRIÈRES.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	TOTAL DES LIEUX parcoursus jusqu'au 31 DÉCEMBRE 1843.
N ^o ORDRE.	DE FABRIQUE.		CILIVRES.	POUS SÉRIÈRES.			
34	167	<i>La Toison d'Or</i>	14	54	Stephenson.....	2 août 1838.	9,854
35	179	<i>Olietor le Dain</i>	12	60	Id.....	29 mars "	16,268
36	168	<i>Deloaux</i>	14	54	Id.....	3 juin "	15,707
37	19	<i>Le Mousc</i>	12	60	Cockerill.....	26 mai "	16,662
38	20	<i>Pepin de London</i>	12	60	Id.....	" " "	18,708
39	175	<i>Le 17 juillet 1831</i>	12	60	Stephenson.....	21 avril "	16,655
40	169	<i>Charles-le-Téméraire</i>	14	54	Id.....	2 août "	6,963
41	21	<i>Duquesnoy</i>	12	60	Cockerill.....	25 juillet "	13,727
42	24	<i>Despautbro</i>	12	60	Id.....	24 " "	21,400
43	22	<i>Brydel</i>	12	60	Id.....	15 " "	15,005
44	217	<i>Le Tonnerre</i>	14	60	Stephenson.....	3 août "	9,343
45	23	<i>Léon Bauwens</i>	12	60	Cockerill.....	30 septembre "	20,222
46	38	<i>Le Transit</i>	12	60	Id.....	" " "	8,685
47	39	<i>Le Congrès</i>	12	60	Id.....	" " "	12,279
48	25	<i>Cockerill</i>	12	60	Id.....	28 " "	15,916
49	26	<i>Palfyn</i>	12	60	Id.....	30 octobre "	16,162
50	27	<i>Marysario de Parme</i>	14	54	Id.....	27 novembre "	8,436
51	238	<i>Jean-sans-Peur</i>	12 $\frac{1}{2}$	66	Stephenson.....	" " "	11,376
52	239	<i>Champagne</i>	12 $\frac{1}{2}$	66	Id.....	" " "	8,782
53	40	<i>Fan Helmont</i>	12	60	Cockerill.....	" " "	15,118
54	113	<i>Ortelius</i>	12 $\frac{1}{2}$	66	Longridge.....	" " "	8,925
55	246	<i>Tilly</i>	12 $\frac{1}{2}$	66	Stephenson.....	15 janvier 1839.	13,416
56	114	<i>Delannoy</i>	12 $\frac{1}{2}$	66	Longridge.....	18 " "	11,868
57	115	<i>Le Lion Belge</i>	12 $\frac{1}{2}$	66	Id.....	" " "	9,875
58	28	<i>Comte d'Egmont</i>	14	54	Cockerill.....	6 février "	7,949
59	44	<i>La Ville de Cologne</i>	12	60	Id.....	6 " "	9,043
60	29	<i>Comte de Horn</i>	14	54	Id.....	25 janvier "	10,333
61	43	<i>Triant</i>	12	60	Id.....	9 février "	9,023
62	45	<i>Grétry</i>	12	60	Id.....	26 " "	13,360
63	241	<i>Charles Martel</i>	12 $\frac{1}{2}$	66	Stephenson.....	14 mars "	18,073
64	30	<i>La Constitution</i>	14	54	Cockerill.....	22 " "	11,996
65	32	<i>Teniers</i>	14	54	Id.....	3 avril "	14,996

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.											TOTAL		
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUN.	JUILLET.	AOÛT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DECEMBRE.	TOTAL.	DES LIGUES PARCOURUES JUSQU'EN 31 DÉCEMBRE 1844.
682	446	179	582	552	672	627	717	672	448	538	717	6,762	16,616
52	.	151	334	436	378	584	303	348	584	527	449	4,208	20,576
534	.	478	422	500	184	479	478	426	230	301	389	4,430	20,137
.	.	176	598	539	352	332	1,091	.	422	14	810	4,354	21,016
429	488	412	412	369	305	466	489	418	328	307	281	4,854	23,562
230	565	592	509	.	.	153	771	472	413	368	146	4,159	20,814
634	403	509	350	27	287	757	893	293	338	592	458	5,643	12,606
338	353	350	.	.	50	400	163	342	794	802	71	3,663	17,390
194	353	328	269	236	247	563	474	674	359	115	390	4,234	25,634
173	186	134	138	.	63	313	5	268	162	341	421	2,143	17,148
622	504	605	703	333	634	985	634	184	986	654	.	6,637	16,282
.	.	426	568	239	234	683	521	737	180	.	.	3,628	23,850
378	321	463	291	109	433	.	218	299	200	140	557	3,411	12,106
242	255	197	140	54	294	319	313	213	225	178	138	2,598	14,877
152	163	302	198	110	286	166	267	402	113	73	333	2,666	18,611
323	.	.	176	567	543	527	492	702	625	365	80	4,360	20,622
627	78	.	154	698	712	848	648	222	.	.	.	3,887	12,423
269	202	293	167	197	226	142	202	251	90	.	64	2,095	13,471
354	339	291	354	109	286	.	133	333	207	238	286	2,960	11,742
267	417	406	402	374	234	338	232	.	965	821	768	5,219	20,337
291	352	158	168	189	.	.	124	53	45	338	311	2,031	10,936
154	299	163	168	362	218	243	163	218	446	230	680	3,238	16,664
.	.	174	160	316	182	122	243	211	182	195	268	2,053	13,921
360	270	510	460	300	.	60	336	336	360	278	340	3,600	13,475
776	724	216	496	828	288	.	.	.	448	926	730	5,482	13,881
599	193	175	370	136	218	354	218	27	173	165	1	2,329	11,372
551	362	687	420	134	269	135	.	.	269	672	672	3,831	14,214
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	423	423	9,448
387	.	.	516	300	45	.	.	.	.	.	.	1,248	14,638
532	350	80	.	.	.	534	588	88	.	167	410	2,799	20,842
403	470	437	17	563	422	166	435	815	97	.	244	4,062	16,058
74	513	533	427	428	35	35	1,022	70	182	514	60	3,895	18,891

NUMÉROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMÈTRE DES		CONSTRUCTEURS.	DATES		TOTAL DES LIEUX PASSÉS JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1843.
D'ORDRE.	DE FABRIQUE.		CYLINDRES.	ROUES MOTRICES.		DE L'ENTRÉE EN SERVICE.		
66	21	Jovitaux.....	14	54	Cockerill.....	19 avril	1839	7,498
67	33	Quantin Moteys.....	14	54	Id.....	27 "	"	7,607
68	242	Notger.....	13	66	Stephenson.....	7 mai	"	14,097
69	1	Le St-Michel.....	13	66	Société du Renard..	"	"	8,787
70	46	Gorsac.....	12	60	Cockerill.....	30 juin	"	15,889
71	47	Le Songlier des Ardennes.....	12	60	Id.....	"	"	16,369
72	31	Froixard.....	14	54	Id.....	"	"	12,320
73	2	Van Dyck.....	13	66	Société du Renard..	1 ^{er} juillet	"	12,709
74	40	La Vieoise.....	12	60	Cockerill.....	13 août	"	10,111
75	3	Dodonous.....	13	66	Société du Renard..	13 juillet	"	9,636
76	35	J.-J.-Ph. Pélain VIII.....	14	54	Cockerill.....	13 août	"	10,546
77	48	Philippe de Commines.....	12	60	Id.....	"	"	10,554
78	4	Pierre l'Hermite.....	13½	68	Société du Renard..	12 "	"	10,411
79	50	Charles de Lavigne.....	12½	66	Cockerill.....	1 ^{er} septembre	"	11,227
80	61	Agneessens.....	11	60	Id.....	17 "	"	6,728
81	62	Marnix.....	11	60	Id.....	27 "	"	7,267
82	63	Bredereels.....	12½	60	Id.....	24 "	"	8,486
83	61	Mercator.....	12½	66	Id.....	16 octobre	"	11,327
84	52	Le Rhin.....	12½	68	Id.....	"	"	14,639
85	5	Marin.....	14	66	Société du Renard..	"	"	7,914
85	63	Genève de Brabant.....	12½	66	Cockerill.....	12 novembre	"	11,114
87	245	Buquoy.....	12½	66	Stephenson.....	13 "	"	13,409
88	54	Lairesse.....	12½	66	Cockerill.....	8 janvier	1840	12,619
89	64	Baudouin de Jerusalem.....	11	60	Id.....	"	"	2,373
90	6	Les Franchimontois.....	12½	66	Société du Renard..	25 "	"	10,901
91	55	Jacques Vandenberg.....	12½	66	Cockerill.....	1 ^{er} février	"	15,841
92	123	Hennequin.....	12½	60	Longridge.....	13 "	"	4,676
93	124	Agnillon.....	12½	66	Id.....	15 "	"	12,537
94	1	Le St-Léonard.....	12	60	Société St-Léonard..	17 "	"	12,891
95	7	Jacques De Lalain.....	12½	66	Société du Renard..	"	"	10,625
96	66	Antine.....	12½	66	Cockerill.....	20 "	"	16,330
97	57	Jean-le-Victorieux.....	12½	66	Id.....	"	"	13,361

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.

TOTAL

DES LIEUES

PARCOURUES

JUSQU'AU

31 DÉCEMBRE

1844.

JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUN.	JUILLET.	AOÛT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	TOTAL
304	170	126	.	464	306	375	627	307	126	346	118	3,275	10,773
386	398	405	219	.	986	937	70	986	.	317	986	0,740	13,347
326	394	28	.	35	557	631	715	583	484	457	447	4,537	18,654
230	200	152	75	281	50	90	153	10	90	113	100	1,564	10,351
216	353	620	614	509	445	388	474	473	49	.	.	4,141	29,030
370	485	438	443	199	321	482	311	18	37	392	278	3,723	29,092
345	65	410	430	390	390	562	596	230	55	.	.	3,473	15,698
18	26	195	117	163	46	174	92	832	279	389	350	2,684	15,393
43	60	21	22	72	18	10	30	.	.	205	283	767	10,878
120	444	615	89	26	416	305	400	211	.	18	644	3,279	12,815
316	200	166	106	12	156	575	123	412	610	596	366	0,608	11,214
52	16	36	23	19	.	18	5	.	.	375	396	940	11,494
9	.	.	.	.	.	363	597	398	416	825	436	2,544	12,955
513	497	307	.	52	188	492	384	363	234	437	430	4,129	18,365
120	198	293	.	.	396	66	158	370	26	106	409	2,142	8,870
206	185	93	.	414	.	13	242	26	11	73	.	1,268	8,535
.	360	201	564	593	493	.	854	724	220	297	192	4,406	12,064
90	141	253	202	203	90	179	179	206	134	56	166	1,899	13,026
363	282	211	70	318	211	387	.	.	181	735	627	3,388	16,047
130	120	180	40	105	54	.	.	.	.	20	210	839	8,753
185	246	394	264	462	27	336	299	343	389	515	345	3,774	14,888
268	245	79	343	190	299	299	218	381	306	.	349	2,977	16,386
1,056	.	565	.	171	2	1,038	30	70	166	140	583	3,839	16,458
12	205	206	119	34	237	4	6	434	140	189	295	1,901	4,274
216	183	178	414	171	275	170	172	133	381	193	467	2,895	13,799
317	53	246	132	390	245	218	272	408	2	438	542	3,283	19,094
180	180	240	180	300	270	360	118	411	398	318	259	3,111	7,787
496	338	.	.	130	322	632	405	538	439	258	168	3,713	16,250
368	60	.	.	.	.	.	276	447	567	511	429	2,658	15,519
.	.	583	4	796	541	809	711	731	33	.	.	4,297	16,032
290	317	400	79	82	217	245	381	272	251	524	195	3,253	19,853
753	453	491	209	384	350	227	732	496	371	286	313	4,937	18,298

NUMÉROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMÈTRES DES ROUES MOTRICES.		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	TOTAL DES KILOMÈTRES PARCOURUS JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1853.
DE FABRIQUE.	DE SERVICE.		MÈTRES.	POUCES.			
98	59	<i>Alegans</i>	12½	66	Cockerill.....	20 février 1840.	10,314
99	296	<i>Hélène</i>	12½	60	Stephenson.....	25 " "	8,416
100	49	<i>Firefly</i>	12	60	Fenlon Murray.....	25 mars " "	5,982
101	58	<i>Clynaois</i>	12½	60	Cockerill.....	8 avril " "	10,189
102	60	<i>Frédéric de Mérode</i>	12½	66	Id.....	" " " "	19,293
103	65	<i>Dunonccan</i>	12½	66	Id.....	" " " "	9,229
104	"	<i>Atlas</i>	12	60	Sharp Roberts.....	15 " " "	10,830
105	8	<i>Busbecq</i>	12½	66	Société du Renard..	6 mai " "	8,897
106	360	<i>Farin</i>	12½	66	Stephenson.....	19 " " "	17,443
107	126	<i>Granage</i>	13	60	Longridge.....	" " " "	11,589
108	127	<i>Philippe-le-Bon</i>	12½	60	Id.....	" " " "	15,538
109	131	<i>Rubiquis</i>	12½	66	Id.....	" " " "	4,714
110	9	<i>Rego</i>	12½	66	Société du Renard..	6 juin " "	16,943
111	74	<i>Plantin</i>	12	60	Cockerill.....	18 juillet " "	6,673
112	133	<i>Vesheyen</i>	12½	66	Longridge.....	6 août " "	4,983
113	71	<i>Velbruck</i>	12½	66	Cockerill.....	26 " " "	7,849
114	72	<i>Lombard</i>	12½	66	Id.....	31 " " "	7,036
115	70	<i>Jacques De Guyan</i>	12½	66	Id.....	7 septembre " "	10,278
116	134	<i>Baudouin de Constantinople</i>	12½	66	Longridge.....	15 " " "	10,964
117	2	<i>Beck</i>	12	60	Société St-Léonard..	" " " "	13,483
118	73	<i>Van Meuseu</i>	12½	66	Cockerill.....	" " " "	9,622
119	75	<i>Nalinx</i>	12½	66	Id.....	3 octobre " "	12,277
120	3	<i>Delcour</i>	12	60	Société St-Léonard..	24 " " "	8,011
121	76	<i>Loi du 1^{er} mai 1834</i>	12½	66	Cockerill.....	16 novembre " "	7,461
122	77	<i>Hollandus</i>	12½	66	Id.....	2 décembre " "	7,304
123	80	<i>Buikens</i>	12½	66	Id.....	17 février 1851.	12,251
124	10	<i>La Ruelle</i>	12½	66	Société du Renard..	19 mars " "	8,446
125	4	<i>Sandoras</i>	12	60	Société St-Léonard..	18 juin " "	7,824
126	5	<i>Roland Delattre</i>	13	66	Id.....	21 septembre " "	5,599
127	8	<i>Van Espen</i>	13	66	Id.....	8 mars 1852.	6,931
128	12	<i>Fau der Merck</i>	12½	66	Société du Renard..	13 avril " "	5,496
129	11	.....	13	66	Société St-Léonard..	6 novembre " "	4,103

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.												TOTAL	
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUN.	JUILLET.	AOÛT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DECEMBRE.	TOTAL.	DES LIEUX parcourus jusqu'en 31 DÉCEMBRE 1844.
414	462	596	628	283	86	.	.	423	655	558	430	4,535	14,879
440	141	480	737	690	407	.	.	.	.	.	.	2,875	11,291
25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	6,007
423	615	466	.	528	426	412	510	352	599	699	707	5,737	15,925
338	308	15	.	261	573	418	493	328	463	461	377	3,838	14,131
408	369	162	328	426	235	228	88	.	.	.	.	2,244	11,473
583	204	180	.	385	334	376	222	313	650	701	372	4,325	15,175
665	117	.	.	32	444	886	568	848	408	772	761	5,804	14,691
387	387	408	.	346	422	317	.	917	564	.	.	3,748	21,193
237	353	272	169	33	.	.	.	561	643	156	461	2,875	14,464
262	439	69	109	739	286	112	327	271	146	95	94	2,949	18,787
480	300	180	270	450	270	330	213	304	.	30	323	3,152	7,866
402	403	250	429	415	408	388	360	340	195	18	929	4,507	21,450
62	339	327	343	493	90	111	.	99	518	136	516	3,034	9,709
126	496	53	334	225	2	193	48	135	274	576	232	2,693	7,676
588	530	518	689	412	848	933	393	460	324	229	477	6,392	14,241
15	154	324	327	194	463	508	562	463	490	420	672	4,392	11,428
648	356	232	559	487	402	384	540	202	16	396	285	4,528	14,806
134	224	282	178	194	157	134	67	206	112	.	195	1,883	12,847
161	349	504	496	426	379	1	.	468	304	198	568	3,934	16,417
90	300	390	180	330	600	480	390	317	270	368	280	3,965	13,687
388	519	720	378	576	272	182	227	.	432	339	444	4,501	16,778
510	35	459	413	275	348	319	240	380	530	474	140	4,143	12,151
279	224	232	205	197	182	279	179	371	163	123	401	2,835	10,296
239	652	770	734	509	512	.	.	85	724	640	59	4,024	12,228
493	211	845	17	176	467	493	712	617	245	224	248	4,748	16,999
35	203	396	165	191	238	236	8	281	579	643	513	3,489	11,935
151	35	.	50	669	.	606	70	563	212	316	440	3,115	10,939
188	574	100	436	335	274	663	345	.	.	.	229	3,143	8,742
358	214	32	194	234	493	573	450	421	528	499	431	4,412	11,343
133	.	.	281	522	463	492	402	.	.	266	682	3,183	8,679
312	300	390	330	180	337	322	486	270	635	585	353	4,500	8,603

NOMEROS		NOMS DES LOCOMOTIVES.	DIAMETRE DES		CONSTRUCTEURS.	DATES DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	TOTAL DES GIEUES passant jusqu'en 31 décembre 1843.
N ^o D'ORDRE.	DE FABRIQUE.		CYLIINDRES.	MOLES ROTRICES.			
130	85	.....	12 $\frac{1}{2}$	66	Cockerill.....	3 janvier 1843.	3,307
131	86	<i>l'osale</i>	12 $\frac{1}{2}$	66	Id.....	" " "	6,511
132	13	.....	12 $\frac{1}{2}$	66	Société du Renard..	" " "	3,172
133	89	<i>Léopold I^{er}</i>	14	60	Cockerill.....	25 " "	4,461
134	90	<i>La Reine Louise</i>	14	60	Id.....	14 février "	3,897
135	17	<i>Général Jordan</i>	13	60	Société du Renard..	" " "	1,690
136	92	<i>La Comte de Flandre</i>	14	60	Cockerill.....	2 juin "	2,092
137	14	<i>Pierre David</i>	13	66	Société St-Léonard..	5 juillet "	1,969
138	93	<i>Le Duc de Brabant</i>	14	60	Cockerill.....	12 " "	2,263
139	20	.....	13	66	Société du Renard..	1 ^{er} septembre "	2,093
140	15	<i>La Ville de Verriers</i>	13	66	Société St-Léonard..	24 août "	1,141
141	91	.....	14	60	Cockerill.....	8 " "	591
142	21	.....	13	66	Société du Renard..	21 octobre "	1,090
143	17	.....	13	66	Société St-Léonard..	21 novembre "	10
144	83	.....	15 $\frac{1}{2}$	60	Cockerill.....	27 juillet 1844.	"
"	29	Cette machine a fonctionné pour essais, mais n'appartient pas à l'administration.....	13	"	Société du Renard..	" "	"
"	32	Id.....	13	"	Id.....	" "	"
145	18	.....	15	60	Société St-Léonard..	" "	"
146	181	<i>Olteier Evans</i>	15	"	W. Norris et C ^o	" "	"
TOTAL.....							1,633,387

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1844.												TOTAL	
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUN.	JULIET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DECEMBRE.	TOTAL.	DES LIEUES PARCOURUES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1844.
420	372	150	402	300	360	282	384	281	300	203	•	3,744	7,141
401	270	704	635	•	351	382	538	250	864	639	1,088	6,123	12,834
505	293	183	22	262	307	•	230	616	400	398	508	3,919	7,091
695	825	829	333	•	336	880	898	776	780	812	442	7,556	12,017
•	430	630	697	260	340	•	232	632	716	882	728	5,637	9,434
314	376	209	406	475	328	482	383	290	318	72	136	3,794	5,484
176	286	272	414	488	638	710	634	424	360	238	486	5,166	7,238
140	130	70	340	420	480	536	470	642	330	300	322	4,196	6,165
380	490	460	480	410	500	646	688	310	515	414	298	5,391	7,834
623	620	174	600	868	39	•	680	456	718	672	976	6,326	8,419
368	116	358	228	412	399	344	460	306	424	462	334	4,439	5,580
50	260	832	761	786	724	860	872	780	664	•	500	7,089	7,080
532	416	612	462	374	306	335	212	291	280	248	210	4,478	5,568
234	224	162	192	459	400	281	340	404	429	327	176	3,625	3,635
•	•	•	•	•	•	26	294	510	564	512	490	2,366	2,396
•	•	438	87	•	•	•	•	•	•	•	•	525	525
•	•	•	20	•	•	•	•	•	•	•	•	20	20
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	399	399	399
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	106	106	106
38,831	36,380	39,463	38,302	39,935	39,537	42,640	44,227	44,340	42,972	42,426	48,058	497,061	2,130,448

N° VIII.

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

SECTIONS.	CAUSES de RENOUVELLE- MENTS.	RAILS DE			COUSSINETS			CHEVILLES.	CLAVETTES.
		4 poises	5 poises	6 poises	Talots.	inter- médiaires	de traverse		
Bruxelles à Malines..	Rupture...	24	70	6	783	1,071	103	1,184	3,748
	Usure.....	1	156	•	•	•	•	•	•
Malines à Anvers....	Rupture...	23	16	3	319	343	65	603	1,398
	Usure.....	46	358	15	•	•	•	•	•
Malines à Termonde..	Rupture...	3	77	4	441	438	12	619	1,595
	Usure.....	•	30	•	•	•	•	•	111
Termonde à Gand ...	Rupture...	18	86	6	314	402	3	444	916
	Usure.....	6	502	•	834	1,336	•	•	5,765
Gand à Bruges.....	Rupture...	10	42	9	431	853	16	651	2,789
	Usure.....	11	87	11	•	•	•	•	•
Bruges à Ostende....	Rupture...	12	24	2	85	94	12	509	1,803
	Usure.....	•	18	•	•	•	•	•	•
Gand à Courtray....	Rupture...	1	65	•	154	202	5	411	960
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Courtray à Tournay..	Rupture...	5	14	3	426	395	•	591	1,125
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Malines à Louvain...	Rupture...	1	4	•	235	198	1	227	2,745
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Louvain à Tirlemont..	Rupture...	1	7	1	248	100	•	299	2,770
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Tirlemont à Waremme	Rupture...	•	10	4	423	294	16	764	3,623
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Waremme à Aus.....	Rupture...	3	13	9	324	419	10	1,230	3,155
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Aus à la Hesse.....	Rupture...	•	•	1	20	22	16	52	25
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Landen à St-Trond...	Rupture...	2	5	3	37	41	1	492	669
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
La Hesse à Chénée...	Rupture...	•	•	3	18	26	•	132	700
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Chénée à Pepinster...	Rupture...	•	18	•	333	448	86	1,314	4,025
	Usure.....	10	66	6	•	•	•	•	•
Pepinster à la Prusse.	Rupture...	2	4	2	280	363	208	484	1,800
	Usure.....	36	121	11	•	•	•	•	•
Bruxelles à Tubise...	Rupture...	4	23	•	440	474	14	729	800
	Usure.....	•	6	•	•	•	•	345	611
Tubise à Soignies....	Rupture...	•	10	•	765	975	23	674	1,091
	Usure.....	•	3	•	•	•	•	407	705
Soignies à Mons.....	Rupture...	•	15	•	640	647	23	811	1,358
	Usure.....	•	12	•	•	•	•	528	877
Mons à Quicrains...	Rupture...	•	•	•	376	347	21	318	1,396
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	172	685
Braine à Charleroy...	Rupture...	2	25	4	833	1,022	•	1,514	6,408
	Usure.....	•	27	3	•	•	•	800	•
Charleroy à Namur...	Rupture...	1	236	•	1,148	619	49	1,734	3,056
	Usure.....	•	•	•	•	•	•	•	•
Toloux.....	Rupture...	113	744	60	6,103	10,222	684	16,026	69,795
	Usure.....	110	1,389	68	234	1,336	•	1,452	9,354

N° IX.

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

LIGNES.	SECTIONS.	TRIMESTRES.				TOTAL.
		1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	
Nord.	Bruxelles à Malines	810	1,282	1,480	1,847	5,219
	Malines à Anvers.	234	752	1,148	2,224	4,358
Ouest.	Malines à Termonde.	427	1,247	2,305	1,027	5,006
	Termonde à Gand	612	1,809	1,254	686	4,361
	Gand à Bruges	565	2,294	1,083	1,017	5,539
	Bruges à Ostende	301	823	386	781	1,861
	Gand à Courtray	422	979	3,316	1,186	8,933
	Courtray à Tournay	445	908	2,107	967	4,875
	Malines à Louvain.	455	738	842	300	2,094
	Louvain à Tirlemont	270	1,310	1,077	47	2,810
	Tirlemont à Waremmue	556	1,238	1,571	685	4,048
	Waremmue à Ans.	680	749	1,695	770	3,894
Est.	Ans à la Meuse.	"	"	8	124	132
	Liège à Chênée	"	"	"	"	"
	Lauden à St-Trond.	79	199	322	53	653
	Chênée à Pepinster	30	891	40	68	1,036
	Pepinster à la frontière	25	44	34	34	157
	Midi.	Bruxelles à Tubise.	191	265	255	210	919
Tubise à Soignies		50	40	56	40	186
Soignies à Mons		250	48	30	70	407
Mons à Quiévrain		123	17	3	"	153
Braine-le-Comte à Charleroy.		75	28	1,852	"	1,955
Charleroy à Namur		22	83	265	242	718
TOTAUX		6,742	15,507	21,579	12,208	56,136

N° X.

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

SECTIONS SUR LESQUELLES LES FOURNITURES ONT ÉTÉ FAITES.	1840.		1841.
	CHÊNE.	BOIS BLANC.	
Bruxelles à Malines	3 50	"	3 70 à 3 80
Malines à Anvers	3 50 à 4 00	"	3 60 à 3 80
Malines à Termonde.	3 83 à 4 80	3 80	4 08 à 4 60
Termonde à Gand.	"	"	4 10
Gand à Bruges	"	"	"
Bruges à Ostende.	"	"	"
Gand à Courtray	"	"	"
Courtray à Mouscron	"	"	"
Mouscron à Tournay	"	"	"
Malines à Louvain.	3 00 à 4 00	2 50 à 2 83	3 60
Louvain à Tirlemont	4 00 à 4 30	2 60 à 3 33	3 50 à 3 90
Tirlemont à Landen.	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 20
Landen à Waremme	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 30 à 4 40
Waremme à Ans	4 35 à 4 70	3 05 à 3 56	4 50
Ans à Liège.	"	"	"
Liège à Chênée	"	"	"
Chênée à Verviers.	"	"	"
Verviers à Herbesthal.	"	"	"
Landen à St-Trond	4 30 à 4 60	2 12 à 3 35	"
Bruxelles à Hal	"	"	4 30
Hal à Braine-le-Comte	"	"	4 60
Braine-le-Comte à Soignies	"	"	"
Soignies à Mons.	"	"	"
Mons à Quiévrain.	"	"	"
Braine-le-Comte à Charleroy.	4 56 à 4 86	4 56 à 4 86	"
Charleroy à Namur	"	"	4 72 à 4 88

1842.	1843.	1844.	1845.	Observations.
3 60 à 3 80	3 50 à 4 37	4 17	4 95	Il n'a plus été fait usage de billes en bois blanc à partir de 1841, l'emploi exclusif des billes en chêne ayant été reconnu plus avantageux.
3 40 à 3 50	3 50 à 4 47	4 15	4 95	
3 20 à 3 40	3 60 à 3 68	3 74	4 46	Jusqu'à 1844, les billes ont eu 2 ^m ,60 de longueur sur 0 ^m ,30 de largeur à la base et 0 ^m ,15 de hauteur.
3 90	3 68 à 3 88	3 70	4 62	
3 80	3 93 à 4 10	4 35	4 39	Pour 1845, ces dimensions ont été fixées pour $\frac{1}{5}$ de chaque lot à 2 ^m ,70 de longueur, 0 ^m ,32 de largeur et 0 ^m ,16 de hauteur, et pour les $\frac{4}{5}$ restants à 2 ^m ,50 de longueur, 0 ^m ,25 de largeur et 0 ^m ,14 de hauteur.
3 80	3 79 à 3 90	4 55	5 03	
4 30 à 4 40	3 57	4 48	5 40	
"	4 48	4 67	5 38	
"	4 48	4 67	5 38	
3 50	3 49	3 20	4 90	
3 60	3 49	3 35	4 40	
4 00 à 4 20	3 50	3 82	4 80	
4 00 à 4 30	3 50	3 82	4 80	
4 10	3 50	4 48	4 16	
"	3 50	"	5 20	
"	5 00	"	4 90	
4 50	5 10 à 5 60	"	4 95	
4 60 à 5 60	5 45 à 5 55	4 80 à 4 90	4 91	
4 10	4 00	3 90	4 80	
"	4 70	5 08	5 40	
4 30	5 00	5 35	5 40	
"	4 96	5 35	5 40	
"	4 96	5 16	5 40	
5 00 à 5 40	5 18	5 23	5 30	
4 86	"	"	5 57	
"	"	"	5 27	

N^o XI.

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

	1 ^{er} JANVIER 1844.		1 ^{er} JANVIER 1845.	
	OBJETS	OBJETS	OBJETS	OBJETS
	destinés à l'exploitation et payés sur les fonds du budget	destinés à la construc- tion d'immeubles et à des travaux et payés sur les fonds de l'emprunt	destinés à l'exploitation et payés sur les fonds du budget	destinés à la construc- tion d'immeubles et à des travaux et payés sur les fonds de l'emprunt
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1 ^{re} catégoric. . .	62,531 28	13,061 68	49,521 78	"
2 ^e id. . .	17,327 74	31,670 07	32,290 47	42,022 88
3 ^e id. . .	25,265 04	202,797 29	61,803 52	180,234 26
4 ^e id. . .	6,031 88	101,784 37	12,635 60	105,202 16
5 ^e id. . .	102,805 39	"	102,491 60	2,264 00
6 ^e id. . .	81,603 17	109,741 35	42,022 72	202,988 87
7 ^e id. . .	"	"	"	"
8 ^e id. . .	56,259 70	271,633 98	54,076 56	274,046 96
9 ^e id. . .	269,544 87	51,645 41	329,888 99	28,997 22
10 ^e id. . .	58,931 39	18,331 76	17,502 27	25,671 80
11 ^e id. . .	39,066 50	85,221 10	14,940 42	56,978 61
12 ^e id. . .	24,645 53	20,471 86	24,518 65	21,792 26
13 ^e id. . .	"	5,786 10	6,513 88	408 50
14 ^e id. . .	8,800 00	74,355 90	26,894 35	130,271 08
Totaux . . .	762,914 49	1,047,699 84	776,763 82	1,112,088 72
Total général. . .	1,810,614 33		1,888,852 54	

N° XII.

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

MOIS.	NOMBRE TOTAL DE LITRES PURIFIÉS.	NOMBRE D'HEURES DE STATIONNEMENT.	NOMBRE DE LOCOMOTIVES ALIMENTÉES.	CONSOMMATION TOTALE DE COKE.	RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ			
					POUR LE PARCOURS.	POUR LES STATIONNEMENTS.	POUR L'ALIMENTAGE DES MACHINES.	POUR LES MACHINES REBRIÈVÉES.
JANVIER.	38,831	0,538	1,923	2,070,000	1,079,195	250,880	625,065	110,350
FÉVRIER.	36,330	9,206	1,783	2,471,735	1,033,293	241,657	486,150	110,635
MARS.	39,463	9,532	1,912	2,728,353	1,828,610	230,740	531,895	117,110
AVRIL.	38,302	9,232	1,828	2,299,185	1,419,810	242,340	506,039	121,005
MAI.	39,935	10,996	1,912	2,360,000	1,421,435	288,645	625,070	130,830
JUIN.	39,537	10,432	1,926	2,060,190	1,172,098	275,152	606,800	112,140
JUILLET.	42,610	11,411	1,970	2,173,360	1,320,628	193,987	543,160	104,685
AOUT.	44,227	10,924	1,953	2,282,630	1,439,115	182,910	634,870	105,735
SEPTEMBRE.	44,340	10,518	1,941	2,170,980	1,351,770	176,375	636,910	116,725
OCTOBRE.	42,972	9,533	1,926	2,270,820	1,332,265	114,435	621,920	101,850
NOVEMBRE.	42,426	8,544	1,841	2,325,820	1,011,250	162,865	607,500	104,193
DÉCEMBRE.	48,068	9,396	2,106	2,906,615	2,033,850	112,700	579,880	180,215
TOTAUX.	497,061	118,382	23,021	28,636,510	18,472,249	2,432,936	6,296,850	1,431,475

CONSUMATION TOTALE LIBRE FABRIQUEE.	CONSUMATION PAR MACHINE PARCOURSUE EN 1863.	COMPTÉ MOYENNE PAR MACHINE EN 1863.	QUANTITE TOTALE de COKE ACQUISITION.	COKE CONSOMME EN MOYENNE PAR LITRE DE 3 KILOGRAMES PARCOURSUE.					RAPPORT DE LA CONSUMATION PAR LITRE DE COKE A L'UNITE DE COKE EN LITRES PARCOURSUE.	Observations.
				POUR LE PARCOURS.	POUR LE STATIFICATION.	POUR L'ALLIAGE DES BRASIERE.	POUR LES MACHINES DE TRIAGE.	RESERVE pour le transport, l'allumage et les machines de COKE.		
64.32	82.04	13.72	610,423 32	43.23	6.46	13.34	3.07	24.07	34 1/2 %	Le coke employé pour le parcours des machines de réserve a été compris dans la consommation de ces machines.
68.05	76.80	8.76	318,230 80	41.96	8.63	13.39	3.04	23.08	34	
69.13	73.79	4.66	183,897 58	46.33	6.35	13.47	2.97	22.80	33	
66.03	67.83	7.80	298,763 66	37.07	6.33	13.21	3.42	22.96	38	
69.23	63.11	3.66	134,149 10	35.60	7.23	13.13	3.27	23.65	40	
82.26	60.09	7.83	309,374 71	29.65	6.96	12.81	2.84	22.61	43	
50.97	66.80	7.92	337,708 80	31.18	4.53	12.79	2.43	19.79	39	
51.38	59.49	8.11	360,302 97	32.84	4.12	12.04	2.38	18.51	36	
48.94	69.99	11.05	489,957 00	30.47	3.98	11.86	2.68	18.47	38	
52.84	65.71	12.87	533,649 64	33.66	3.66	12.15	2.37	17.18	32 1/2	
54.82	67.31	12.49	829,500 74	37.98	2.42	11.96	2.46	16.84	31	
60.48	66.17	4.69	225,392 02	42.32	2.34	12.07	3.76	18.16	30	
57.61	66.33	8.72	4,371,362 28	37.16	4.89	12.67	2.89	20.45	35 1/2 %	

N° XIII.

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

MOIS.	PRIMES PAYÉES		TOTALS.	Observations.
	AUX MACHINISTES.	AUX CHEFS D'ATELIERS.		
Janvier	Francs. 945 50	Francs ,	Francs. 945 50	
Février	873 00	0	873 00	
Mars	577 50	0	577 50	
Avril	1,450 75	0	1,450 75	
Mai	1,695 25	0	1,695 25	
Juin	3,260 25	841 58	4,207 81	
Juillet	4,026 75	1,006 68	5,032 42	
Août	3,617 00	804 28	4,321 28	
Septembre	4,090 25	1,022 59	5,112 84	
Octobre	1,632 50	408 15	2,040 65	
Novembre	1,002 00	250 51	1,252 51	
Décembre	289 20	72 32	361 52	
TOTAL	25,265 95	4,806 09	27,072 04	

N° XIV.

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

DÉSIGNATION DES FOURS.	PRIX PAR		
	1840.	1841.	1842.
MONPLAISIR (a).....	20.00 et 23.50	18.10	17.35
ANVERS (a).....	23.00	23.00	18.50 et 19.00
GAND.....	20.00	16.00 et 18.00	18.00, 18.95 et 19.00
ANS.....	14.00, 15.00 et 15.40	13.00, 14.00, 14.80, 16.00 et 17.00	11.25, 12.50 et 13.40
MALINES.....	22.50 et 22.60	18.10 et 18.50	17.50 et 18.00
OSTENDE.....	17.00, 19.75 21.00 et 21.50	,	19.85
HAL (b).....	,	17.00 et 23.50	14.48, 15.74 et 15.90
LIEGE (GULLEMINS).....	,	,	10.48 (c)
LIEGE (HAUT-PRÉ).....	,	,	,
JEMMAPES.....	,	,	,
MANAGE.....	,	,	,

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

44

45

N° XV'.

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

EMPLACEMENT DES FOURN.	MONTANT DES SALAIRES			NOMBRE DE MIT. LIVES de CHARBON employés	PRIX DES CHARBONS employés	NOMBRE D'HECTOL. DE CHARBON		
	n° EMPLOYÉS.	n° OUVRIERS.	TOTAL.			DEVENUS DES ATELIER.	EMPLOYÉS de fabrication DE COAL.	TOTAL.
	Fr.	Fr.	Fr.	Mk. cent.	Fr.	Hect.	Hect.	Hect.
OSTENDE.....	.	2,526 98	2,526 98	1,463,802	28,494 11	640	15,793	16,435
GAND.....	2,160	9,138 70	11,298 70	6,813,063	124,968 09	2,328	72,626	74,953
MALINES.....	1,860	10,738 00	12,598 00	9,070,223	167,620 87	13,070	100,507	113,577
ANS.....	1,200	13,970 00	15,070 00	15,691,011	183,160 01	4,504	164,710	169,214
JENNAPEs.....	1,100	7,792 70	8,892 70	6,648,690	71,401 77	4,612	65,734	70,346
HAL.....	.	.	.	28,300	395 92	317	.	317
Frais généraux.....	(a) 6,980	(b) 218 60	7,198 50	.	.	.	.	.
TOTAL.....	13,220	44,284 88	57,504 88	40,414,151	666,031 67	25,471	419,371	444,842

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

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

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

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

PRIX DE REVIENT d'un EFFOITIER de CHARROY.	VALEUR DU CHARBON		PRODUITS OBTENUS		PRODUITS MOYENS PAR HECTOLITRE.		PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE COAK (d)			PRIX DE REVIENT de COAK PAR MILLE KILOGRAMM. (d)
	DEFINIR AUX ATELIERS	PRIVILEGE de la fabrication de COAK.	COAK.	PREMIER COAK.	COAK.	PREMIER COAK.	CHARBON	Methodes de travail des machines à vapeur et à la main par hectolitre	TOTAL.	
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Hect. (d)	Hect.	Hect.	Hect.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1 7437	1,109 57	27,384 54	25,921½	900½	1 6111	0 037	1 057	0 107	1,164	33 27
1 6672	3,881 24	121,086 84	120,371½	4,113½	1 6372	0 036	1 066	0 103	1,169	31 68
1.4728	19,288 71	148,832 16	158,931	5,869½	1 5812	0 028	0 933	0 089	1 022	29 20
0 9641	4,340 38	158,810 53	268,920	9,785	1 6326	0 038	0 590	0 066	0 655	18 71
1 0155	4,683 49	66,718 28	105,378½	4,995	1 6107	0 076	0 630	0 094	0 724	20 88
1.2489	306 92	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	0 010	"	"
1 2522	31,894 79	324,136 88	680,022½	26,703½	1 6215	0 061	0 772	0 085	0 857	24 48

N^o XV².

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

DÉSIGNATION DES STATIONS.	QUANTITÉS	PRIX	MONTANT.
	DE COKE FOURNIES EN 1844.	PAR 1,000 KILOG.	
	Kil.	Fr.	Fr.
Quévrain	251,720	25 00	5,293 01
Jemmapes	234,030	24 50	5,733 74
Manage	1,266,675	17 80	22,368 82
Charleroy	2,146,530	17 80	38,098 26
Liège	468,545	20 00	9,370 90
Verviers	277,200	19 00	5,266 80
Tournay	125,025	27 00	3,397 28
Totaux	4,760,525		91,528 81

N^o XVI¹.

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

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

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

Arrête :

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

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

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

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

Bruxelles, le 6 mai 1844.

A. DECHAMIS.

N^o XVI².

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

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

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

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

Arrête :

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

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

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

2^o Pour les convois de marchandises et les convois mixtes, à 3 kilog. et $\frac{5}{10}$ par voiture et par lieue.

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

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

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

ART. 5. Lorsqu'un convoi de marchandises ou un convoi mixte sera traîné par une grosse et par une petite machine, le machiniste de cette dernière sera considéré comme ayant remorqué les $\frac{2}{3}$ de la charge totale.

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

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

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

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

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

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

Bruxelles, le 30 décembre 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XVI³.

ORDRE DE SERVICE.

(30 décembre 1844.)

Locomotion.

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

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

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

2^o Pour les convois de marchandises et les convois mixtes à trois kil. et trois dixièmes.

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

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

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

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

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

Il sera porté en compte au machiniste :

Pour une locomotive non allumée. deux waggons chargés ;

Id. un tender un id. id.

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

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

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

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

1^o Le nombre de machines qui ont été allumées ;

2^o Les machines parties sans charge par nécessité de service et leur parcours ;

3^o Les convois spéciaux et leur composition ;

4^o Tout travail extraordinaire fait par les machinistes et les locomotives de leur station.

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

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

Transports.

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

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

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

Bruxelles, le 30 décembre 1844.

Le directeur,

MASUL.

N° XVI^r.

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

Locomotion.

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

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

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

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

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

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

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

Les voitures à 8 roues seront comptées pour deux *waggons*.

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

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

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

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

Transports.

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

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

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

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

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

Le directeur,

MASUI.

N^o XVII.

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

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

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

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

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

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

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

Donné à Bruxelles, le 7 juillet 1844.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

N° XVIII.

État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs, pour le service du camionnage et du factage dans les diverses stations, pendant l'année 1845.

STATIONS

MOIS.	STATIONS									
	BRUXELLES. (Paris)	MARINES.	AYVERS.	FERMONDE.	GAID.	BELGES.	OSTENDE.	COURTILY.	BOUCHEON.	TOURRAY.
JANVIER.....	2,184 30	342 77	1,033 81	145 28	994 53	210 05	333 42	350 40	.	204 02
FÉVRIER.....	2,006 01	318 35	1,052 51	109 88	995 80	224 85	233 10	459 88	49 52	189 54
MARS.....	2,507 01	422 77	1,454 01	166 58	1,228 04	284 75	276 86	455 15	58 48	233 18
AVRIL.....	2,605 20	439 51	1,604 04	170 58	1,220 42	284 24	269 94	423 87	54 34	249 84
MAI.....	2,702 69	572 77	1,343 05	172 98	1,279 03	305 91	279 10	427 56	75 46	272 84
JUIN.....	2,437 17	505 06	1,305 72	168 56	1,319 21	316 35	294 88	398 22	57 10	248 20
JUILLET.....	2,794 84	535 75	1,386 09	157 00	1,248 22	338 79	308 34	402 60	66 16	211 70
AOUT.....	2,741 16	497 38	1,322 70	216 02	1,405 03	383 49	444 43	458 22	57 82	284 06
SEPTEMBRE....	2,493 66	547 60	1,203 73	161 52	1,472 22	373 07	389 32	447 02	65 90	326 68
OCTOBRE.....	2,936 89	649 35	1,414 66	188 28	1,563 93	399 10	324 54	499 84	92 20	324 74
NOVEMBRE.....	2,965 44	570 92	1,399 58	171 36	1,425 94	367 52	296 21	438 06	89 12	408 46
DÉCEMBRE.....	2,782 67	507 67	1,461 39	170 02	1,404 01	350 11	312 49	423 00	76 57	288 30
TOTAUX....	31,286 92	5,934 54	16,071 28	1,998 66	15,538 18	3,888 13	3,639 63	5,083 82	745 73	3,262 06

1913

BOUVAIN.	TIREHOVT.	WAREHSE.	LEGG.	VERVALS.	ST-TROND.	BRANDERS. (Sub.)	MOSS.	ST-CHRISTIA.	CRALLETON.	SAHUR.	TOTALS.
363 73	236 49	60 28	806 78	.	199 81	426 06	156 48	20 69	.	.	8,020 39
337 22	240 62	19 07	834 00	.	176 28	451 91	130 96	21 30	.	.	7,873 88
457 26	326 07	.	1,085 51	.	360 42	707 43	225 60	28 40	.	.	10,208 43
481 33	339 76	.	1,058 46	.	320 40	1,070 40	331 14	.	.	.	10,926 47
482 20	339 79	.	1,023 92	.	214 10	1,147 75	328 78	.	.	.	11,000 09
423 02	380 26	.	886 20	.	218 04	812 49	308 68	.	.	.	10,100 74
429 38	361 42	.	929 32	.	238 72	1,021 01	312 68	.	.	.	10,693 92
475 09	334 51	.	891 43	128 38	254 02	1,090 73	337 00	.	.	.	11,327 39
471 89	334 99	.	961 38	256 16	220 32	961 17	349 35	.	74 72	99 30	11,252 37
483 63	406 49	.	1,136 96	286 02	313 87	1,081 19	400 70	.	128 37	152 35	12,798 41
495 68	359 30	.	1,117 32	320 50	237 78	1,215 93	437 36	.	153 89	160 62	12,620 97
461 07	327 33	.	1,091 72	311 20	234 02	885 54	366 46	.	139 11	179 81	11,762 39
5,364 79	3,946 02	79 36	11,824 99	1,302 26	3,032 86	10,816 61	3,695 20	50 34	484 09	692 17	128,685 00

60

N° XIX.

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

MOIS.	STATIONS								
	BIGAKELLEN (No 1)	MALIN'S.	ARVENS	TERMONDE.	CAND.	ABBECS.	OSTEVILLE.	COURRAY.	MOUSCROS.
JANVIER.....	2,653 58	497 44	1,384 40	148 68	1,077 09	299 56	304 30	437 58	63 58
FÉVRIER.....	2,412 32	403 08	1,299 18	126 16	1,074 68	263 03	276 48	409 54	49 26
MARS.....	2,733 30	485 43	1,601 21	187 52	1,373 18	351 71	312 84	521 08	49 90
AVRIL.....	2,654 08	520 76	1,303 16	176 92	1,217 30	413 82	303 70	536 26	76 20
MAI.....	2,842 32	563 04	1,433 67	195 42	1,348 59	402 97	290 68	487 90	63 82
JUIN.....	2,543 39	521 10	1,417 66	180 92	1,309 04	341 31	331 46	464 53	58 00
JUILLET.....	2,589 95	538 84	1,376 54	165 52	1,162 91	349 25	335 76	436 14	68 10
AOUT.....	1,884 00	296 01	957 07	131 32	690 80	306 78	424 24	224 52	68 37
SEPTEMBRE.....	1,926 01	273 74	901 04	115 17	674 34	437 56	346 62	227 12	65 30
OCTOBRE.....	2,108 83	356 44	1,077 67	136 06	755 09	431 60	313 66	245 75	97 00
NOVEMBRE.....	2,050 44	312 69	896 50	120 86	693 03	377 52	302 42	212 15	86 00
DÉCEMBRE.....	1,986 01	300 93	1,073 13	161 58	703 49	408 58	442 04	199 84	96 02
TOTAUX.....	28,585 09	5,089 49	14,921 23	1,866 15	12,080 19	4,563 30	4,033 90	4,404 41	813 41

TOURNAI.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LIÈGE.	VERVIER.	ST-TROND.	BRUXELLES (sub.)	MONS.	CHARLEBOT.	NAMUR.	TOTAUX.
248 83	438 92	241 08	941 12	271 43	185 88	889 69	305 96	118 11	147 65	10,570 95
232 38	391 86	287 74	808 83	205 03	181 62	872 30	318 00	120 30	159 13	10,068 62
304 20	427 86	338 32	1,030 74	333 50	247 91	989 97	416 77	156 50	247 10	12,160 30
354 05	451 20	323 62	1,096 00	376 55	242 80	1,173 05	430 78	177 07	236 21	12,453 31
333 78	491 05	327 73	1,139 72	426 98	213 30	1,229 16	435 17	184 80	230 83	12,604 90
325 68	416 72	349 97	1,061 02	394 51	218 36	1,217 43	391 16	165 90	209 88	11,906 10
338 82	416 12	329 13	1,022 66	393 85	208 60	1,222 19	379 44	200 05	225 17	11,799 07
212 28	218 68	252 94	699 92	298 82	208 97	914 33	298 34	157 99	156 80	8,692 48
268 41	243 15	251 93	757 95	320 22	196 24	851 64	318 98	154 40	157 58	8,488 38
269 78	333 98	291 45	953 26	347 67	213 31	1,139 69	413 69	180 49	190 67	9,528 59
242 82	298 77	240 64	753 50	309 46	178 22	843 05	357 45	180 18	169 52	8,626 42
230 72	331 30	217 99	705 00	270 84	174 82	819 04	346 40	193 14	189 00	8,960 26
3,411 74	4,531 91	3,452 56	10,953 72	4,028 86	2,470 13	12,052 73	4,442 14	1,976 20	2,319 63	125,074 80

64

N^o XX.

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

STATIONS.	REMISE A DOMICILE.			
	PAR 100 KIL. ET AU-DESSOUS.		AU-DESSUS DE 100 KIL., PAR 100 KIL., CALCULÉ DE 10 EN 10 KIL.	
	PRIS ACTUELS. Application de la loi du 1881	PRIS ANCIENS.	PRIS ACTUELS.	PRIS ANCIENS.
	F.	P.	F.	P.
Bruxelles (a)	» 188	» 26	» 188	» 26
Malines	» 188	» 20	» 110	» 18
Auvers	» 128	» 22	» 128	» 22
Louvain	» 118	» 20	» 118	» 18
Tirlemont	» 146	» 20	» 146	» 18
St-Trond	» 18	» 20	» 18	» 20
Liège	» 138	» 20	» 138	» 20
Termonde	» 138	» 20	» 138	» 20
Gand	» 118	» 22	» 146	» 22
Bruges	» 20	» 18	» 20	» 18
Ostende (b)	» 20	» 20	» 20	» 20
Courtray	» 098	» 20	» 098	» 20
Mouscron (c)	» 25	» 20	» 25	» 20
Tournay	» 15	» 20	» 15	» 20
Mons	» 138	» 18	» 138	» 18
Verviers	» 13	» 18	» 13	» 17
Charleroy	» 18	» 18	» 18	» 18
Namur	» 118	» 15	» 118	» 15

PRISE A DOMICILE.		PAR CAMION		Observations
PAR 100 LIT.		DE 1,000 LIT. DE LIQUIDEUR, EN UN RECU DE RECESSIONS A LA STATION.		
PRIX ACQUIES.	PRIX ANCIENS.	PRIX ACQUIES.	PRIX ANCIENS.	
F ₁	F ₂	F ₁	F ₂	
" 004	" 10	1 41	2 00	(a) L'entreprise du camionnage a Bruxelles a été rendue par l'entrepreneur, en vertu de l'art 21 du cahier des charges. Une nouvelle adjudication a eu lieu le 1 ^{er} mai 1864 et n'a point été approuvée par le Ministre. Un nouveau marché devra être conclu pour le service du camionnage a Bruxelles.
" 059	" 10	" 885	1 75	
" 069	" 10	1 035	1 50	(b) Il n'a été déposé une seule soumission a l'adjudication. Cette soumission n'a pas été approuvée, le prix demandé (25 p. 100 d'augmentation, sur les prix du bordereau) ayant paru trop élevé. Le service se fait en vertu d'un marché direct, aux prix du bordereau annexé au cahier des charges de l'adjudication du 1 ^{er} mai.
" 059	" 10	" 885	1 75	
" 073	" 10	1 095	1 75	(c) Aucune soumission n'a été remise a l'adjudication. Le service se fait en vertu d'un marché direct.
" 09	" 10	1 35	"	
" 069	" 14	1 035	1 40	
" 069	" 10	1 035	"	
" 074	" 10	1 11	1 50	
" 10	" 12	1 50	"	
" 10	" 15	1 50	1 50	
" 049	" 10	" 735	"	
" 128	" 10	1 875	"	
" 075	" 14	1 125	1 40	
" 069	" 10	1 085	"	
" 065	" 14	1 975	1 60	
" 09	" 10	1 35	"	
" 059	" 10	" 885	1 00	

N° XXI.

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

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

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

Arrête :

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

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

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

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

Bruxelles, le 9 avril 1844.

A. DECHAMPS.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bruxelles, le 24 janvier 1844.

MASUI.

Bruxelles, le 9 avril 1844.

Vu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAUPS.

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

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

Modèle de soumission.

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

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

Fait à, le 1844.

Le soumissionnaire,

Les cautions,

N^o XXII¹.

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

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

Vu les dites soumissions au nombre de quarante-six ;

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

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

Pour *Bruxelles*, par le sieur Henri Weverbergh ;

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

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

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

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

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

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

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

Pour *Ostende*, par le sieur Delsart ;

Pour *Courtray*, par le sieur Joseph Knockaert ;

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

Pour *Mons*, par le sieur Adolphe Desanfans ;

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

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

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

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

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

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

Arrête :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bruxelles, le 10 juin 1844.

N^o XXII².

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

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

Arrête :

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

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

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

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

Bruxelles, le 18 juin 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XXII³.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

Vu le rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, en date du 13 juillet courant, n^o 10609 ;

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

Arrête :

ART. 1^{er}. La soumission susmentionnée est approuvée. En conséquence le sieur Harduin est déclaré adjudicataire du service du camionnage et du factage des marchandises transportées par le chemin de fer à la station de Mouscron, moyennant les prix du cahier des charges, n^o 33, de 1844, majorés de 25 p. ^o/_o.

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

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

Bruxelles, le 27 juillet 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XXII⁴.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

Arrête :

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

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

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

Bruxelles, le 30 juillet 1844.

A. DECHAMPS.

N° XXIII.

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

DÉSIGNATION DES MOIS.	NOMBRE DE LIEUES DE 5 KILOMÈTRES PARCOURUS POUR LE SERVICE DES			Observations.
	VOYAGERS.	MARCHANDISES	TOTAL.	
Janvier	26,013	12,813	38,826	
Février	24,823	11,307	36,130	
Mars	23,260	11,203	34,463	
Avril	25,304	12,798	38,102	
Mai	27,531	12,404	40,935	
Juin	26,265	13,272	39,537	
Juillet	28,174	14,466	42,640	
Août	28,122	16,105	44,227	
Septembre	28,984	15,375	44,359	
Octobre	27,781	15,191	42,972	
Novembre	26,719	13,707	40,426	
Décembre	28,602	19,456	48,058	
Total	326,431	170,630	497,061	

N° XXIV.

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

LIGNES	NOMBRE DE LIEUES DE 5 KILOM. PARCOURUES					
	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.
DU NORD	4,906	4,694	4,820	4,426	4,600	4,662
DE L'OUEST	10,839	10,011	11,493	10,427	10,712	10,226
DE L'EST	8,400	8,471	8,983	8,910	8,904	9,419
DU MIDI	10,309	9,413	10,096	10,190	10,907	10,513
DE LA VESDRE	4,197	3,739	4,071	4,340	4,806	4,717
TOTAUX	38,821	36,330	39,463	38,293	39,935	39,537

PAR LES LOCOMOTIVES, PENDANT LES MOIS DE						TOTALX.	<i>Observations.</i>
JULIET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.		
4,800	8,042	8,550	7,202	7,964	8,809	67,197	
11,428	12,879	13,098	10,753	10,109	11,730	133,403	
9,047	9,446	10,129	8,828	7,809	8,494	107,839	
10,804	10,956	10,450	11,341	12,021	14,821	131,817	
5,595	6,210	5,333	4,758	4,533	4,604	56,803	
42,640	44,227	44,340	42,072	42,426	48,088	487,061	

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

STATIONS.	NOMBRE DE CONVOIS DE DÉPART OU DE PASSAGE.			NOMBRE TOTAL DE WAGGONS AU DÉPART DES CONVOIS.			NOMBRE MOYEN DE VOYEURS PAR CONVOI, ET DE MARCHANDISES INDIVISIBLEMENT
	CONVOIS de VOYEURS	CONVOIS de MARCHANDISES	TOTAL.	VOITURES DE VOYEURS ou de PACAGES	WAGGONS de MARCHANDISES	TOTAL.	
Bruxelles (Nord) . .	4,045	720	4,775	37,884	9,048	46,932	9.8
Bruxelles (Midi) . .	1,460	207	1,737	14,009	2,077	16,176	9.2
Anvers	1,532	683	2,217	15,850	8,950	24,309	11.0
Tirlemont	2,470	1,504	3,934	20,923	23,053	44,576	11.3
Liège	1,726	732	2,468	15,942	12,864	26,806	10.3
Gand	3,840	732	4,580	30,627	4,207	34,894	7.6
Soignies	2,420	366	2,786	22,219	5,002	26,221	10.1
Courtray	2,160	180	2,308	15,114	1,605	16,719	7.2
Ostende	1,040	"	1,040	3,442	"	3,442	3.1
			25,865			247,275	9.6

86

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

STATIONS.	NOMBRE DE CONVOIS EN DÉPART OU DE PASSAGE.			NOMBRE TOTAL DE WAGGONS AU DÉPART DES CONVOIS.			NOMBRE MOYEN de voitures PAR CONVOI DE VOYAGEURS et de marchandises indistinctement.
	CONVOIS de VOYAGEURS.	CONVOIS de MARCHANDISES.	TOTAL.	VOITURES DE VOYAGEURS et de MARCHANDISES.	WAGGONS de MARCHANDISES.	TOTAL.	
	Bruxelles (Nord) . .	4,144	866	4,810	58,305	9,719		48,022	9.0
Bruxelles (Midi) . .	1,486	732	2,188	14,350	7,767	22,097	10.1
Anvers	1,698	825	2,523	16,769	11,768	28,537	11.3
Tirlemont	2,196	2,012	4,208	22,878	26,455	49,551	11.7
Liège	1,830	1,830	3,660	20,142	28,481	48,623	13.3
Gand	4,028	732	4,788	36,585	8,097	44,682	9.4
Soignies.	2,028	1,464	4,392	23,903	20,980	44,883	10.2
Courtray.	2,196	732	2,928	19,789	6,970	26,760	9.2
Ostende	1,092	"	1,092	9,530	"	9,530	8.7
			30,880			322,474	10.5

N° XXVI.

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

(Du 13 juin 1843 au 27 décembre 1844.)

Arrêté du 13 juin 1843.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

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

Arrête :

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

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

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

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

Bruxelles, le 13 juin 1843.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 31 octobre 1843.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

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

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

Arrête :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bruxelles, le 31 octobre 1843.

A. DECHAUMPS.

Arrêté du 29 novembre 1843.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

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

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

Arrête :

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

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

Bruxelles, le 29 novembre 1843.

A. DECHAUMPS.

Arrêté du 12 avril 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

Arrête :

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

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

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

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

Bruxelles, le 12 avril 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 12 avril 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

Arrête :

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

Ecorces en sacs ;

Sel de soude ;

Les bières.

Bruxelles, le 12 avril 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 30 avril 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

Arrête :

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

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

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

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

Bruxelles, le 30 avril 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 3 mai 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Revu l'arrêté ministériel du 31 octobre 1843 ;

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

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. A dater du 10 mai 1844, le prix fixé au *litt.* C, de l'arrêté ministériel du 31 octobre 1843, pour le transport, par location de waggons, des marchandises de la 1^{re} classe, sera réduit à fr. 1-70 par waggon et par lieue, y compris retour à vide, outre le prix de fr. 3 par waggon et par jour, indiqué au *litt.* A du même arrêté.

Bruxelles, le 3 mai 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 7 octobre 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

Arrête :

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

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

Bruxelles, le 7 octobre 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 29 octobre 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Revu son arrêté du 12 avril 1844, n^o 526;

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

Arrête :

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

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

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

Bruxelles, le 29 octobre 1844.

A. DECHAMPS.

Arrêté du 27 décembre 1844.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

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

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

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

Vu les propositions de M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, en date du 16 décembre courant, n° 18738, *Transport* ;

Arrête :

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

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

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

Bruxelles, le 27 décembre 1844.

A. DECHAMPS.

N^o XXVII.*Documents relatifs au tarif international belge-rhénan.**Rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation.*

Bruxelles, le 20 septembre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tandis que par le chemin de fer, ces prix ont pu être réduits, pour ce qui se transportait par roulage ordinaire et

accéléré de	4 $\frac{1}{2}$ à 6 $\frac{1}{2}$
Et par messageries	10 à 20

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le directeur,
MASU.

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

A. — Voyageurs.

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

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

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

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

B. — Bagages.

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

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

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

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

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

C. — Equipages.

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

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

D. — Chevaux et bestiaux.

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

E. — Finances.

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

Sur le chemin de fer belge :

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

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

Sur le chemin de fer rhénan :

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

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

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

F. — *Marchandises.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

l'emballage est en mauvais état, ni celles dont le transport est difficile ou dangereux. Si elle soupçonne quelque fraude dans la déclaration, elle peut faire ouvrir les colis en présence des intéressés.

ART. 25. Les objets du poids d'un kilogr. et au-dessous, ne peuvent être acceptés par le chemin de fer rhénan, ils doivent être remis aux postes prussiennes.

ART. 26. Les marchandises transportées de station à station doivent être déchargées et enlevées 24 heures après leur arrivée; après ce délai, l'administration décline toute responsabilité.

Elle peut permettre le dépôt moyennant 12 pfennings en Prusse et un décime en Belgique par quintal métrique et par jour pour magasinage. Pour chaque waggon non déchargé dans les 24 heures, il sera payé une taxe de fr. 5 par waggon et par jour.

ART. 27. Les marchandises en vrac seront chargées et déchargées par les soins et aux frais de l'expéditeur ou du destinataire.

L'administration s'en charge au prix de fr. 1-50 par waggon pour chaque opération.

ART. 28. Le chargement et le déchargement des marchandises ne sont pas obligatoires les dimanches et les grandes fêtes de l'année.

ART. 29. Les lettres de voiture et les décomptes ne sont reconnus par l'administration que lorsqu'ils portent le timbre du bureau d'expédition ou la signature du chef de station ou de son délégué.

ART. 30. Les marchandises peuvent être expédiées soit en ports payés soit en ports à recevoir.

Fait en double expédition, le 21 août 1843.

MASUI, DAUMAN, HECK et HAUCHECORNE.

Approuvé dans la séance de la direction du chemin de fer rhénan, le 28 août 1843.

HAUCHECORNE, *directeur spécial.*

ARNON.

Bruxelles, le 21 octobre 1843.

Vu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

Tableau annexé à la convention provisoire du 21 août 1943 réglant le tarif international belge-rhénan.

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES	PRIX PAR 1,000 KILOG. NET PÂS LIÈGE. LA CHARGE N'ÉTAIT ADMISE QUE PAR 4,000 à 4,500 KILOG.			Observations.
	CHEMIN DE FER BELGE.		CHEMIN DE FER RHÉMAN.	
	POUR 20 LITRES EN PLEIN.	AN RÉGIMEN DE 20 LITRES.		
Transports par charges complètes de 4.000 à 4.500 kilog. 1 ^{re} classe.				
Ardoises, asphalte, bois de construction en général en bûches ou en planches, bois de tournure en blocs, bois de charpente, bragues, canots, congères, cerceaux, caux montés en caisses, écorces, écorées, négrais, fer en gueuses en blocs ou écorés, fruits secs d'Allemagne, grains de trèfle et de genévre, gravier, houille, manganèse en tonneaux, marbres en blocs, marchandises en fer d'Allemagne emballées, métaux en fonte, en saumons ou en lingots, mine de plomb, minerais, minium, moutelle et finaille en baril, os emballés, pommes, pavés, pierres hautes ou non faillées, pierres à aiguiser et à lustrer, pierres meulières et pierres lithographiques, résine, safran, safran, sel, strop, smalte, sulfate de baryte, terres, touches, tourteaux, trass en pierres, talles et objets analogues	• 04½	• 05	• 05	Tous les objets ci-dessus sont livrés de station à station. En ce qui concerne les marchandises en fer d'Allemagne, elles ne doivent pas dépasser 500 kil. Elles ne doivent pas être emballées dans des caisses de plus de 25 centimètres.
2 ^e classe.				
Bières, bois de teinture emballés, borax, chilles, chiffons et rogures, café, résines, résines, chaux en sacs et en baril, clous, cordages vici, corinthiens, coton, crème de tartre, cuirs, cumin en racines, dents d'éléphants, écorces en sacs, farines, fer-blanc, fil, gâteaux, goudron, graisses, huiles de kerosène, huiles, laines, laines, lignite, lins et étoupes emballés et non emballés de Nuremberg, noix, noix sans la coque ou sans la coque, bois, papier, pierres taillées, plâtre, poissons, pommes de terre, potasse, potasse de grès, quercitron, safran et coquilles, riz, sacs de coton et de sangliers, sou, soude, sucre en bâtons, sucre, tabac en feuilles et en tiges, tôles, trass en tonneaux, verre cassé et à vitre en caisses, vins, vinaigre et objets analogues	• 05	• 05½	• 06½	
3 ^e classe.				
Tous les objets non compris dans les deux premières classes	• 06	• 06½	• 07½	
	PRIX PAR 100 KILOG. NET PÂS LIÈGE. POUR LES CHARGES DE MOINS DE 4,000 KIL.			
	CHEMIN DE FER BELGE.		CHEMIN DE FER RHÉMAN.	
	POUR 20 LITRES EN PLEIN.	AN RÉGIMEN DE 20 LITRES.		
Transports par charges incomplètes.				
De 500 à 4,000 kilog. (sans que la taxe soit inférieure à celle de 500 kilog.)	• 08	• 08	• 08	
De 50 à 500 kilog. (sans que la taxe soit inférieure à celle de 50 kilog.)	• 10	• 10	• 10	
De 5 à 50 kilog. (sans que la taxe soit inférieure à celle de 5 kilog.)	• 20	• 22	• 22	
De 5 kilog. et au-dessous (quelle que soit la distance, y compris la remise à domicile).				
Chemin de fer belge	fr. • 60			
Chemin de fer rhénan	• 65			

Arrêté ministériel approuvant la convention provisoire du 21 août 1843 et le tableau y annexé.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu la convention provisoire conclue entre la direction du chemin de fer rhénan et le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, réglant les prix et les conditions du transport des voyageurs et des marchandises de toute espèce entre le chemin de fer belge et le chemin de fer rhénan ;

Vu le tableau annexé à ladite convention indiquant la classification des marchandises et les bases des prix à appliquer aux tarifs des transports internationaux ;

Vu également le rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, du 20 septembre 1843, 3^e division ;

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. La convention et le tableau susmentionnés sont approuvés provisoirement et recevront leur exécution immédiate pour tous les transports qui s'effectueront entre le chemin de fer rhénan et les chemins de fer de Belgique.

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

Bruxelles, le 21 octobre 1843.

A. DECHAMPS.

N^o XXVIII.

Convention conclue entre l'administration des chemins de fer belges et la direction du chemin de fer rhénan, pour l'établissement du service international.

Entre l'administration du chemin de fer de la Belgique, représentée par M. MASU, directeur des chemins de fer en exploitation :

Et la direction du chemin de fer rhénan, représentée par M. ПЛУМЕРСОНЕ, directeur spécial de ladite société ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Afin d'arrêter le mode le plus sûr, le plus facile et le plus économique d'exploitation sur les sections-frontières, entre Aix-la-Chapelle et Verviers, il y aura un service commun qui commencera d'un côté à la station de Verviers et de l'autre au haut du plan incliné aboutissant à la station d'Aix-la-Chapelle.

ART. 2. L'administration du chemin de fer belge se charge, pour son compte, de la traction des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que des convois extraordinaires qui pourraient avoir lieu, en plaçant ses locomotives avec le personnel nécessaire à cette traction en avant des convois.

ART. 3. A cet effet, il sera construit par la société du chemin de fer rhénan et à ses frais, au haut du plan incliné d'Aix-la-Chapelle, une remise avec atelier et forge, distribuée de manière à placer 4 à 5 locomotives, à pouvoir y exécuter les petites réparations, et à y établir un magasin pour des objets nécessaires au service, tels que fers, huiles, graisse, etc. etc.

Il y sera également construit par ladite société et à ses frais, une station d'eau avec réservoir et colonne hydraulique et un magasin à coak, ainsi que les plates-formes, excentriques et voies d'évitement nécessaires au service.

ART. 4. Tous ces locaux et objets indiqués à l'art. 3, seront mis à la disposition des employés, machinistes et ouvriers de l'administration du chemin de fer belge, qui y placera, pour son compte, un atelier avec les ustensiles et outils nécessaires à l'entretien et à la réparation des locomotives et tenders.

ART. 5. Ladite administration y entretiendra également le magasin à coak et un petit magasin de matériaux, tels que fers, huiles, cotons, etc., pour l'allumage, l'entretien et le nettoyage des locomotives et tenders.

ART. 6. Le personnel nécessaire pour la traction des locomotives, ainsi que pour leur entretien, y compris un garde-frein par convoi de marchandises, sera désigné et payé par l'administration du chemin de fer belge.

ART. 7. Il sera pourvu, par la direction du chemin de fer rhénan, à une habitation pour un chef d'atelier ou pour le garde des locaux et objets dépendant du service du chemin de fer belge.

ART. 8. Tout le personnel de l'administration belge, résidant et travaillant sur le territoire prussien, se conformera aux lois du pays et se soumettra aux instructions et ordres de service existant ou à émaner de la direction du chemin de fer rhénan.

ART. 9. Par contre, la direction du chemin de fer rhénan pourvoira à tout le reste du service des convois de voyageurs, pour ce qui regarde les voitures et le personnel qui doit y être attaché.

ART. 10. A cet effet, la direction du chemin de fer rhénan placera, à ses frais, un chef et les gardes-convoi, ainsi que le nombre de gardes-frein nécessaire par chaque convoi, dont le chef le dirigera sur toute l'étendue de la ligne entre Aix-la-Chapelle et Verviers, ayant sous ses ordres les machinistes et les chauffeurs belges.

ART. 11. Dès que le personnel du chemin de fer rhénan aura passé la frontière belge et se trouvera fonctionner en Belgique il sera soumis aux mesures d'ordre et de police arrêtées par le Gouvernement belge.

ART. 12. En cas de contravention et d'insubordination de la part des employés dont il est fait mention aux art. 8 et 11, il en sera référé à leurs chefs respectifs, pour qu'ils soient punis, sans préjudice des poursuites judiciaires auxquelles ils pourront être exposés, si par leur conduite ou actions ils ont occasionné quelque accident.

ART. 13. Les voitures pour personnes, actuellement en usage sur le chemin de fer rhénan, pourront servir également sur la section du chemin de fer belge, entre la frontière et Verviers; celles affectées pour le service de frontière devant cependant être numérotées, et leurs numéros être indiqués spécialement.

ART. 14. L'administration du chemin de fer belge se charge de faire mettre les voitures pour voyageurs sous toit, lorsqu'elles devront passer la nuit à Verviers. Les grandes réparations de ces voitures se feront à Aix-la-Chapelle. Les petites réparations urgentes auront lieu à Verviers, par l'administration du chemin de fer belge, pour compte du chemin de fer rhénan.

ART. 15. Toutes les dépenses qui seront faites de part ou d'autre pour compte de l'autre partie contractante, soit pour réparation, soit pour fourniture quelconque, seront justifiées par pièces comptables dûment certifiées par les chefs de service compétents et soldées par trimestre réciproquement.

ART. 16. Les voitures de bagages du chemin de fer rhénan, affectées au service de la frontière, n'iront que jusqu'à Verviers, où le déchargement des bagages se fera complètement, pour être rechargés sur des voitures belges.

Les voitures de bagages belges, allant d'ordinaire jusqu'à Aix, pourront poursuivre leur route en destination jusqu'à Cologne. Dans ce dernier cas elles serviront de préférence pour charger les bagages des voyageurs vers la Belgique qui dépasseront la frontière.

ART. 17. Les convois de marchandises en destination pour la Belgique et venant de la Belgique en destination pour la Prusse, seront remorqués par les locomotives belges en station à Verviers et au haut du plan incliné d'Aix-la-

Chapelle. Le service du personnel se fera comme pour les convois de personnes, c'est-à-dire que le chef, les gardes du convoi et un garde-frein seront mis à la disposition du service par la société du chemin de fer rhénan et pour son compte, et que le machiniste, le chauffeur et un garde-frein le sera de la part de l'administration du chemin de fer belge.

ART. 18. Pour ce qui est des waggons pour le transport des marchandises, des équipages, des chevaux et bestiaux, le système des waggons fermés à portes-coulisses étant admis de part et d'autre, sur le même pied de confectionnement, et ceux ouverts, à couvrir par des bâches ou non, des équipages et bestiaux étant également du même calibre, ces waggons circuleront avec les marchandises, équipages et bestiaux dont ils seront chargés jusqu'à leur destination, c'est-à-dire d'un côté jusqu'à celles d'Aix-la-Chapelle, d'Eschweiler, de Duren et de Cologne, et de l'autre de Verviers, Liège, Tirlémont, Louvain, Malines, Anvers, Bruxelles, Gand, Ostende, Courtray, Tournay et Mons, où, jusqu'à plus ample expérience, les déchargements devront avoir lieu en tout cas. Sont exceptés, cependant, les waggons transportant des équipages qui pourront aller à toute destination requise.

ART. 19. Il sera tenu compte de part et d'autre de la circulation des waggons de marchandises, d'équipages et de bestiaux dans tous les cas où ces waggons dépasseraient d'un côté Verviers pour aller à l'une des destinations plus éloignées en Belgique désignées à l'art. 18, et de l'autre côté dépasseraient Aix-la-Chapelle, pour aller à une destination plus éloignée en Prusse.

Ce compte aura pour élément la distance parcourue, par lieue de 3,000 mètr. ou par mille de 7,500 mètr.; et par waggon chargé quelconque. Après l'expiration de chaque trimestre, les deux administrations contractantes produiront réciproquement leurs comptes d'après le relevé des registres respectifs, pour trouver le nombre de lieues parcourues par les waggons chargés, ayant dépassé Verviers et Aix-la-Chapelle. Elles établiront sur ce relevé un décompte d'après le reliquat duquel on compensera d'une part ou de l'autre, le surplus par un dédommagement de 25 centimes par lieue parcourue, pour chaque waggon chargé.

Les retours à vide des waggons rentrant aux lieux de départ d'Aix-la-Chapelle et de Verviers, ne compteront point ni d'un côté ni de l'autre, soit pour le trajet, soit pour leur stationnement à l'étranger, pour les deux premiers jours après avoir dépassé lesdits points de départ; un plus long séjour des waggons à vide, restant à l'étranger sans être utilisés pour rentrer aux lieux de départ, sera dédommagé par une somme de fr. 2 par journée de 24 heures.

ART. 20. Pour ce qui regarde, par contre, le service des waggons de marchandises, de bestiaux et d'équipages entre Aix-la-Chapelle et Verviers, l'emploi des waggons chargés ou vides se fera réciproquement sans compensation aucune de part et d'autre, comme si ce service n'en formait qu'un seul et même, les administrations contractantes s'engageant réciproquement à pourvoir aux besoins de ce service et à avoir soin des intérêts réciproques comme si c'était les leurs propres.

Il en sera de même quant au service de traction des convois à effectuer de la part de l'administration belge aux termes de l'art 2 et celui des voitures et du

personnel à effectuer aux termes des art. 9, 10 et 17, par la société du chemin de fer rhénan entre Aix-la-Chapelle et Verviers, les dépenses, y compris celles provenant des locaux à mettre à la disposition de l'administration du chemin de fer belge, d'après l'art. 3, revenant, *vice versa*, à peu près au même total.

ART. 21. Les administrations contractantes prendront des mesures pour qu'aucune voiture de transport quelconque ne reste pas plus de deux mois sans être rentrée aux ateliers de réparations à Malines et à Aix-la-Chapelle, afin d'être revues à fond en détachant le train de dessous, ce qui sera reconnu par des marques distinctives au dehors des voitures. Les locomotives belges circulant sur le territoire prussien devront également être vérifiées à fond tous les six mois au moins, et devront être soumises avant leur mise en activité, quant aux moyens de sécurité, au contrôle du Gouvernement, suivant les lois du pays.

ART. 22. Si, outre les convois de marchandises ordinaires, des convois de marchandises et de houille spéciaux devaient s'établir entre Aix-la-Chapelle et Eupen, les locomotives belges et le personnel qui y est attaché en opéreront la traction sur le chemin de fer jusqu'à Herbesthal, sauf une indemnité à fixer ultérieurement d'après les résultats de la dépense effective qu'occasionne la traction de convois analogues en Belgique, suivant le service de l'année précédente, indemnité qui sera régularisée également par suite des décomptes réciproques du trimestre.

ART. 23. Toute demande d'indemnité adressée du chef de retard, d'entrave, de perte ou d'avarie, sera à la charge de l'administration sur le territoire de laquelle le fait aura eu lieu, les cas de force majeure exceptés.

ART. 24. En cas d'accident aux convois mixtes entre Verviers et le sommet du plan incliné d'Aix-la-Chapelle, les conséquences en seront supportées, savoir :

a. S'ils résultent de l'état de la voie de son entretien et du personnel de la route et des stations, par l'administration respective du chemin sur lequel l'accident a eu lieu ;

b. S'ils résultent du fait des locomotives, tenders ou du personnel qui y est attaché, par l'administration belge ;

c. S'ils résultent du fait des voitures et du personnel qui y est attaché, par l'administration rhénane ;

d. Enfin, s'il s'agit de waggons à marchandises, équipages, etc., ce sera par l'administration à laquelle ils appartiennent.

Quant aux waggons dépassant Verviers et Aix-la-Chapelle, les dispositions des lettres a et d leur sont applicables.

ART. 25. Le nombre des convois de voyageurs et de marchandises pour le service commun entre Verviers et Aix-la-Chapelle et les heures de départ, seront déterminées par des décisions spéciales concertées entre les deux administrations pour les différentes périodes.

ART. 26. Le Gouvernement belge et la direction du chemin de fer rhénan pourront conserver ou changer à leur gré, leurs tarifs respectifs.

Chacune des deux administrations fera opérer les recettes sur son territoire, suivant le mode qui lui conviendra le mieux.

Les deux administrations tâcheront cependant de mettre, autant que possible, d'accord les formes de perception et d'expédition en général, pour donner autant de facilité que possible au public.

ART. 27. A cet effet, on procédera aux villes de départ, désignées à l'art. 18, ainsi qu'au bureau de frontière d'Herbesthal, dès l'ouverture des deux chemins de fer aboutissant à la frontière, à la perception des droits de transport dus pour personnes, bagages, équipages, marchandises et bestiaux jusqu'aux villes de destination désignées à l'art. 18, en ajoutant aux tarifs belges les tarifs de la société du chemin de fer rhénan, et *vice versa*, à ceux de cette dernière, les tarifs belges au taux de fr. 3-75 le thaler de Prusse et en établissant des comptes ouverts spéciaux pour chacune des dites stations belges ou rhénanes dans les registres de perception et de récapitulation.

Outre cela une perception et tenue de livres pareille, aura lieu pour les voyageurs, et tous les objets qui circuleront intermédiairement entre les stations d'Aix-la-Chapelle et de Verviers, à destination pour les stations de Dolhain, Herbesthal (Eupen), Astenette et Hergemael.

ART. 28. Il sera établi à Herbesthal sur la frontière des deux pays un bureau commun de recette et d'expédition, pour le chemin de fer, dont les employés qui y seront attachés feront le service commun pour le compte des deux parties contractantes, en tenant cependant des registres séparés pour chaque administration.

La communauté de fonctions des employés de ce bureau ne pourra cependant avoir lieu qu'autant que le régime des douanes n'y porte obstacle.

ART. 29. Le contrôle des recettes s'établira réciproquement au moyen des registres de recettes vérifiés et arrêtés, et, en outre, pour les marchandises et bagages, au moyen des reçus donnés par les destinataires.

Les deux administrations dresseront et se communiqueront réciproquement les décomptes mensuels dont la vérification pourra être faite dans les bureaux respectifs par les contrôleurs des deux services.

Ces décomptes auront pour objet les sommes perçues pour le compte de l'administration alliée, d'après son tarif, en sus des sommes perçues d'après ses propres tarifs, et il en sera dressé un tableau général par station et par catégorie de recette.

ART. 30. La remise du reliquat des sommes dues s'opérera de suite, après l'échange des décomptes arrêtés, vérifiés et trouvés en règle de part et d'autre.

Cette remise aura lieu dans les trois jours, dans les caisses des receveurs de Verviers ou d'Aix-la-Chapelle, ou bien dans celles de Bruxelles et Cologne, au gré des deux administrations respectives.

ART. 31. Les directeurs respectifs chargés de l'exploitation des deux chemins de fer sont autorisés à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente convention et à prendre, à cet effet, telle décision qu'ils jugeront convenir, mais de commun accord.

ART. 32. La présente convention recevra son exécution, à dater du jour de l'établissement du service sur la partie du chemin de fer belge et rhénan aboutissant à la frontière. Elle sera révoquée moyennant résiliation, au moins un an d'avance, pour ce qui concerne le service des locomotives et des voitures

entre Aix-la-Chapelle et Verviers, et moyennant trois mois d'avance, pour les autres parties du service.

ART. 33. Les contractants se réservent l'approbation, d'une part, de M. le Ministre des Travaux Publics, à Bruxelles, et, de l'autre, de la direction du chemin de fer rhénan, à Cologne.

Fait en double expédition, à Bruxelles, le 6 mars 1843.

MASUI. HADCHÉCORNE.

Genehmigt Coln, den 17 may 1843.

Die Direction der rheinischen Eisenbahn Gesellschaft,

AMMON. SCHNITZLER.
HANSEMAN. HIRTE.

Bruxelles, le 10 mai 1843.

Vu et approuvé :
Le Ministre des Travaux Publics,
A. DECHAMPS.

N° XXIX.

Documents relatifs à l'établissement d'un service provisoire de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres, pour le transport des dépêches et des voyageurs.

Convention entre le Département des Travaux Publics de Belgique et l'administration du chemin de fer de Londres à Douvres, pour l'établissement d'un service supplémentaire de la poste aux lettres, au moyen d'un bateau à vapeur, à établir entre Ostende et Douvres.

1^o Moyennant le paiement de 1,000 liv. sterl. par an, plus la restitution des frais de port et de pilotage à Ostende, la société du chemin de fer de Londres à Douvres s'engage à établir un service supplémentaire de la malle entre les ports de Douvres et Ostende, au moyen d'un bateau à vapeur partant d'Ostende pour Douvres les mardi et vendredi et de Douvres pour Ostende les jeudi et dimanche de chaque semaine. Les dépêches seront transportées par ce bateau sans autres frais pour le Gouvernement belge.

2^o Annulé de commun accord.

OBSERVATION. Cet article concernait le transport des marchandises.

3^o La société du chemin de fer du Sud-Est pourra transporter les voyageurs, les bagages et les articles de diligence, sans s'exposer au paiement des droits de tonnage, pilotage ou autres.

4^o Tout paiement fait par le Gouvernement anglais au Gouvernement belge, du chef de ce nouveau service, appartiendra exclusivement au Gouvernement belge.

5^o Le produit du transport des voyageurs, ainsi que des paquets, marchandises, etc., appartiendra exclusivement à la société du chemin de fer du Sud-Est.

6^o Le prix à payer par les voyageurs, entre les ports de Douvres et Ostende, n'excédera dans aucun cas celui exigé par les bateaux du Gouvernement anglais.

7^o La société du chemin de fer du Sud-Est s'efforcera de faire arriver le bateau de Douvres à Ostende avant 3 heures de l'après-midi; il quittera Ostende à 3 $\frac{1}{2}$ heures du matin.

M. Bareel s'engage à interposer ses bons offices pour engager le Gouvernement anglais à reconnaître le bateau comme malle, dans le but de le faire exempter des frais de port à Douvres.

Le premier voyage aura lieu le dimanche 23 juillet courant, moyennant que la ratification de cette convention soit remise au secrétaire de la société du chemin de fer du Sud-Est, le 24 de ce mois. Dans le cas que cette ratification n'aurait pas lieu au dit jour, cette convention sera considérée comme nulle et

non avenue. La présente convention durera douze mois, et, si le Gouvernement belge le désire, la société du chemin de fer du Sud-Est la continuera pour un terme de six mois, pourvu qu'il en soit donné avis au secrétaire du dit chemin de fer par ledit Gouvernement, trois mois avant l'expiration du terme convenu, d'une année.

La question de la délivrance de coupons de voyageurs pour le parcours entier ayant été discutée, l'utilité en a été reconnue, et les détails concernant sa mise à exécution feront la matière d'un arrangement ultérieur.

Ostende, le 17 juillet 1844.

DE BAVAY.

RICHARDS.

Ratification de la convention du 17 juillet, par M. le Ministre des Travaux Publics.

A Monsieur JOHN WHITEHEAD, secrétaire de la compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres.

Bruxelles, le 19 juillet 1844.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous informer que je donne mon entière approbation à la convention qui a été signée à Ostende, le 17 de ce mois, par M. Richards, vice-président de la Société du chemin de fer de Londres à Douvres, représentant cette compagnie, et par M. De Bavay, secrétaire-général de mon département, agissant au nom du Gouvernement belge.

Le nouveau service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres devra en conséquence être mis à exécution le 28 du présent mois, conformément au n° 7 de la convention prémentionnée.

Recevez, je vous prie, Monsieur, l'expression de mes sentiments de haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAUPS.

Convention additionnelle réglant le mode de comptabilité pour le service des transports entre l'Angleterre, la Belgique et la Prusse.

En conformité du dernier paragraphe de la convention du 17 juillet 1844, il est convenu entre les soussignés délégués de l'administration des chemins de

fer de Belgique et de la société du chemin de fer de Douvres à Londres, que le mode de comptabilité pour le service des transports entre l'Angleterre, la Belgique et la Prusse, sera établi d'après les dispositions suivantes, savoir :

A. — Voyageurs.

1^o Des coupons de 1^{re} et de 2^e classes seront délivrés aux stations du chemin de fer du Sud-Est à Londres, pour le parcours entier (*viâ* Douvres) jusqu'à Bruxelles, Anvers, Aix-la-Chapelle et Cologne, stations dans lesquelles on délivrera également des coupons pour Londres.

2^o Pour le trajet de Londres à Ostende, et *vice versa*, il sera délivré un coupon détaché de sa souche qui devra être échangé au bureau de la station d'Ostende, contre les coupons ordinaires de chaque administration.

3^o Les voyageurs qui prendront place pour le trajet entier de Londres à Cologne, et *vice versa*, pourront séjourner dans les villes d'Ostende, Bruges, Gand, Bruxelles ou Anvers, Louvain, Liège, Yverriens et Aix-la-Chapelle; ils recevront, à cet effet, des coupons munis d'une souche pour chacune des localités précitées. Ces coupons seront valables pendant un mois à dater de leur distribution.

Si le voyageur désire s'arrêter dans des localités non désignées sur son coupon, il devrait se pourvoir d'un coupon supplémentaire valable pour le trajet qu'il aurait à parcourir.

4^o Les voyageurs qui ne prendront place que pour le parcours de Londres à Bruxelles ou Anvers, et *vice versa*, devront faire le trajet directement.

5^o Les enfants paieront place entière lorsqu'ils occuperont la place d'un voyageur.

6^o En général les coupons n'auront de valeur que pour autant qu'ils auront été revêtus du timbre de l'administration intéressée.

B. — Bagages.

7^o Provisoirement les bagages seront transportés d'après les règlements des parties contractantes sur leurs parcours respectifs. Il sera examiné ultérieurement s'il y a lieu de modifier cette disposition en adoptant l'inscription définitive des bagages au premier point de départ pour le parcours entier.

8^o Lorsque le voyageur séjournera dans les villes renseignées sur son coupon de voyageur, il devra, à son départ de ces villes, faire réinscrire ses bagages. Cette réinscription aura lieu gratuitement sur l'exhibition du coupon à séjours pour autant toutefois que le poids ne présente pas un excédant de plus de 20 kilog. sur le poids primitif.

C. — Équipages, chevaux, chiens.

9^o Pour le trajet de Londres à Ostende, et *vice versa*, il sera délivré aux voyageurs, propriétaires ou conducteurs d'équipages, de chevaux ou de chiens,

un billet détaché de sa souche qui devra être échangé au bureau de la station d'Ostende, contre les bulletins ordinaires de chaque administration.

10° Les voyageurs qui prendront place dans leur voiture seront astreints au paiement d'une place de 1^{re} classe.

Lorsqu'ils se placeront dans les voitures du convoi, ils paieront conformément au tarif. Lorsque les voyageurs, propriétaires d'équipages ou de chevaux, séjourneront dans les villes renseignées sur les coupons, ils devront, à leur départ de ces villes, faire réinscrire lesdits équipages ou chevaux.

Cette réinscription aura lieu gratuitement sur l'exhibition du coupon à séjours.

11° Tous les chiens indistinctement, seront assujettis à la taxe du tarif.

D. — Dispositions générales.

12° Les prix de transport seront perçus d'après les tarifs ci-annexés.

13° Les décomptes seront liquidés mensuellement. L'administration belge dressera à cet effet un état en double des sommes dues à chaque administration. A cet état seront annexés, comme pièces justificatives, les coupons et bulletins échangés au bureau de la station d'Ostende. L'acceptation et la rectification du décompte par la société du chemin de fer de Londres à Douvres, devra avoir lieu endéans les 15 jours qui suivront l'expiration du mois. Le paiement des sommes formant le reliquat des décomptes, s'effectuera 8 jours après l'acceptation.

14° Lorsque des changements devront être apportés dans les tarifs, il en sera donné avis de part et d'autre, 15 jours avant l'introduction de la mesure.

Londres . le 24 juillet 1844.

WHITEHEAD.

CHANTRELL.

FASSIAUX.

Vu l'impossibilité d'obtenir pour la date du 28 juillet la mise à exécution de la présente convention, en ce qui concerne l'administration rhénane, il est entendu que les voyageurs partant de Londres pour Cologne, ne pourront s'arrêter à Aix-la-Chapelle, que lorsque les formalités nécessaires auront été remplies vis-à-vis de la dite administration.

WHITEHEAD.

CHANTRELL.

FASSIAUX.

l'art. 1^{er}, il est jugé nécessaire d'ajouter une seconde note, afin d'en déduire les motifs.

Il avait paru aux directeurs du chemin de fer du Sud-Est que l'intérêt des parties contractantes exigeait la distribution des coupons de 3^e classe. Une proposition à cet effet ayant été formulée, fut fortement combattue par les délégués de l'administration belge, comme étant contraire à leurs instructions. Il fut ensuite proposé et convenu qu'au lieu des coupons de 2^e classe ceux de la 3^e classe seraient délivrés à Ostende, pour le trajet de Douvres à Loudres, comme moyen de diminuer le prix du parcours entier, avec la réserve toutefois que les porteurs de ces coupons de 3^e classe auraient la faculté de les échanger à Douvres contre des coupons de 2^e classe, en payant la différence, ainsi que cela serait stipulé au verso des coupons du chemin de fer du Sud-Est.

WHITEHEAD.

CHANTRELL.

FASSIAUX.

N^o XXX.

Dispositions relatives à l'exécution des conventions avec la compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres.

ORDRE DE SERVICE.

(1^{er} août 1844.)

A dater du 4 août courant un service régulier sera établi entre Ostende et Londres (par Douvres) pour le transport des voyageurs, bagages, équipages, chevaux et chiens.

Les départs des bateaux à vapeur auront lieu aux jours et heures ci-après :

D'Ostende à Douvres.

Les mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi et dimanche. de 8 à 9 heures du matin.

De Douvres à Ostende.

Les mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi et dimanche, entre 4 et 9 heures du matin.

Provisoirement les dits transports ne seront admis qu'aux bureaux de Londres, Bruxelles, Anvers, Aix-la-Chapelle et Cologne.

Les taxes seront établies d'après les tarifs ci-annexés.

Le mode de comptabilité est réglé comme suit :

A. — Voyageurs.

ART. 1^{er}. Pour les parcours au-delà d'Ostende en partant, soit de l'Angleterre, soit de la Belgique ou de l'Allemagne, il sera délivré un billet, détaché de sa souche, que le voyageur échangera au bureau de la station d'Ostende contre les coupons spéciaux de chaque administration.

ART. 2. Les voyageurs qui auront pris place pour le trajet entre Londres et Cologne ou Aix-la-Chapelle, pourront séjourner dans les villes d'Ostende, Bruges, Gand, Bruxelles ou Anvers, Louvain, Liège, Verviers et Aix-la-Chapelle. Toutefois, le coupon qui leur sera délivré à cet effet ne sera valable que pour un mois.

Ces voyageurs recevront :

En partant de Londres :

- 1° Un coupon pour le trajet de Londres à Douvres ;
- 2° Id. id. Douvres à Ostende ;
- 3° Un billet à échanger à Ostende contre des coupons d'Ostende à Herbesthal et d'Herbesthal à Aix ou Cologne, munis d'autant de souches qu'il y a de séjours accordés.

En partant de Cologne ou d'Aix-la-Chapelle :

- 1° Un coupon à souches pour le trajet de Cologne ou d'Aix à Herbesthal ;
- 2° Id. id. d'Herbesthal à Ostende, avec faculté de séjourner dans les villes ci-dessus désignées ;
- 3° Un billet à échanger à Ostende contre des coupons d'Ostende à Douvres et de Douvres à Londres.

Ceux de ces voyageurs qui s'arrêteront dans d'autres localités que celles désignées sur leur coupon, devront se pourvoir d'un coupon supplémentaire pour le trajet qu'ils auront à parcourir.

ART. 3. Les gardes-convois auront soin de détacher les souches des coupons permettant les séjours, à mesure que les divers trajets y indiqués auront été parcourus.

ART. 4. Les voyageurs qui ne feront que le trajet entre Londres et Bruxelles ou Anvers, ne pourront séjourner qu'à Ostende, pourvu toutefois que ce séjour ne dépasse pas 24 heures.

Ces voyageurs recevront :

En partant de Londres :

- 1° Un coupon pour le parcours de Londres à Douvres ;
- 2° Id. id. Douvres à Ostende ;
- 3° Un billet à échanger à Ostende contre un coupon ordinaire d'Ostende à Bruxelles ou Anvers.

En partant de Bruxelles ou d'Anvers ;

- 1° Un coupon ordinaire de Bruxelles ou d'Anvers à Ostende ;
- 2° Un billet à échanger à Ostende contre des coupons pour les parcours d'Ostende à Douvres et de Douvres à Londres.

ART. 5. Les chefs de station feront la demande de ces coupons, en suivant la marche tracée pour le service intérieur.

ART. 6. Toutes les dispositions en vigueur sont maintenues pour la tenue des comptes et l'emploi des coupons concernant les parcours belge et rhénan.

ART. 7. Un état spécial indiquant le nombre exact des billets délivrés chaque jour, devra être adressé à la direction avec les états journaliers concernant le service intérieur et rhénan.

Cet état indiquera en outre le nombre de coupons recueillis par les gardes et remis à destination, coupons qui devront s'y trouver annexés.

ART. 8. Il sera tenu au bureau d'Ostende un compte détaillé des billets qui y seront échangés pour les parcours au-delà.

Ce compte sera établi dans un registre conforme au modèle en usage, et indiquera au débet le nombre de coupons distribués et au crédit le nombre de billets reçus en échange de ces coupons.

ART. 9. Les enfants paieront place entière lorsqu'ils occuperont la place d'un voyageur.

B. — Bagages.

ART. 10. Provisoirement les bagages seront transportés d'après les règlements adoptés par chaque administration.

La taxe ne pourra donc être établie que pour le parcours *depuis ou jusqu'à* Ostende, où la réinscription sera obligatoire pour les bagages arrivant d'Angleterre.

ART. 11. Lorsque les voyageurs séjourneront dans les villes renseignées sur leur coupon, ils devront, à leur départ de ces villes, faire réinscrire leurs bagages.

Cette réinscription aura lieu *gratuitement* sur l'exhibition du coupon à séjours, pour autant toutefois que le poids ne présente pas un excédant de plus de 20 kilog. sur le poids primitif.

En cas d'excédant de plus de 20 kilog., le voyageur payera cet excédant d'après le tarif et il lui sera délivré un bulletin supplémentaire en procédant comme si le transport avait lieu à l'intérieur.

ART. 12. La réinscription gratuite se fera provisoirement sur des feuilles à souches du modèle actuel, dont les chefs de station formeront un registre spécialement réservé à cet effet.

Les souches des feuilles employées seront renvoyées à la direction à la fin de chaque mois, accompagnées d'un inventaire du modèle prescrit pour le service intérieur, ainsi que des bulletins et feuilles de route recueillis à l'arrivée.

ART. 13. A chaque réinscription des bagages, l'on aura soin de renseigner sur le bulletin le numéro du coupon du voyageur.

ART. 14. Les chefs de station que la chose concerne adresseront chaque jour à la direction un relevé séparé conforme au modèle en usage pour le service intérieur, des feuilles de route employées pour le transport des bagages en question.

ART. 15. Toutes les autres dispositions relatives au transport des bagages actuellement en vigueur pour le service intérieur et belge-rhénan, seront observées pour les bagages à transporter *de* ou *vers* l'Angleterre.

C. — Équipages, chevaux et chiens.

ART. 16. De même que pour les voyageurs il sera délivré aux propriétaires ou conducteurs d'équipages, chevaux ou chiens, à transporter *de* ou *vers* l'Angleterre, un billet détaché de sa souche qui devra être échangé au bureau d'Ostende, contre les bulletins ordinaires de chaque administration pour les parcours au-delà.

ART. 17. La réinscription à Ostende et dans les bureaux des villes où s'arrêteront les équipages ou chevaux, s'effectuera sur des imprimés conformes au modèle en usage pour le service belge-rhénan.

ART. 18. Lorsque les voyageurs propriétaires ou conducteurs d'équipages ou de chevaux séjourneront dans les villes renseignées sur leurs coupons, ils devront, à leur départ de ces villes, faire réinscrire ces transports.

Cette réinscription aura lieu *gratuitement* sur l'exhibition du coupon à séjours.

ART. 19. Les bulletius délivrés pour équipages et chevaux porteront le numéro du coupon du voyageur.

ART. 20. Les chefs de station que la chose concerne adresseront chaque jour à la direction les souches des feuilles employées pour lesdits transports : elles seront classées dans une chemise conforme au modèle belge-rhénan.

ART. 21. Les voyageurs qui prendront place dans leur voiture seront astreints au paiement d'une place de 1^{re} classe.

Lorsqu'ils se placeront dans les voitures du convoi, ils payeront conformément au tarif.

ART. 22. Tous les chiens indistinctement seront assujettis à la taxe du tarif.

Les dispositions relatives à la comptabilité des voyageurs sont applicables aux transports de chiens, lesquels seront provisoirement renseignés dans une colonne que l'on y ajoutera à la colonne d'observations du registre-journal des voyageurs.

Dispositions générales.

ART. 23. En général, les billets, coupons et bulletius concernant le service anglais-belge-rhénan, n'auront de valeur que pour autant qu'ils auront été revêtus du timbre de l'administration intéressée.

Ils porteront un numéro d'ordre et recevront, au moment du départ, un timbre indiquant la date de leur distribution.

ART. 24. Les souches des billets délivrés pour être échangés à Ostende, seront renvoyés à la direction, à l'expiration de chaque mois, classées dans une chemise conforme au modèle qui sera transmis en temps utile aux chefs de station que la chose concerne.

ART. 25. Les bureaux de Bruxelles et d'Anvers enverront chaque jour au bureau d'Ostende le montant des recettes qu'ils auront encaissées du chef des transports d'Ostende à Londres.

Ces recettes et ces versements seront renseignés *pour mémoire* dans un livre de caisse spécial, mais conforme au modèle actuellement en usage.

La partie de la recette internationale belge-anglaise qui appartient à l'administration belge, sera renseignée dans le registre des coupons et le livre de caisse du service intérieur.

ART. 26. Le bureau d'Ostende tiendra les écritures ci-après désignées :

1° Un registre-journal présentant son débet et son crédit avec le bureau de Londres d'une part, et ceux de Bruxelles, Anvers, Aix-la-Chapelle et Cologne d'autre part, en ce qui concerne le parcours d'Ostende à Londres ;

2° Un registre grand-livre résumant les opérations du journal précité ;

3° Un registre présentant le compte des coupons et imprimés fournis par la compagnie anglaise, pour le parcours d'Ostende à Douvres et à Londres.

Quant aux recettes dues pour le parcours d'Ostende vers les destinations de Belgique ou d'Allemagne, elles seront renseignées dans les registres de coupons et les livres de caisse des services intérieur et belge-rhénan.

Il en sera de même en ce qui touche les états récapitulatifs formant la reddition mensuelle des comptes.

ART. 27. Le chef de la station d'Ostende transmettra chaque jour à la direction un extrait du grand-livre résumant les opérations du registre-journal international : les billets reçus en échange des coupons et bulletins, délivrés à son bureau pour les parcours au-delà, y seront annexés comme pièces justificatives.

Il adressera également, à la fin de chaque mois, un état récapitulatif présentant pour le mois entier l'extrait dudit grand-livre.

ART. 28. Le bureau de vérification règlera le décompte général du service international dont il s'agit.

ART. 29. Jusqu'à disposition ultérieure le bureau d'Ostende ne délivrera point de coupons *à séjours* pour le parcours d'Herbesthal à Cologne.

Ces coupons seront provisoirement remplacés par les coupons ordinaires en destination de Cologne et Aix-la-Chapelle.

MM. l'inspecteur-chef du service des transports et les contrôleurs-chefs de service sont chargés de veiller à l'exécution du présent ordre de service.

Bruxelles, le 1^{er} août 1844.

Le Directeur,

MASUI.

Service international. — Angleterre - Belgique - Allemagne.

Tarif des voyageurs, bagages, équipages, chevaux et chiens.

DÉSIGNATION DES PARCOURS.	VOYAGEURS.			BAGAGES PAR VOYAGEUR	ÉQUIPAGES		CHEVAUX.			CHIENS.
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e		a	a	1	2	3	
	CLASSE	CLASSE	CLASSE		2 BOULES	1 BOULON	CHEVAL	PREMIER	CHEVAUX	
PREMIER PAYS ANGLETERRE Londres à Douvres Douvres à Ostende Ostende à Bruxelles Id. à Anvers Id. à Herbesthal Herbesthal à Ais-la-Chapelle Herbesthal à Cologne	L. Sh. D									
	» 18 06	(2)	» 05 05	(1)	2 05 00	3 02 00	2 05 00	3 09 00	4 08 00	» 02 00
	» 1 01 00	» 10 06	»		1 11 00	3 05 00	2 02 00	4 01 00	6 05 00	» 03 00
	» 07 04	» 05 07	»	» 00 00	1 19 08	2 10 06	1 19 08	2 04 08	2 01 08	» 02 00
	» 07 01	» 03 07	»	» 00 00	1 19 08	2 10 06	1 19 08	2 04 08	2 01 08	» 02 00
	» 16 08	» 13 01	»	» 12 01	4 02 07	5 03 10	5 03 10	6 01 10	6 01 10	» 04 02
PREMIER PAYS BELGIQUE Bruxelles à Ostende Anvers à Ostende Ostende à Douvres Douvres à Londres	Fr. c.									
	» 9 25	» 7 00	»	» 7 30	30 00	75 00	50 00	56 25	56 25	2 50
	» 9 25	» 7 00	»	» 7 50	50 00	75 00	50 00	56 25	56 25	2 50
	» 21 04	» 13 32	»	(1)	40 55	81 10	51 03	108 16	162 24	6 44
PREMIER PAYS ALLEMAGNE Cologne à Herbesthal Herbesthal à Ostende Ostende à Douvres Douvres à Londres Ais-la-Chapelle à Herbesthal	Th. Sc.									
	» 2 15	» 1 26	»	» 1 10	9 02	13 18	10 04	10 04	10 04	» 12
	» 4 20	» 3 20	»	» 3 10	27 22	41 18	31 06	31 06	31 06	1 12
	» 7 10	» 3 50	»	(1)	10 29	21 27	14 19	29 07	43 26	1 23
	» 6 14	(2)	» 2 11	(1)	15 20	21 17	15 20	22 19	30 19	» 26
» 10	» 13	»	» 08	1 15	3 13	1 26	1 26	1 26	» 02	

(1) Provisoirement les bagages seront transportés entre Ostende et Londres, d'après les règlements en vigueur pour les bateaux à vapeur et le chemin de fer de Douvres à Londres.

(2) Si le voyageur désire prendre une place de 2^e classe de Douvres à Londres, il aura à suppléer, dans cette première station, la différence existant entre la 3^e et la 2^e classe.

N^o XXXI.

Rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation sur le mouvement des voyageurs à Ostende, pendant l'année 1844.

Bruxelles, le 20 janvier 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un état, annexe A, présentant, pour l'année 1844, le mouvement du port d'Ostende comparé, dans ses résultats, à celui de l'année 1843.

Il en résulte, Monsieur le Ministre, que le mouvement général s'est élevé, en 1844, à 22,439 voyageurs, tandis qu'en 1843 il n'a atteint que le chiffre de 13,528 id. ce qui constitue, en faveur de 1844, une différence de 8,911 voyageurs.

C'est donc une augmentation de plus de $\frac{2}{3}$ sur le mouvement général de 1843, et cet accroissement peut à juste titre être, en grande partie, attribué à l'établissement d'un service régulier entre Ostende et Douvres, en correspondance directe avec le chemin de fer de la compagnie du Sud-Est.

Vous remarquerez, Monsieur le Ministre, qu'en calculant le nombre de passagers qui ont pris place sur la *Princess Mary*, depuis l'établissement international belge-anglais-rhénan jusqu'au 31 décembre dernier, et en faisant la même opération pour les passagers transportés sur les navires à vapeur de la société générale de Londres et des malles royales anglaises, pendant le même laps de temps, on établit la moyenne suivante pour chacun des cinq mois de l'existence des trois services à la fois, savoir :

	Embarquements.	Débarquements.	Total.
<i>Princess Mary</i>	515	286	801
Malles anglaises	479	479	958
Société générale de Londres.	573	331	904

Il en résulte donc qu'en tenant compte de cette circonstance que la *Princess Mary* n'effectue que deux voyages par semaine, alors que les bateaux concurrents en effectuent quatre, l'importance des transports effectués par la *Princess Mary* dépasse de beaucoup l'importance de ceux qu'ont effectués les navires des administrations rivales.

Vous trouverez également ci-joint, Monsieur le Ministre, un état, annexe B, indiquant le nombre de voyageurs transportés directement par le chemin de fer, aux conditions de la convention conclue avec la société du chemin de fer de Londres à Douvres.

Le directeur,
MASUI.

PORT D'OSTENDE. — *État comparatif des transports effectués par les bateaux à
de Londres, pendant les*

PÉRIODES.	ANNÉE 1844.					
	SOCIÉTÉ DE DOUVRES.		GOUVERN' BRITANNIQUE.		SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE LONDRES.	
	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.
	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.
Janvier	"	"	93	59	144	246
Février	"	"	89	89	147	203
Mars	"	"	152	180	182	248
Avril	"	"	286	241	243	284
Mai	"	"	421	353	364	313
Juin	"	"	704	408	529	332
Juillet	17	17	849	460	731	660
Août	349	354	1,033	500	700	829
Septembre	402	951	580	820	457	900
Octobre	222	815	352	489	278	760
Novembre	92	318	207	244	104	170
Décembre	84	155	225	256	138	199
Totaux	1,446	2,890	4,971	4,185	4,017	5,220
Moyenne par mois.	241	431	415	349	335	435

*vapeur de la société de Douvres, du Gouvernement britannique et de la société générale
années 1843 et 1844.*

ANNÉE 1843.						Observations.
SOCIÉTÉ DE DOUVRES.		GOUVERNEMENT BRITANNIQUE.		SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE LONDRES.		
DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	
Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	
"	"	46	60	122	175	
"	"	49	62	136	212	
"	"	81	71	156	369	
"	"	46	17	264	364	
"	"	128	87	342	412	
"	"	191	110	305	473	
"	"	206	166	756	746	
"	"	477	219	855	848	
"	"	332	311	501	915	
"	"	191	211	261	595	
"	"	140	127	142	263	
"	"	92	104	212	223	
"	"	2,012	1,607	4,252	5,657	
"	"	167	134	355	471	

RÉCAPITULATION.

	ANNÉE 1844.		ANNÉE 1843.	
	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.	DÉBARQUEMENT.	EMBARQUEMENT.
Société de Douvres.	1,446	2,390	"	"
Gouvernement britannique.	4,971	4,185	2,012	1,607
Société générale de Londres	4,017	5,230	4,252	5,657
Totaux généraux	10,434	12,005	6,264	7,264

ANGLAIS-BELGE-RUÉNAN.

de la convention conclue avec la Société du chemin de fer de Londres à Douvres.

RECETTE EN LIVRES STERLING.										Observations	
VOYAGEURS.			CRENS.	EQUIPAGES			GUYAUX.				TOTAL GENERAL.
1 ^{re} CLASSÉ	2 ^e CLASSE	TOTAL		à 2 ROUES	à 4 ROUES	TOTAL	1 CORRAL	2 LORRAINE	3 COUANCE			TOTAL
11 14 02	30 10 08	42 13 10	*	*	*	*	*	*	*	42 13 10	
4 13 08	8 08 06	13 02 02	*	*	*	*	*	*	*	13 02 02	
5 16 08	1 16 10	7 12 03	*	*	*	*	*	*	*	7 12 06	
00 11 03	43 17 07	104 08 10	*	*	*	*	*	*	*	104 08 10	
82 14 09	85 02 07	167 17 04	*	*	*	*	*	*	*	167 17 04	
4 13 08	*	4 13 08	*	*	*	*	*	*	*	4 13 08	
*	6 14 08	6 14 08	*	*	*	*	*	*	*	6 14 08	
4 13 08	6 14 03	11 08 03	*	*	*	*	*	*	*	11 08 04	
4 13 08	16 17 00	21 10 08	*	*	*	*	*	*	*	21 10 08	
2 06 10	1 08 01	3 14 11	*	*	*	*	*	*	*	3 14 11	
2 17 10	*	2 17 10	*	*	*	*	*	*	*	2 17 10	
25 10 00	26 08 10	51 18 10	*	*	*	*	*	*	*	51 18 10	
85 08 04	44 13 11	80 02 03	*	*	*	*	*	*	*	80 02 03	
*	7 00 03	7 00 03	*	*	*	*	*	*	*	7 00 03	
31 16 02	22 02 00	53 18 02	*	*	12 16	12 16	*	*	*	66 14 02	
51 09 00	41 01 08	92 01 08	* 12 10	*	*	*	*	*	*	92 14 08	
82 16 02	70 04 01	153 00 03	* 12 16	*	12 16	12 16	*	*	*	166 09 01	
9 11 03	6 03 03	15 14 06	*	*	*	*	*	*	*	15 14 06	
*	3 13 08	3 13 08	*	*	*	*	*	*	*	3 13 08	
36 05 00	30 16 03	69 01 03	*	*	*	*	*	*	*	69 01 03	
38 05 00	34 09 11	72 14 11	*	*	*	*	*	*	*	72 14 11	
*	1 11 07	1 11 07	*	*	*	*	*	*	*	1 11 07	
28 13 09	19 14 02	48 07 11	*	*	14 09 04	14 09 04	*	*	*	62 17 03	
28 13 09	21 05 09	49 12 06	*	*	14 09 04	14 09 04	*	*	*	64 08 10	
8 13 16	1 11 07	10 05 01	*	*	*	*	*	*	*	10 05 01	
66 18 09	44 15 19	111 14 07	*	*	*	*	*	*	*	111 14 07	
75 12 03	48 07 05	121 19 08	*	*	*	*	*	*	*	121 19 08	
357 16 02	315 01 07	672 16 09	* 12 10	*	27 03 04	27 03 04	*	*	*	700 14 11	

N° XXXII.

Arrêtés divers relatifs aux formalités de douanes, applicables aux transports sur les chemins de fer.

Arrêté royal du 20 août 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 400), qui autorise le Gouvernement à apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct et en transit d'entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie nationale ;

Revu la loi du 18 juin 1836 sur le transit (*Bulletin officiel*, n° 32) ;

Voulant, en attendant l'achèvement des chemins de fer belges jusqu'aux frontières, faire jouir le commerce des facilités que la garantie des intérêts du trésor permet d'accorder dès à présent ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}, § 1^{er}. Sauf le cas de suspicion de fraude, sont dispensés de toute visite les colis entrant en transit par les bureaux d'Henri-Chapelle, Quiévrain et Menin, et destinés à être transportés par le chemin de fer pour être embarqués à Anvers, Gand, Bruges ou Ostende, ou déposés dans l'entrepôt public de l'un ou l'autre de ces ports.

§ 2. La même dispense de visite sera appliquée aux colis entrant en transit par les ports d'Anvers, d'Ostende ou de Gand par Zelzaete, pour être expédiés par le chemin de fer et l'un des bureaux de Henri-Chapelle, Quiévrain, ou Menin, ainsi qu'aux colis expédiés en transit, par la même voie et par les mêmes bureaux, à la sortie des entrepôts publics établis dans ces localités ou des entrepôts libres, pour autant qu'ils n'aient subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage dans ces derniers établissements.

§ 3. Le transport de ces colis du bureau d'entrée à la première station du chemin de fer et de la dernière station du chemin de fer au dernier bureau de sortie par terre, devra se faire directement et sans que les voitures puissent passer la nuit en route.

§ 4. Sauf les exemptions de plombage accordées par la loi du 18 juin 1836 pour certaines marchandises, les colis seront plombés, convoyés et demeure-

ront sous la surveillance continue de la douane, depuis le moment de leur entrée dans le royaume jusqu'à celui de leur exportation.

§ 5. Le convoi prescrit au paragraphe précédent s'effectuera sans frais pour le commerce. Il sera alloué aux employés convoyeurs une indemnité dont le taux sera fixé par notre Ministre des Finances.

§ 6. Les convoyeurs de la douane seront transportés gratuitement sur les chemins de fer de l'État.

§ 7. Les dispositions qui précèdent ne seront appliquées que pour autant qu'il y ait à transporter un certain nombre de colis à la fois. Notre Ministre des Finances fixera le *minimum* de ce nombre.

ART. 2. Les marchandises arrivant d'Allemagne par les eaux intérieures de la Hollande en destination d'Anvers par l'Escaut, et de Gand par le canal de Terneuzen, ainsi que celles expédiées vers ce pays par les mêmes voies, sont admises à jouir du bénéfice de l'entrepôt de libre réexportation, établi dans chacune de ces villes.

ART. 3. Par dérogation à l'art. 6 de la loi du 13 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) les intéressés sont dispensés de mentionner, dans la déclaration à l'entrée, le poids *net* des tissus et étoffes de toute espèce, importés par les bureaux et de la manière indiquée aux §§ 1 et 2 de l'art. 1^{er} ci-dessus.

ART. 4. § 1^{er}. Les frais de plombage, perçus conformément aux art. 14 et 38 de la dite loi du 13 juin 1836, seront réduits indistinctement à fr. 0-10 par plomb. Ils continueront toutefois à être perçus d'après le taux existant pour le plombage des bâches et des écoutilles.

§ 2. En cas de sortie, par les bureaux de Lillo, Zelzaete ou Ostende, de marchandises en transit ou exportées sous décharge de l'accise, le plombage des colis ne sera pas requis lorsque des convoyeurs auront été placés à bord et que les écoutilles du navire auront été plombées.

ART. 5. Les frais de vérification des marchandises qui seront expédiées sur un entrepôt ouvert au transit, ne seront plus perçus, sauf dans les cas prévus par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

Nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 août 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Travaux Publics,

DESMAISÈRES.

Création d'un bureau de douanes à Courtray et attributions du bureau de Mouscron, pour les importations, exportations et le transit par les chemins de fer de Courtray à Lille et de Courtray à Tournay.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) et la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32).

Considérant que les sections du chemin de fer de Courtray à la frontière de France et de Mouscron à Tournay seront incessamment livrées à la circulation.

Voulant désigner les bureaux où devront s'accomplir les formalités pour les importations et les exportations par ces voies.

Sur la proposition de notre Ministre des Finances ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le bureau de consommation établi à Mouscron, conformément aux art. 38 et 64 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), est désigné en outre comme bureau :

1^o De déclarations à l'entrée et de dernière visite à la sortie, en rapport avec les bureaux de Courtray et de Tournay ;

2^o De transit à l'importation et à l'exportation.

ART. 2. Il est créé à Courtray un bureau de déchargement, de vérification et de paiement pour les transports déclarés à Mouscron.

Les marchandises déposées à l'entrepôt public de Courtray pourront être déclarées à l'exportation en transit par le chemin de fer de cette ville à Lille.

ART. 3. Les attributions conférées aux bureaux de Mouscron et de Courtray, par le présent arrêté, concernent à la fois les marchandises de douanes et celles assujetties aux droits d'accises.

ART. 4. Sont désignés :

A. Le chemin de fer de Courtray à Lille ;

B. Le chemin de fer de Tournay à Mouscron, pour l'importation, et l'exportation et le transit des marchandises par les bureaux de Tournay, de Courtray et de Mouscron.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel* et publié conformément à l'art. 313 de la loi générale des douanes.

Donné à Laeken, le 8 octobre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMTS.

Arrêté royal du 29 octobre 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38); ensemble les lois des 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) et 13 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43);

Revu notre arrêté du 8 de ce mois, n° 2, réglant les nouvelles attributions des bureaux de douanes de Mouscron et de Courtray ;

Voulant déterminer provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les marchandises, les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Courtray à Lille, et sur la section belge de Courtray à Tournay ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

SECTION FRANCO-BELGE.

Mode d'importation et d'exportation.

Art. 1^{er}. Les convois, sans distinction, allant en France ou qui en viennent, feront halte à Mouscron ; ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'il aura été satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

Aucun voyageur ne sera admis, à la station de Mouscron, dans les convois entrant dans le royaume. Il est également interdit d'y charger, dans ces convois, des bagages ou marchandises quelconques.

Art. 2. A chaque convoi, des voitures distinctes seront affectées au transport des marchandises et des bagages, à destination, à l'entrée, de chacune des stations de Mouscron et de Courtray, ou au-delà ; à la sortie, de celles situées sur le territoire français, entre Mouscron et Lille, ou au-delà.

Art. 3. Les waggons servant au transport des marchandises et des bagages seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière qu'un cadenas puisse y être apposé.

Chaque cadenas aura deux clefs : l'une restera entre les mains des employés des douanes, l'autre sera remise au conducteur en chef du convoi

Art. 4. La direction du chemin de fer pourra cependant employer un même waggon pour les marchandises et les bagages ayant plusieurs destinations ; mais, dans ce cas, il devra être partagé en autant de compartiments qu'il y aura de destinations, et séparément pour les marchandises et les bagages, pour que les uns et les autres restent toujours divisés par station établie dans les limites de l'exploitation de Courtray à Lille. La clôture de chacun de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas.

Les waggons à compartiments suivront les convois jusqu'à leur dernière destination.

Art. 5. Les marchandises d'encombrement, et celles qui, par leur nature, ne seront pas susceptibles d'être placées dans des voitures fermées, comme il est stipulé à l'art 3, devront être mises sous bâche dûment plombée.

Art. 6. Pendant le parcours du rayon de la douane, les voyageurs allant en France ou qui en viennent, ne pourront conserver entre leurs mains aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque; quelle que soit leur nature, ils devront, sans distinction, être inscrits au bureau des bagages et soumis à la taxe fixée par les tarifs en vigueur.

Art. 7. Il sera formé, en double expédition, séparément pour chaque station, des feuilles de chargement.

a. Pour les marchandises;

b. Pour les bagages des voyageurs.

En ce qui concerne les marchandises, on indiquera leur espèce sur ces feuilles, ainsi que le nombre et les marques des tonneaux, ballots, paquets, caisses ou autres colis.

Elles seront signées par le conducteur en chef du convoi.

Art. 8. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur les feuilles de chargement, et toutes marchandises qui, ne figurant pas sur ces mêmes feuilles, seront trouvées parmi les bagages ou sur la personne des voyageurs, sans que la déclaration en ait été faite au lieu du déchargement, sont réputés introduits en fraude et seront saisis conformément à la loi.

Art. 9. Les convois allant en France ou qui en viennent, seront toujours escortés par deux employés des douanes. A cet effet, des places leur seront réservées de chaque côté du dernier waggon, dans la partie supérieure, afin qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. Ces employés monteront sur les convois aux stations de Mouscron et de Courtray.

Les douaniers français pourront escorter les convois venant de France, jusqu'à la station de Mouscron, la même faculté étant accordée aux douaniers belges, à l'exportation, jusqu'à la station de Tourcoing.

Art. 10. Les employés chargés de l'escorte d'un convoi, devront toujours s'assurer, au départ et à l'arrivée, que les waggons de marchandises et de bagages sont dûment fermés. Ils ne pourront, sous aucun prétexte, quitter le convoi, et devront en outre accompagner les marchandises importées jusque dans le magasin de la douane où sera effectuée la visite ou la vérification en détail.

Des exemptions.

Art. 11. Les convois belges et français pourront apporter réciproquement sur le territoire de l'un et de l'autre pays, la quantité de *coak* formant l'approvisionnement ordinaire des *tenders*.

Ils pourront renouveler ces approvisionnements dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le *coak* sera délivré par le chef de la station sur un bon signé par le machiniste, aux frais de qui il appartiendra.

ART. 12. L'exemption des droits sera de même accordée pour tous les objets indistinctement destinés aux réparations du matériel belge resté en France, et, réciproquement, du matériel français resté en Belgique.

Ces objets seront admis sur la production d'un certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés, et à la charge d'indiquer leur emploi qui sera surveillé par les préposés des douanes.

ART. 13. Les locomotives, waggons et voitures de toute sorte, affectés au service du chemin de fer franco-belge porteront, peints à l'huile, les lettres F. B. et, en dessous, un numéro d'ordre non interrompu. Elles pourront franchir librement la frontière, mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets, destiné à assurer éventuellement, à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt, par la direction du chemin de fer, d'un état détaillé et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

De l'importation des marchandises.

ART. 14. Lors de l'arrivée à la station de Mouscron, d'un convoi venant de France, le conducteur en chef devra être porteur des feuilles de chargement mentionnées à l'art. 7, pour être représentées au chef du service de la douane.

Une expédition des feuilles, comprenant les marchandises et les bagages à destination de Mouscron et de Tournay, restera au premier bureau d'entrée, après qu'elle aura été vérifiée par les préposés à la visite.

ART. 15. Les feuilles de chargement relatives aux marchandises et bagages à destination de Courtray ou au-delà, seront visées par le receveur des douanes, à Mouscron; une expédition de chacune d'elles sera remise au conducteur en chef et servira à couvrir et à justifier le transport dans le rayon jusqu'à Courtray. L'autre expédition sera confiée aux employés de l'escorte pour être remise au chef du service de la douane de cette station, avec les clefs des cadenas apposés sur les waggons.

Après vérification, le double de chaque feuille de chargement restera déposé au bureau de la douane, à Courtray.

ART. 16. Sauf le cas prévu par l'art. 4, les waggons renfermant les marchandises pour Mouscron et Tournay, seront retenus à la station de Mouscron. Après le déchargement de ces waggons, qui aura lieu immédiatement, les marchandises seront déposées dans les magasins à ce destinés, jusqu'à ce que les formalités et conditions en douane aient été remplies.

ART. 17. Les marchandises à destination de Mouscron, ne seront enlevées des magasins de la douane de Mouscron qu'après déclaration en détail, visite ou vérification et acquittement des droits.

Quant à celles importées pour Tournay, elles seront dirigées sur cette ville lorsque la déclaration et la visite en auront été faites, sous plombs et par passavant-à-caution

A leur arrivée dans la station de Tournay, les marchandises seront placées

dans les magasins de la douane, d'où elles seront ensuite retirées pour être conduites à l'entrepôt public ou mises à la disposition des intéressés, alors que les droits de consommation dont elles seront passibles, auront été acquittés.

ART. 18. Le bureau de douane, à la station de Courtray, étant admis comme premier bureau de paiement, sauf l'exception établie par l'art. 16, toutes les marchandises importées de France, et destinées, tant pour cette ville que pour les autres localités du royaume, y seront soumises à la visite et à la vérification sur le pied déterminé par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) et par celle du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32).

De l'importation des bagages des voyageurs.

ART. 19. Sont désignés comme bureaux de visite des voyageurs et de leurs bagages :

1° Le bureau de Mouscron pour les voyageurs à destination de Mouscron et Tournay ;

2° Le bureau de Courtray pour les voyageurs à destination de cette ville et au-delà.

ART. 20. A l'arrivée des waggon à Mouscron et à Courtray, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Ces bagages n'en sortiront, s'ils renferment des objets imposés, qu'après déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, vérification et paiement des droits.

ART. 21. Il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station.

De l'importation d'objets soumis à un régime particulier.

ART. 22. Les voitures et chevaux des voyageurs venant de l'étranger, devront être compris sur les feuilles de chargement dont parle l'art. 7 ; les formalités, pour leur admission en franchise des droits, dans le cas prévu par le § 3 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), seront remplies à Mouscron, lorsque les voitures et chevaux seront destinés pour cette localité et pour celle de Tournay, et à Courtray quand ils devront être expédiés dans cette direction.

ART. 23. Des affiches apposées dans les bureaux des stations de Mouscron et de Courtray, indiqueront les formalités à remplir par les voyageurs, pour l'introduction de certains objets, et notamment de ceux repris dans la loi du 8 août 1835 (*Bulletin officiel*, n° 44), relative aux exemptions en matières de douane et de garantie.

De l'exportation des marchandises.

ART. 24. Dans les lieux de station situés hors du rayon où il existe un bureau de douane, les marchandises sujettes à des droits de sortie pourront être char-

gées sur les waggonn en présence des employés et sur la production de l'acquit de paiement, mais elles seront toujours vérifiées au bureau des douanes à Courtray avant qu'elles puissent être chargées sur les waggonn destinés à l'exploitation internationale.

Les marchandises arrivant à Courtray sans être accompagnées d'acquits de paiement à la sortie, y seront déclarées, vérifiées et soumises aux droits dont elles seront passibles.

ART. 25. Relativement aux marchandises d'accises exportées avec décharge de l'impôt, les documents continueront d'être levés au bureau où elles auront été prises en charge au compte du déclarant.

La vérification aura lieu à Courtray pour les marchandises de l'espèce, venant de l'intérieur, et à Mouscron pour celles arrivant de Tournay.

Les convois qui renfermeront des marchandises d'accises seront toujours escortés jusqu'à la station française de *Tourcoing*.

ART. 26. Les receveurs placés dans l'intérieur du royaume indiqueront sur les acquits de paiement à la sortie et sur les permis d'exportation des marchandises avec décharge des droits, le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées.

Les employés des douanes attachés à cette station constateront ensuite sur les documents l'heure du départ par le chemin de fer. Cette formalité sera remplie par les commis des accises dans les stations où il ne serait pas reconnu utile d'établir un poste d'employés des douanes.

Au bureau de Mouscron les employés apposeront sur les documents dont il s'agit le certificat de décharge voulu.

De l'exportation des bagages.

ART. 27. En cas de suspicion de fraude à la sortie du royaume, les employés de Courtray visiteront les bagages des voyageurs arrivant de l'intérieur et se rendant en France. De même les employés de Mouscron visiteront les bagages des voyageurs de cette station et de ceux venant de Tournay, avant que les uns et les autres prennent place dans les convois destinés à l'exploitation internationale.

Du transit.

ART. 28. Toutes les dispositions de notre arrêté du 20 août 1842 (*Bulletin officiel*, n° 75), sont rendues applicables aux marchandises entrant ou sortant en transit par le bureau de Mouscron.

ART. 29. Le transit des marchandises sortant des entrepôts libres est exempt de droit quand la réexportation aura lieu par le chemin de fer et par les bureaux de Courtray et de Mouscron.

ART. 30. Les marchandises déclarées en transit par entrepôt ordinaire ou par entrepôt libre, qui devront être exportées par les bureaux de Mouscron et de

Courtray, seront vérifiées à Courtray quand elles arriveront par ce bureau, et à Mouscron lorsqu'elles auront été enlevées de l'entrepôt public de Tournay.

Sont exceptées de cette vérification les marchandises déclarées en transit et sortant des entrepôts publics et libres, situés dans les lieux mentionnés en notre arrêté précité du 20 août 1842, quand elles n'auront subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage; toutefois, il sera procédé à une visite pour reconnaître l'identité des marchandises enlevées de ces établissements et de celles déclarées en transit direct, lorsque les unes et les autres seront dirigées vers la France.

ART. 31. Dans les documents servant au transit par le chemin de fer, les receveurs n'indiqueront le délai de validité que jusqu'à la première station où les marchandises devront être chargées ou déposées dans les entrepôts publics, sauf aux employés de ces stations à constater ensuite sur les documents le moment du départ par le chemin de fer.

En outre, aucun visa au passage ne sera imposé dans les lieux traversés par le chemin de fer pour l'un ou l'autre des modes de transit établis par l'art. 1^{er} de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), quand le transit ou la réexportation aura lieu par cette voie.

Les employés du bureau de Mouscron apposeront sur les acquits de transit le certificat de décharge voulu pour constater le passage à l'étranger.

ART. 32. Les convois renfermant des marchandises en transit seront escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

ART. 33. A l'époque où le présent arrêté sera mis en vigueur, celui du 20 août 1842, cité à l'art. 28, cessera de recevoir son exécution au bureau de Menin. Dès lors les marchandises entrant en transit par ce bureau, resteront soumises au régime ordinaire.

SECTION BELGE DE COURTRAY A TOURNAY.

De la circulation dans le rayon de la douane.

ART. 34. Le service des convois entre Courtray et Tournay sera entièrement distinct du service des convois sur la section franco-belge de Courtray à Lille.

Tous les convois feront halte à Mouscron. Aucun voyageur ne sera admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers Tournay ou vers Courtray, qu'après qu'il aura satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 35. Les marchandises et les bagages transportés d'une station à une autre dans le rayon de la douane ne seront chargés sur les waggonnets qu'après vérification et qu'en présence des employés. Un bulletin qu'ils y apposeront indiquera que cette formalité a été remplie. En outre, les marchandises devront, sous les peines de droit, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport.

ART. 36. Les receveurs mentionneront dans les documents le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées. Les préposés des douanes, après vérification, viseront ces documents.

Les marchandises et les documents devront ensuite être représentés aux préposés attachés à la station du lieu de la destination, afin que ceux-ci fixent le délai pour le transport ultérieur, s'il doit avoir lieu dans le rayon réservé.

ART. 37. Les convois de Courtray à Tournay, et réciproquement, seront toujours escortés par deux préposés des douanes. Ils seront placés dans les wagons de la manière indiquée à l'art. 9.

De la surveillance dans le rayon de la douane.

ART. 38. Les chefs et préposés des douanes dans l'exercice de leurs fonctions et munis de leur commission, pourront traverser librement le *railway*, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente ou l'arrivée d'un convoi.

Ils seront également admis à exercer leur surveillance, tant de nuit que de jour, sur le *railway* et dans les stations situées dans le rayon de la douane.

ART. 39. Les employés des douanes revêtus de leur uniforme, auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer. Toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, les recherches ne pourront y être effectuées que sur le pied établi par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 33).

Dispositions générales.

ART. 40. L'escorte des marchandises et des bagages aura lieu sans frais pour le commerce et les voyageurs. Ils seront supportés par le trésor public, dans les cas à déterminer par notre Ministre des Finances.

ART. 41. Si les préposés commis à l'escorte des convois sur toute l'étendue du chemin de fer placé dans le rayon de la douane s'aperçoivent en route de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter le convoi sur-le-champ, au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis, conformément à la loi, comme coupables d'opposition aux fonctions des employés des douanes.

Le mode de communication entre ces employés et les conducteurs des convois, sera déterminé par les soins de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

ART. 42. En cas de fraude constatée pendant le trajet et résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, il sera verbalisé au préjudice de la direction du chemin de fer qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

Pour assurer l'effet de ce recours, la direction du chemin de fer pourra faire fournir un cautionnement par les conducteurs en chef, et faire consigner une certaine somme par les machinistes, d'après les bases à fixer par notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 43. Aucune station intermédiaire, autre que celle de Mouscron, ne sera établie dans le rayon de la douane que d'un commun accord entre les Départements des Travaux Publics et des Finances.

ART. 44. Les stations principales et les stations intermédiaires, dans le rayon de la douane, seront parfaitement closes. Elles devront être pourvues des bâtiments, locaux et magasins nécessaires au service de la douane pour assurer les intérêts du trésor.

L'admission, dans ces stations, des personnes étrangères à la direction du chemin de fer et au service de la douane, sera interdite au moment de l'arrivée et du départ des convois. Elles ne pourront également circuler sur toute l'étendue de la section franco-belge sans une autorisation spéciale.

ART. 45. A chaque station, toujours dans le territoire réservé, les convois resteront sous la police et la surveillance du service de la douane. Les voyageurs, les bagages et les marchandises ne pourront sortir qu'après que les visites et vérifications auront eu lieu.

ART. 46. Aucune cache, aucun double fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures employées sur le chemin de fer.

Les gens de l'art, chargés de l'examen des locomotives, waggons ou autres voitures quelconques destinés à l'exploitation internationale, seront assistés en France d'un employé des douanes belges, et en Belgique d'un employé des douanes françaises, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

ART. 47. Lorsque la direction du chemin de fer se chargera des déclarations en douane, elle sera civilement responsable des contraventions résultant des déclarations frustratoires ou inexactes remises par ses agents, ainsi que des frais de fraude ou d'opposition dont ils se rendraient personnellement coupables. Ces fraudes et contraventions seront constatées et poursuivies conformément à la législation en vigueur.

ART. 48. Dans le cas prévu par l'art. 47, la direction du chemin de fer sera considérée comme agent admis près de l'administration des douanes. Elle jouira, en cette qualité, du privilège sur les biens meubles de ses débiteurs, accordé par l'art. 119 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

ART. 49. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière en hiver après huit heures, et en été après neuf heures et demie du soir, à moins que le retard ne soit le résultat d'un événement de force majeure.

ART. 50. La vérification des marchandises ne s'effectuera que pendant les heures légales fixées pour l'ouverture des bureaux de douanes par l'art. 316 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

ART. 51. Les chefs, de même que les préposés des douanes revêtus de leur uniforme, seront admis gratuitement dans les convois sur la production des cartes ou des ordres d'escorte qui leur auront été respectivement délivrés.

ART. 52. Toutes les dispositions actuellement existantes concernant l'importation, l'exportation, le transit direct ou par entrepôt, et la circulation, auxquelles il n'est point dérogé par le présent arrêté, continueront d'être observées.

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en

ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à St-Cloud, le 29 octobre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

Arrêté royal du 11 novembre 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) ; ensemble les lois du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) et 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43) ;

Wantant déterminer provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Mons à Valenciennes, ainsi que les marchandises circulant par cette voie, dans le rayon de la douane ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Mode d'importation et d'exportation.

ART. 1^{er}. Les convois, sans distinction, allant en France, ou qui en viennent, feront halte à Quiévrain ; ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'il aura été satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 2. A chaque convoi, des voitures distinctes seront affectées au transport des bagages à destination, à l'entrée, de la station de Quiévrain ou au-delà ; à la sortie, de chacune des stations situées sur le territoire français entre Quiévrain et Valenciennes ou au-delà.

ART. 3. Les waggons servant au transport des bagages, seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière qu'un cadenas puisse y être apposé.

ART. 4. A la sortie du royaume, la direction du chemin de fer pourra cependant employer un même waggon pour renfermer les bagages ayant

plusieurs destinations; mais, dans ce cas, il devra être partagé en autant de compartiments qu'il y aura de destinations, afin que les bagages restent toujours divisés par station. La clôture de chacun de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas.

Les waggons à compartiments suivront les convois jusqu'à leur dernière destination.

ART. 5. Les voyageurs allant en France, ou qui en viennent, ne pourront conserver entre leurs mains aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque; quelle que soit leur nature, ils devront, sans distinction, être inscrits au bureau des bagages et soumis à la taxe fixée par les tarifs en vigueur.

ART. 6. Il sera formé en double expédition, séparément pour chaque station, une feuille de chargement comprenant tous les bagages des voyageurs.

Les feuilles seront signées par le conducteur en chef du convoi.

ART. 7. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur les feuilles de chargement, et toutes marchandises qui, ne figurant pas sur ces mêmes feuilles, seront trouvées parmi les bagages ou sur la personne des voyageurs, sans que la déclaration en ait été faite au lieu du déchargement, sont réputés introduits en fraude et seront saisis conformément à la loi.

ART. 8. Provisoirement, les convois entrant dans le royaume seront escortés jusqu'à la station de Boussu par deux préposés des douanes. A cet effet, des places leur seront réservées de chaque côté du dernier waggon, dans la partie supérieure, afin qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. Ces employés monteront sur les convois à la station de Quiévrain.

Les douaniers français pourront escorter les convois venant de France, jusqu'à la station de Quiévrain; la même faculté étant accordée aux douaniers belges, à l'exportation, jusqu'à la station de Blanc-Misseron.

Des exemptions.

ART. 9. Les convois belges et français pourront apporter réciproquement sur le territoire de l'un et de l'autre pays, la quantité de coak formant l'approvisionnement ordinaire des tenders.

Ils pourront renouveler ces approvisionnements dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le coak sera délivré par le chef de la station, sur un bon signé par le machiniste, aux frais de qui il appartiendra.

ART. 10. L'exemption des droits sera de même accordée pour tous les objets indistinctement destinés aux réparations du matériel belge resté en France, et réciproquement du matériel français resté en Belgique.

Ces objets seront admis sur la production d'un certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés, et à la charge d'indiquer leur emploi, qui sera surveillé par les préposés des douanes.

ART. 11. Les locomotives, waggons et voitures de toute sorte, affectés au service du chemin de fer franco-belge, porteront, peints à l'huile, les lettres *F. B.*, et en-dessous, un numéro d'ordre non interrompu. Elles pourront franchir libre-

ment la frontière, mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets, destinés à assurer éventuellement, à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt, par la direction du chemin de fer, d'un état détaillé et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

De l'importation des bagages des voyageurs.

ART. 12. Lors de l'arrivée à la station de Quiévrain, d'un convoi venant de France, le conducteur en chef devra être porteur des feuilles de chargement mentionnées à l'art. 5, pour être représentées au chef du service de la douane.

Une expédition de chaque feuille restera au bureau de la douane à Quiévrain, après qu'elle aura été vérifiée par les préposés à la visite.

ART. 13. Le bureau de Quiévrain est désigné comme bureau de visite pour tous les voyageurs et leurs bagages, à destination, tant de cette commune que dans les autres localités du royaume.

ART. 14. A l'arrivée des waggons à Quiévrain, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Ces bagages n'en sortiront, s'ils renferment des objets imposés, qu'après déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, visite des employés et paiement des droits.

ART. 15. Il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station.

De l'importation des objets soumis à un régime particulier.

ART. 16. Les voitures et chevaux des voyageurs venant de l'étranger, devront être compris sur les feuilles de chargement dont parle l'art. 6. Les formalités pour leur admission en franchise des droits, dans le cas prévu par le § 3 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), seront remplies à Quiévrain.

De l'exportation des bagages.

ART. 17. En cas de suspicion de fraude à la sortie du royaume, les employés de Quiévrain visiteront les bagages des voyageurs arrivant de l'intérieur et se rendant en France.

De la circulation dans le rayon de la douane.

ART. 18. Dans les stations situées dans le rayon de la douane, aucun voyageur ne sera admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers l'intérieur ou

vers Quiévrain, qu'après avoir satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 19. Les marchandises et les bagages transportés d'une station à une autre dans le rayon de la douane, ne seront chargés sur les waggons qu'après vérification et qu'en présence des employés. Un bulletin qu'ils y apposeront, indiquera que cette formalité a été remplie. En outre les marchandises devront, sous les peines de droit, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport.

ART. 20. Les receveurs mentionneront dans les documents le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées. Les préposés des douanes, après vérification, viseront les documents. Les marchandises et les documents devront ensuite être représentés aux préposés attachés à la station du lieu de la destination, afin que ceux-ci y apposent le certificat de décharge voulu, ou fixent le délai pour le transport ultérieur, s'il doit avoir lieu dans le rayon de la douane.

De la surveillance dans le rayon de la douane.

ART. 21. Les chefs et préposés des douanes, dans l'exercice de leurs fonctions et munis de leurs commissions, pourront traverser librement le railway, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente ou l'arrivée d'un convoi.

Ils seront également admis à exercer leur surveillance, tant de nuit que de jour, sur le railway et dans les stations situées dans le rayon de la douane.

ART. 22. Les employés des douanes, revêtus de leur uniforme, auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer. Toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, les recherches ne pourront y être effectuées que sur le pied déterminé par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 34).

Dispositions générales.

ART. 23. Si les préposés commis à l'escorte des convois sur toute l'étendue du chemin de fer placé dans le rayon de la douane, s'aperçoivent en route de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter le convoi sur-le-champ, au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis conformément à la loi, comme coupables d'opposition à l'exercice des fonctions des employés des douanes.

Le mode de communication entre ces employés et les conducteurs des convois, sera déterminé par les soins de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

ART. 24. En cas de fraude constatée pendant le trajet et résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, il sera verbalisé au

préjudice de la direction du chemin de fer, qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

Pour assurer l'effet de ce recours, la direction du chemin de fer pourra faire fournir un cautionnement par les conducteurs en chef, et faire consigner une certaine somme par les machinistes sur le pied à déterminer par notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 25. Aucune station intermédiaire autre que celles de Quiévrain et de Thulin, ne sera établie dans le rayon de la douane que d'un commun accord entre les Départements des Travaux Publics et des Finances.

ART. 26. Les stations dans le rayon de la douane seront parfaitement closes. Elles devront être pourvues des bâtiments, locaux et magasins nécessaires au service de la douane, pour assurer les intérêts du trésor.

L'admission, dans ces stations, des personnes étrangères à la direction du chemin de fer et au service de la douane, sera interdite au moment de l'arrivée et du départ des convois. Elles ne pourront également circuler sur toute l'étendue de la section franco-belge, sans une autorisation spéciale.

ART. 27. A chaque station, toujours dans le territoire réservé, les convois resteront sous la police et la surveillance du service de la douane. Les voyageurs et leurs bagages ne pourront sortir qu'après que les visites et vérifications auront eu lieu.

ART. 28. Aucune cache, aucun double fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures employées sur le chemin de fer.

Les gens de l'art chargés de l'examen des locomotives, waggons ou autres voitures quelconques, destinées à l'exploitation internationale, seront assistés en France d'un employé des douanes belges, et en Belgique, d'un employé des douanes françaises, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

ART. 29. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière, en hiver, après huit heures, et en été, après neuf heures et demie du soir, à moins que le retard ne soit le résultat d'un événement de force majeure.

ART. 30. Les chefs, de même que les préposés des douanes, revêtus de leur uniforme, seront admis gratuitement dans les convois sur la production des cartes et des ordres d'escorte qui leur auront été respectivement délivrés.

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 11 novembre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESHAISIÈRES.

Arrêté royal du 9 mai 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 9), qui autorise le Gouvernement à modifier le régime de transit en vigueur ;

Considérant qu'en attendant la jonction des chemins de fer belge et prussien, il a été convenu entre l'administration des chemins de fer belges en exploitation et la direction du chemin de fer rhénan, qu'elles admettront réciproquement, comme correspondants, les voituriers qui effectueront le transport des marchandises de la station de Liège à celle d'Aix-la-Chapelle, en se conformant aux conditions qui leur seront imposées ;

Voulant assurer aux marchandises expédiées par cette voie la jouissance des avantages concédés en faveur de celles dont le transport se fait sans interruption par le railway,

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Est exempt de droits le transit des marchandises qui, sortant des entrepôts libres, sont réexportées par le chemin de fer jusqu'à Liège, et de là par la route ordinaire et le bureau d'Henri-Chapelle, à destination du chemin de fer rhénan à Aix-la-Chapelle.

Notre Ministre des Finances déterminera, de concert avec le Ministre des Travaux Publics, les conditions auxquelles les voituriers devront se soumettre pour que cette exemption de droit soit appliquée.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Arrêté royal du 1^{er} juin 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 33), ainsi que la loi du 18 juin 1835 (*Bulletin officiel*, n° 32), et celle du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 9):

Revu nos arrêtés :

1^o Du 11 novembre 1842 (*Bulletin officiel*, n^o 101) qui détermine le régime de douanes applicable aux transports par le chemin de fer de Mons à Valenciennes en ce qui concerne les bagages, les voyageurs et la circulation des marchandises,

2^o Du 5 avril 1843 (*Bulletin officiel*, n^o 25), qui ouvre cette voie à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises, et crée à cet effet un bureau de déclaration, de déchargement, de vérification et de paiement dans la station de Quiévrain;

Attendu que, par suite de ces mesures, il est devenu nécessaire de compléter le régime des douanes établi par notre arrêté précité, du 11 novembre 1842;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le régime de douanes établi par notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n^o 94), en ce qui concerne le transport des marchandises sur la section franco-belge du chemin de fer de Courtray à Lille, est provisoirement rendu applicable au transport des marchandises sur la section franco-belge du railway de Quiévrain à Valenciennes.

Conformément à notre arrêté du 13 avril dernier, la visite des bagages, la déclaration, le déchargement et la vérification des marchandises importées par ce chemin de fer s'opèreront au bureau de douane établi dans la station de Quiévrain.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

Arrêté royal du 13 juillet 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'art. 37 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n^o 32) qui autorise le Gouvernement, dans l'intervalle des sessions législatives, à diminuer les droits de transit et à accorder franchise entière de ces droits en faveur du commerce et de l'industrie nationale ;

Sur la proposition de nos Ministres de l'Intérieur et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Est exempt de tout droit le transit direct ou par entrepôt des *laines en masse*.

Conformément à l'art. 37 précité de la loi du 18 juin 1836, cette disposition cessera de plein droit son effet immédiatement après la clôture de la prochaine session législative, si elle n'a été convertie en loi avant cette époque.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Arrêté royal du 23 septembre 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 23 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 9), qui autorise le Gouvernement à modifier le régime de transit :

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Par extension des dispositions en vigueur, sont supprimés, pour les marchandises dont le transport s'effectue par les chemins de fer de l'État, les droits de transit établis par l'art. 35 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), de même que les droits spéciaux désignés dans l'état litt. D, annexé à ladite loi, à l'exception toutefois de ceux concernant les *ardoises* et le *charbon de terre*.

ART. 2. Est exclu du bénéfice de l'exemption de droits mentionnée à l'article précédent, le transit des marchandises sortant des entrepôts particuliers ou fictifs.

ART. 3.

Toutes les autres prohibitions de transit existantes sont maintenues.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Arrêté royal du 14 octobre 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges.

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38, de même que la loi du 18 juin 1836 *Bulletin officiel*, n° 32), celles du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43) et du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19);

Voulant déterminer les formalités à observer en douane pour le transport des marchandises, des bagages et des voyageurs sur le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le régime de douanes établi par notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94), en ce qui concerne le transport des marchandises, des bagages et des voyageurs, sur la section franco-belge du chemin de fer de Courtray à Lille, est rendu provisoirement applicable au même transport sur le railway de Verviers à la frontière de Prusse.

Toutefois, par dérogation au 2^e alinéa de l'art. 1^{er} dudit arrêté, il sera permis d'admettre des marchandises, des voyageurs et des bagages, à la station de Dolhain, sur les convois entrant en Belgique; mais dans ce cas les marchandises et les bagages devront être placés dans des voitures distinctes ou dans des voitures à compartiments. Les marchandises seront accompagnées des documents requis pour la circulation.

Art. 2. A partir de la mise à exécution du présent arrêté, les dispositions de l'art. 1^{er} de notre arrêté du 20 août 1842, concernant l'exemption de visite des colis expédiés en transit, cesseront d'être applicables au bureau d'Henri-Chapelle, pour sortir leur effet aux bureaux de Dolhain et de Verviers.

Art. 3. Est rapporté notre arrêté du 9 mai 1843, relatif au libre transit des marchandises réexportées par le chemin de fer et le bureau d'Henri-Chapelle, à la sortie des entrepôts libres.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

Arrêté royal du 17 octobre 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges.

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), et les lois du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43) et du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19) ;

Considérant que la section du chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse, sera incessamment livrée à la circulation ;

Voulant désigner les bureaux où devront s'accomplir les formalités pour les importations, les exportations et le transit par cette voie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le bureau de déchargement, de vérification et de paiement établi à Verviers, en relation avec les bureaux de Moulain, Henri-Chapelle et Overoet, est supprimé.

ART. 2. A. Il est créé à Dolhain un bureau :

1^o De déclaration à l'entrée et de dernière visite à la sortie, en rapport avec le bureau de Verviers ;

2^o De consommation, conformément aux art. 38 et 64 de la loi générale.

B. A la station de Verviers, un bureau :

1^o De chargement, de déchargement, de vérification et de paiement, tant pour les marchandises de douanes que pour celles assujetties aux droits d'accise ;

2^o De transit à l'importation et à l'exportation.

ART. 3. Le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse est désigné pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises par les bureaux de Dolhain et de Verviers.

La partie de la station de Verviers, affectée au service de la douane, et, à partir de ce point, le chemin de fer vers le territoire prussien, sont compris dans le rayon des douanes établi par la loi du 7 juin 1832 (*Bulletin officiel*, n° 45).

ART. 4. Il est créé à Verviers un entrepôt public de 3^e classe. Les marchandises de douanes et d'accises, sortant de cet entrepôt, pourront être déclarées en transit par chemin de fer.

Notre Ministre des Finances fixera l'époque de l'ouverture de cet établissement.

Notre Ministre susdit est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*, et publié conformément à l'art. 313 de la loi générale.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Arrêté royal du 25 mars 1844.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant que la hauteur des cautionnements à fournir en exécution de l'art. 8 de la loi du 8 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 321), pour l'obtention d'acquits de transit, est parfois de nature à gêner le commerce par suite de l'extension progressive du transit des marchandises par les chemins de fer ;

Considérant que les marchandises déclarées en transit direct par cette voie, restent constamment sous la surveillance des agents des administrations des chemins de fer et des douanes ;

Revu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43), prorogée par celle du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19), donnant au Gouvernement le pouvoir d'apporter au régime d'imposition et de transport des marchandises en transit direct ou en transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. En cas de transit direct de marchandises de douanes par les chemins de fer de l'État, conformément à nos arrêtés des 20 août 1842 et 14 octobre 1843 (*Bulletin officiel*, n° 75 et 83), les receveurs des douanes pourront réduire les cautionnements prescrits par l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits et leur décuple pour amende excéderont ensemble une somme de deux cent mille francs.

ART. 2. Les expéditeurs ne seront dispensés de fournir caution pour le montant de l'amende, qu'après qu'ils auront déclaré par écrit qu'ils renoncent à la faculté dont parle l'art. 32 de la loi précitée du 18 juin 1836.

Cette renonciation sera mentionnée sur les acquits de transit.

ART. 3. Les dispositions qui précèdent ne dérogent en rien au droit que possède l'administration des douanes de poursuivre le recouvrement des amendes qui pourraient avoir été encourues.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Arrêt royal du 3 février 1845.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 51), successivement prorogée par celles du 28 mars 1843, du 31 décembre 1844 (*Bullet. officiel*, n° 19 et 65), donnant au Gouvernement le droit d'apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct ou en transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Revu notre arrêté du 25 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 15, 1^{re} partie), dont l'art. 1^{er} est ainsi conçu :

« En cas de transit direct de marchandises de douane par les chemins de fer de l'État, conformément à nos arrêtés des 20 août 1842 et 14 octobre 1843 (*Bulletin officiel*, n° 75 et 83), les receveurs de douane pourront réduire les cautionnements prescrits par l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits et leur décuple pour amende excéderont ensemble une somme de deux cent mille francs ; »

Considérant que les expéditeurs se trouvent souvent dans l'impossibilité de fournir un cautionnement aussi considérable, et que, dès lors, il en résulte de la gêne pour le commerce ;

Attendu que les mesures de précaution auxquelles est soumis le transit direct des marchandises par les chemins de fer, offrent des garanties suffisantes pour les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le *maximum* du cautionnement fixé à deux cent mille francs par la finale de l'art. 1^{er} de notre arrêté cité plus haut du 25 mars 1844, est réduit à cinquante mille francs.

ART. 2. Il n'est rien changé aux autres dispositions du dit arrêté.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Laeken, le 3 février 1845.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

149

N^o XXXIII.

*Etat recapitulatif, PAR MOIS, du mouvement des voyageurs, bagages et
marchandises, pendant l'année 1844.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS.						BAGAGES.	
	VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS.		TOTAL GÉNÉRAL.
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
1844. JANVIER.....	19,212	58,944	126,337	204,723	.	.	204,723	494,434
FÉVRIER.....	19,166	57,505	127,520	204,590	.	1,341	205,941	515,241
MARS.....	21,318	62,926	158,493	242,737	.	65	242,802	687,609
AVRIL.....	28,326	68,931	203,013	300,270	.	234	300,504	810,168
MAI.....	32,107	76,017	200,564	308,688	.	600	309,288	859,438
JUIN.....	33,358	70,481	191,645	301,484	920	1,609	304,013	960,051
JUILLET.....	40,645	92,379	199,713	332,637	.	930	333,567	1,159,335
AOUT.....	46,557	103,910	189,883	340,350	431	643	341,424	1,404,736
SEPTEMBRE..	44,961	115,563	236,310	396,834	3,789	2,249	402,872	1,324,335
OCTOBRE...	32,910	88,934	176,916	298,760	633	.	299,393	1,067,364
NOVEMBRE..	21,841	63,815	145,847	231,503	32	2,106	233,641	600,325
DÉCEMBRE..	21,803	62,901	113,573	198,370	209	4,676	203,261	653,032
TOTAUX...	362,234	928,606	2,070,022	3,360,862	6,214	14,453	3,381,529	10,490,063

159

N° XXXIV.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement des marchandises, pendant
l'année 1844.*

SIGNIFICATION DES MOIS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.				VOITURES.					
	SOMMES DE					OR ET PAPIERS.	TOTAL.	TRANSPORT ET DILIGENCE DE DES LIGNES	TRANSPORT AU FOIDS			TOTAL DU FOIDS.	VOITURES			
	2 x 100 francs	100 x 50 francs	50 x 25 francs	25 x 10 francs	Autres de 5 francs				1 ^{er} CLASSE	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE		TOTAL DU FOIDS.	2 x 4 roues	2 x 2 roues	TOTAL.
JANVIER 1861	3,176	722	255	376	33	3	2,414	15,527	333,770	1,422,020	618,540	2,360,143	97	2	107	
FEBVIER	921	661	220	221	41	7	1,654	4,620	318,110	1,491,030	669,320	2,649,460	62	2	65	
MARS	1,011	720	747	376	44	7	1,383	16,211	490,940	1,723,790	1,095,870	3,239,810	80	7	97	
AVRIL	1,125	863	269	257	47	20	2,564	14,432	619,720	1,809,390	1,229,618	3,657,980	501	8	210	
MAI	1,160	866	241	248	39	10	2,586	10,654	519,510	1,850,900	1,074,450	3,280,760	522	9	281	
JUIN	1,074	756	227	261	50	11	2,401	20,061	402,640	1,806,740	1,603,490	3,414,790	447	2	445	
JUILLET	1,060	831	244	277	57	10	2,418	19,427	603,100	1,776,250	981,820	3,161,270	465	4	469	
AOÛT	1,079	715	255	271	47	7	2,334	20,310	475,300	1,805,070	1,056,040	3,250,560	513	9	523	
SEPTEMBRE	1,004	747	262	282	46	4	2,343	19,236	496,800	1,829,740	1,154,240	3,471,770	462	4	466	
OCTOBRE	1,129	831	283	314	43	9	2,611	29,211	406,870	2,016,870	1,424,980	3,908,650	730	10	460	
NOVEMBRE	1,220	767	230	291	45	4	2,354	16,902	410,960	1,871,040	1,206,030	3,050,000	181	6	186	
DÉCEMBRE.	1,151	847	281	339	50	9	2,689	16,801	447,200	1,975,780	1,369,580	3,792,520	147	1	152	
Totaux généraux	10,206	9,974	8,017	8,405	605	105	29,418	227,650	4,962,000	21,466,590	12,470,270	59,500,910	3,429	71	4,071	

CHEVAUX ET BESTIAUX.										MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)				TRANSPORT PAR WAGGONS.				
CHEVAUX.			GRAND DETAIL.			PETIT DETAIL.				CHEMIN Fer. etc.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	DÉBITS D'ANGREUX ou de charbons supérieurs	TOTAL.	FORBAY DE WAGGONS.	POIDS GÉNÉRAL EN KILOG.	
Par 2 ou 3	Par 1	TOTAL.	Par 5 ou 6	Par 3 ou 4	Par 1 ou 2.	TOTAL.	De 2500 kg à 4000 kg (incl.)	De 1000 kg à 2500 kg (incl.)	De 500 kg à 1000 kg (incl.)									TOTAL.
77	8	83	653	60	31	790	1,618	324	102	1,914	4	24,521,400	0,172,420	334,750	"	22,701,860	675	2,085,354
144	6	140	807	84	27	918	3,727	64	42	2,653	7	22,248,800	4,739,330	400,530	"	27,388,580	765	3,289,370
185	10	197	4,219	51	21	1,138	1,530	28	63	1,817	19	17,023,600	0,018,240	310,080	"	23,083,920	1251	3,910,604
302	11	244	1,389	712	29	1,420	3,294	24	10	2,211	12	58,061,300	5,363,640	436,820	"	63,761,480	881	3,724,123
312	17	234	1,551	100	33	1,583	4,405	20	25	4,510	13	33,786,200	4,211,840	374,620	"	38,294,460	965	4,877,789
250	16	272	1524	90	24	974	2,970	37	18	3,051	26	36,121,000	5,472,190	306,910	"	41,899,100	830	3,521,690
77	17	94	761	10	20	830	2,051	60	33	3,127	15	43,103,800	2,551,090	339,020	"	46,053,910	770	4,323,543
120	13	149	542	51	17	530	3,890	30	18	3,905	27	41,011,200	4,010,280	456,790	"	45,218,050	894	3,703,569
150	18	168	592	18	6	916	2,790	124	18	3,832	10	26,667,500	0,968,240	308,470	"	27,643,210	890	3,857,371
151	12	206	1,029	33	10	1,052	4,810	104	83	5,029	51	34,302,500	0,511,130	405,900	"	41,130,580	1,104	4,745,807
139	11	170	1,213	12	7	1,232	3,031	105	17	3,235	20	39,678,400	5,051,820	434,830	"	45,165,050	979	4,227,339
124	5	129	740	33	20	839	3,084	121	15	3,219	10	40,486,700	0,874,070	570,870	"	41,931,640	1,104	4,710,071
2,008	140	2,104	11,613	785	204	12,601	37,728	946	384	39,038	273	404,310,300	61,823,250	4,587,290	"	474,824,840	10,683	45,707,827

157

N° XXXV.

État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.	
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.					
NORD.	Bruxelles.....	71,238	138,583	226,568	436,389	777	4,120	441,286	1,711,827	
	Vilvoorde.....	3,019	19,081	51,842	73,932	•	48	74,010	32,440	
	Malines.....	18,304	52,990	111,056	182,001	•	339	183,333	412,383	
	Duffel.....	771	4,634	13,898	21,211	•	•	21,211	23,614	
	Contich.....	170	944	5,737	6,871	•	•	6,871	410	
	Vieux-Dieu.....	272	1,889	7,092	9,253	•	•	9,253	1,445	
	Amets.....	34,633	68,807	91,548	192,987	881	812	194,713	923,580	
	Totaal.....	128,411	284,927	510,299	923,637	1,661	6,389	930,687	3,104,887	
	OUEST.	Guppelle.....	473	3,167	16,099	18,739	•	41	18,750	617
		Londerzeel.....	145	709	3,563	4,408	•	•	4,408	99
Minderen.....		175	1,296	6,517	7,988	•	•	7,988	2,241	
Termonde.....		3,898	16,098	40,482	59,298	•	183	59,483	93,222	
Auleghem.....		1,057	6,130	9,822	16,029	•	•	16,029	37,673	
Wielvelen.....		62	863	4,275	5,202	•	•	5,202	284	
Wetteren.....		1,051	3,592	21,044	28,597	•	•	28,597	28,318	
Welle.....		149	1,120	6,011	7,280	•	•	7,280	•	
Gand.....		30,453	79,601	145,677	246,731	413	1,539	248,690	853,062	
Loudghem.....		252	1,448	8,152	9,852	•	•	9,852	•	
Hansbeke.....		16	328	2,701	2,945	•	•	2,945	•	
Aelre.....		510	3,960	15,217	19,693	•	•	19,693	7,913	
Hoemesdael.....		381	1,388	14,097	15,866	•	•	15,866	•	
Bruges.....		13,075	29,361	77,637	120,273	165	1,164	121,603	301,454	
Jubbekke.....		132	1,044	12,961	14,140	•	•	14,140	30	
Plaschoddaele.....		74	1,137	9,937	11,148	•	•	11,138	•	
Ostende.....		14,078	24,436	37,514	76,027	150	2	77,079	459,291	
Kanareth.....		60	507	6,324	6,891	•	•	6,891	•	
Deymu.....		1,112	6,513	27,129	34,754	•	•	34,734	61,189	
Wachelen.....		30	112	624	666	•	•	666	•	
Oltaeo.....		4	217	1,365	1,586	•	•	1,586	•	
Waareghem.....		407	3,199	21,300	24,906	•	•	24,906	19,453	
Haarlobeke.....		156	2,070	12,326	14,552	•	•	14,552	3,368	
Courtray.....	5,922	21,040	51,284	81,906	60	473	82,339	303,643		
Housteren.....	7,186	17,289	11,716	66,191	•	•	66,181	398,920		
Templeuve.....	174	853	6,180	7,216	•	•	7,216	•		
Tourney.....	4,222	10,556	26,676	41,854	•	307	42,161	135,689		
Totaal.....	80,664	227,941	631,532	943,637	791	3,722	950,050	2,699,437		

MARCHANDISES.									TRANSPORT PAR WAGONS	
FINANCES	MARCHANDISES DE GÉNÉRALITÉ		MÉTALLIQUES	LIQUIDES ET SÉCHÉS				MARCHANDISES DE SPÉCIALITÉ	NOMBRE DE WAGONS	POIDS NET EN KILOG.
	1 ^{re} DIVISION TRANSPORTS EN FUMIGÈRES DE GÉNÉRALITÉ	2 ^e DIVISION TRANSPORTS EN POIDS RÉGULIERS		CHASSIS	LIQUIDES	POLYVALENTS	CHASSIS				ÉCLAIRAGE
6000 FR.			50000 FR.	7214	7214	1103	1103	12719		
5,291	50,356	5,611,730	691	185	70	128	15	10,811,650	900	3,508,583
120	1,814	148,840	*	*	*	*	*	163,980	9	27,600
1,016	8,023	777,060	70	6	3,858	1,133	*	3,176,000	62	263,108
43	740	32,370	*	*	*	*	*	126,360	*	*
*	120	14,190	*	*	*	*	*	23,790	*	*
2	212	34,650	*	*	*	*	*	15,500	2	8,000
1,823	20,837	4,956,400	240	1,117	897	281	5	17,129,140	3,120	11,898,182
8,297	91,411	11,874,940	1,004	1,320	4,864	1,132	20	60,188,140	4,993	17,913,473
3	593	110,510	*	*	*	*	*	240,220	2	9,000
*	81	7,340	*	*	*	*	*	40	*	*
23	234	45,300	*	*	*	*	*	633,670	*	*
720	4,280	690,380	2	*	800	925	*	2,301,770	119	960,405
52	955	402,150	1	*	*	*	*	119,590	47	209,316
*	164	6,690	*	*	*	*	*	*	*	*
147	4,050	118,350	*	*	121	2,570	*	222,500	2	8,500
*	472	10,930	*	*	*	*	*	50	*	*
2,793	19,494	3,248,070	200	109	411	954	*	5,707,640	1,270	5,386,364
2	80	24,910	*	*	*	1	*	78,-90	1	4,050
*	6	800	*	*	*	*	*	*	*	*
45	417	51,970	1	*	*	760	*	563,340	2	8,000
*	199	9,730	*	*	*	*	*	142,310	*	*
1,403	8,083	656,210	66	13	352	9,484	*	1,291,880	29	97,196
*	42	5,310	*	*	*	*	*	5,000	*	*
*	79	7,790	*	*	*	*	*	2,600	*	*
567	3,674	993,440	233	46	2	6	2	1,879,340	81	356,056
*	12	4,750	*	*	*	*	*	*	*	*
190	1,001	117,550	2	1	30	276	*	140,160	6	19,953
*	3	600	*	*	*	*	*	*	*	*
*	11	270	*	*	*	*	*	*	*	*
83	323	34,710	*	*	*	35	*	47,510	21	83,100
84	381	35,850	*	*	1	*	*	10,590	6	23,891
913	6,682	1,367,980	22	4	467	1,591	*	3,492,730	523	2,136,189
135	1,032	290,590	129	12	2	57	*	460,570	169	607,480
*	89	9,400	*	*	*	9	*	72,700	*	*
832	2,993	785,290	9	3	14	292	*	21,341,490	73	296,241
7,992	54,222	8,926,440	696	188	2,320	16,360	2	41,720,090	2,890	9,907,217

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						BAGAGES.	
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.		TOTAL GÉNÉRAL.
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
EST.	Haecht.....	429	2,372	11,046	13,877	.	.	13,877	5,296
	Wespelaar.....	210	207	726	1,143	.	.	1,143	271
	Louvain.....	11,783	33,977	66,174	111,034	3,371	449	115,754	272,690
	Verbyck.....	238	1,403	8,103	9,794	.	.	9,794	1,032
	Tirlemont.....	3,437	14,270	37,046	54,753	.	76	54,829	153,173
	Esmael (Loor).....	.	.	.	.	.	.	.	.
	Landon.....	319	2,683	13,280	16,288	.	.	16,288	15,928
	Yelo.....	67	382	1,503	2,042	.	.	2,042	730
	St-Trond.....	2,144	7,878	19,192	29,214	.	.	29,214	105,950
	Gingelom.....	43	222	517	782	.	.	782	889
	Bosoux.....	.	.	.	.	.	.	.	73
	Waroume.....	526	4,349	18,753	23,628	.	3	23,631	23,364
	Fosho.....	140	1,179	10,522	11,841	.	.	11,841	3,430
	Ans.....	102	1,051	16,011	17,164	.	.	17,164	18,071
	Haut-Pré.....	606	2,921	11,877	15,404	.	.	15,404	29,600
	Liège.....	21,805	32,821	78,037	132,663	282	479	133,424	828,963
	Chénée.....	695	1,719	19,915	22,332	.	.	22,332	14,644
Chaudfontaine.....	1,358	3,109	9,586	14,033	.	.	14,653	18,295	
Le Tronq.....	100	604	2,812	3,516	.	.	3,516	675	
Nesnoyeaux.....	160	1,107	5,292	6,559	.	.	6,559	1,285	
Pepinster.....	3,588	5,287	32,237	41,112	.	.	41,112	107,653	
Ensalval.....	111	176	1,333	1,620	.	.	1,620	1,220	
Verviers.....	6,703	13,973	64,887	85,563	.	90	85,653	390,304	
Dolhain.....	373	1,835	9,966	12,194	.	.	12,194	7,380	
Herbesthal.....	13,829	17,925	23,686	55,440	.	174	55,614	818,067	
TOTAL.....	68,709	151,470	462,647	682,916	3,653	1,271	687,840	2,818,383	

MARCHANDISES.								TRANSPORT PAR WAGONS.		
FINANCES	DANS MARCHANDISES DE DILÉ		VOITURES	CHEVAUX ET BESTIAUX				MARCHANDISES DE VOYAGE.	NOMBRE de WAGONS	POIDS charge en KILOG.
	1 ^{re} DIVISION. TRANSPORT EN OBLIGATIONS de 50 CENTIMES.	2 ^e DIVISION. TRANSPORT EN POIDS KILOGRAMMES		Cheval	Gros bétail	Petit bétail	Chien				TRANSPORT de stations à station KILOGRAMMES.
GROUPES.	— NOMBRE.	— KILOGRAMMES	— NOMBRE.	TÊTES.	TÊTES.	TÊTES.	TÊTES.	—	—	
.	402	17,320	.	.	5	.	.	22,620	.	.
.
1,363	7,148	1,311,490	62	32	349	49	.	23,091,790	455	1,979,946
2	256	14,690	.	.	.	.	.	19,900	.	.
695	4,709	969,880	11	11	553	11,560	.	6,201,880	53	223,549
.	.	.	.	.	.	.	.	210	.	.
224	668	89,870	.	.	89	367	.	6,471,700	47	208,172
.	62	3,380	.	.	.	40	.	11,370	.	.
651	1,951	408,030	11	3	130	4,905	.	1,180,290	148	656,906
.	81	10,110	.	.	.	.	.	348,480	.	.
.	28	7,970	.	.	.	.	.	548,120	.	.
473	1,068	114,260	.	.	20	168	.	8,298,490	8	24,980
1	62	9,950	.	.	.	.	.	41,540	.	.
47	462	47,060	.	.	1	40	.	48,799,930	25	108,731
7	57	7,210	.	.	.	.	.	502,370	.	.
2,212	13,664	3,321,290	392	59	325	12	33	83,003,710	1,462	6,438,402
43	449	135,500	1	.	.	.	.	13,762,470	272	1,207,982
16	62	18,290	.	.	.	.	.	38,000	4	7,700
.	37	4,720	.	.	.	.	.	165,670	.	.
.	83	13,080	.	.	.	.	.	274,060	1	4,500
155	757	90,910	32	54	.	.	.	1,233,840	21	81,768
1	183	32,760	.	.	.	.	.	45,800	.	.
426	2,139	2,176,830	51	37	26	.	41	1,860,820	279	1,066,936
22	80	6,540	.	.	.	.	5	18,000	.	.
43	935	2,367,380	553	158	3,134	.	172	9,442,900	3	13,500
6,381	35,285	11,348,320	1,113	353	4,613	17,207	251	204,396,060	2,778	12,007,011

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						BAGAGES.	
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRABORDINAIRES.		TOTAL GÉNÉRAL.
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
MIDI.	Bruxelles (Midi)	20,681	70,064	81,500	181,344	109	1,573	183,026	672,416
	Ruytstock	307	2,095	12,331	14,763	•	•	14,763	1,284
	Loth	473	616	1,801	2,930	•	•	2,930	268
	Hal	3,675	24,784	25,919	54,578	•	•	54,578	57,710
	Lombuck	288	321	472	1,081	•	•	1,081	397
	Tubise	938	6,750	10,016	16,724	•	•	16,724	9,009
	Beauvrières	•	•	•	•	•	•	•	•
	Brauno-le-Comte	1,080	10,200	16,753	28,013	•	•	28,013	33,933
	Sognies	1,484	10,917	13,799	26,200	•	33	26,233	50,017
	Jurbise	2,015	6,825	15,300	24,149	•	730	24,899	47,082
	Mons	9,945	36,631	56,497	103,073	•	823	103,896	259,703
	Jemmapes	625	4,408	15,447	20,570	•	•	20,570	10,713
	St-Ghislain	940	11,044	21,802	33,846	•	•	33,846	29,714
	Boussu	377	2,742	5,740	8,919	•	•	8,919	6,047
	Thulin	148	1,767	7,992	9,907	•	•	9,907	3,314
	Quierlain	10,330	19,920	24,789	55,039	•	63	55,102	203,450
	Écaussinnes	328	1,755	4,171	6,254	•	•	6,254	504
	Nauwige	1,753	5,935	13,019	20,708	•	64	20,772	36,945
	Luttre	261	1,973	3,956	5,790	•	•	5,790	561
	Gosselies	938	3,604	12,653	17,215	•	•	17,215	27,183
Roux	324	1,267	4,194	5,785	•	•	5,785	1,722	
Marchiennes	1,130	3,513	10,093	14,838	•	•	14,838	30,658	
Charleroy	3,884	13,483	28,984	46,351	•	183	46,536	124,130	
Châteleineau	1,197	6,067	21,405	28,759	•	•	28,759	46,233	
Tamines	648	2,864	10,275	13,787	•	•	13,787	9,404	
Moustier	290	1,708	7,136	9,134	•	•	9,134	3,070	
Floreffe	301	1,794	7,574	9,669	•	•	9,669	7,043	
Numur	5,330	12,428	31,068	49,426	•	578	50,004	193,679	
RÉCAPITULATION.	ligne du Midi	78,960	264,268	465,644	808,772	109	4,071	812,952	1,373,361
	• de l'Est	68,799	151,470	462,647	682,916	3,633	1,271	687,840	2,818,383
	• de l'Ouest	86,064	227,941	631,632	945,537	791	3,722	950,050	2,659,437
	• du Nord	128,411	284,927	510,299	923,637	1,661	5,359	930,687	3,104,887
	TOTAL GÉNÉRAL	362,234	928,606	2,070,022	3,360,862	6,214	14,453	3,381,529	10,493,068

164

165

N° XXXVI.

*État recapitulatif, PAR STATION, du mouvement des marchandises, pendant
l'année 1844.*

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.				VOITURES.			
		SOMMES DE							TRANSPORT POLYVALENT à la demande à l'usage local.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL DU POIDS.	VOITURES		
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	au-dessus de 5,000 fr.	OR ET PAPIER.	TOTAL.		à l'usage local.	à l'usage régional.	à l'usage national.		4 et au-dessus.	2 et 3 mout.	TOTAL.
NOBIL.	Bruxelles	2,002	1,800	003	075	115	43	5,201	20,750	021,170	3,164,070	1,306,530	6,611,730	568	33	601
	Willebroe	53	44	8	16	"	"	129	1,014	10,910	59,490	24,410	148,343	"	"	"
	Walleghem	329	215	77	65	2	"	1,018	8,023	001,040	067,040	35,400	177,060	71	2	74
	Walleghem	29	13	1	"	"	"	43	740	11,450	19,210	4,350	35,510	"	"	"
	Condroz	"	"	"	"	"	"	"	129	2,050	8,010	"	14,159	"	"	"
	Vieux-Brabant	3	"	"	"	"	"	3	213	8,110	24,510	1,600	31,630	"	"	"
	Avesnes	947	405	111	173	33	8	1,823	29,537	702,420	3,076,270	1,170,510	1,658,409	233	5	240
TOTAL	3,581	2,717	760	592	154	62	8,207	91,314	1,782,910	7,040,920	2,752,080	11,574,560	974	30	1,094	
OCCIDENT.	Cappelle	3	2	"	"	"	"	3	395	19,360	80,700	12,740	119,530	"	"	"
	Lendestraet	"	"	"	"	"	"	"	81	2,100	4,500	"	7,540	"	"	"
	Waldoven	0	10	3	1	"	"	23	238	8,446	37,130	"	45,900	"	"	"
	Termonde	453	163	77	37	3	"	730	4,294	125,960	431,170	143,230	690,380	1	1	3
	Audignem	33	11	2	"	"	"	52	965	53,500	130,110	231,790	491,190	1	"	1
	Wichela	"	"	"	"	"	"	"	164	3,320	2,110	"	6,680	"	"	"
	Wettaren	70	47	15	10	"	"	147	1,160	29,740	61,090	53,000	119,310	"	"	"
	Melle	"	"	"	"	"	"	"	412	8,540	1,050	"	10,500	"	"	"
	Gand	1,343	900	273	211	30	3	2,763	19,394	641,520	1,504,370	1,002,180	3,548,069	186	4	200
	Lendeghem	"	1	"	1	"	"	2	80	2,010	15,080	4,750	32,160	"	"	"
	Hansbeke	"	"	"	"	"	"	"	6	400	480	"	880	"	"	"
	Aelre	18	16	8	3	"	"	43	417	6,500	23,020	3,360	31,380	1	"	1
	Bloemendaal	"	"	"	"	"	"	"	109	3,100	5,130	1,500	9,730	"	"	"
	Buizen	321	547	104	121	30	11	1,400	5,083	111,130	340,830	201,200	650,210	61	4	66
	Jabbeke	"	"	"	"	"	"	"	42	1,540	2,200	1,170	5,310	"	"	"
	Pissierendaal	"	"	"	"	"	"	"	70	2,510	2,480	"	4,990	"	"	"
	Ostende	239	185	64	55	1	3	667	5,034	184,320	398,720	310,790	903,430	231	3	253
	Nassend	"	"	"	"	"	"	"	12	200	3,920	"	4,720	"	"	"
	Reynde	68	90	0	22	3	1	190	1,001	14,080	69,010	15,490	117,350	2	"	2
	Meecken	"	"	"	"	"	"	"	9	310	330	"	660	"	"	"
	Obene	"	"	"	"	"	"	"	11	40	230	"	270	"	"	"
	Watteghem	28	[30	6	8	2	"	63	331	7,260	21,790	3,530	34,710	"	"	"
Harelbeke	19	24	10	37	4	"	84	334	16,200	15,510	1,450	33,660	"	"	"	
Courtray	426	387	130	60	10	"	913	6,603	177,630	737,200	293,000	1,307,990	20	2	22	
Moussart	72	30	25	11	"	"	133	1,033	30,180	170,100	70,240	250,500	129	"	130	
Templeuve	"	"	"	"	"	"	"	85	2,100	6,680	620	9,400	"	"	"	
Touray	419	214	126	67	2	"	823	2,061	81,150	421,300	210,170	782,570	9	"	9	
TOTAL	3,807	2,912	869	646	95	17	7,692	34,222	1,417,730	4,792,800	2,713,850	8,925,640	674	11	805	

CHEVAUX ET RESTAUX.										MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station)					TRANSPORT	
CHEVAUX.			GROS DÉTAIL.			PETIT DÉTAIL.			GROSS.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS D'ARTISANAT ou de petites industries.	TOTAL.	PAR	
Par 2000	Par 1	TOTAL.	Par 500 0.	Par 300 0.	Par 100 0.	TOTAL.	En wagon	à pied							à cheval	à bicyclette.	TOTAL.	POUR LE	POUR LE
154	34	190	45	22	8	76	126	128	15	3,808,400	6,109,120	832,520	"	10,831,040	500	5,608,40
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	120,100	31,360	2,520	"	163,980	0	23,666
"	3	5	3,542	368	119	3,880	1,169	6	18	4,175,800	816,060	161,240	"	5,153,100	02	392,108
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	116,000	"	8,760	"	125,760	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20,000	3,700	"	"	23,700	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17,300	20	430	"	18,400	22	8,000
1,117	20	1,137	854	54	23	907	263	6	13	13,751,100	57,021,560	729,460	"	17,128,180	1,120	13,836,145
1,210	54	1,300	4,365	164	194	4,804	1,500	12	30	28,933,900	34,680,060	1,792,440	"	62,466,420	4,693	17,964,42
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	217,000	37,100	120	"	240,220	3	9,000
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	67,100	8,263	3,470	"	81,830	"	"
"	"	"	834	21	5	890	385	15	6	1,016,800	1,188,880	36,000	"	2,201,720	149	600,400
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	51,000	64,800	"	"	115,800	42	389,710
"	"	"	113	4	3	121	2,464	81	25	111,600	100,200	5,020	"	217,100	2	8,200
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50	"	"	50	"	"
96	14	109	365	40	8	411	806	143	5	3,501,000	2,033,370	110,340	"	5,707,640	1,720	5,386,364
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	54,000	20,000	50	"	75,000	1	4,100
"	"	"	"	"	"	"	490	231	50	529,850	28,400	6,110	"	564,360	5	8,000
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	140,100	2,608	110	"	142,810	"	"
11	2	13	227	24	7	232	8,283	20	80	1,181,100	98,010	14,240	"	1,283,280	29	97,116
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,000	"	"	"	4,000	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23,000	"	"	"	23,000	"	"
44	2	46	"	"	"	"	"	"	"	4,312,000	262,130	294,300	"	4,868,380	84	336,056
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	1	1	14	14	3	30	173	71	32	87,700	14,740	28,030	"	130,470	6	19,000
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24,000	19,180	6,330	"	49,510	21	88,100
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14,300	4,700	1,400	"	20,400	6	25,961
2	2	4	445	31	21	497	1,238	271	82	2,303,000	1,151,130	109,500	"	3,463,780	124	2,136,138
8	4	12	"	"	"	"	57	"	"	238,700	189,980	61,500	"	489,370	103	607,429
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	70,100	"	1,000	"	72,700	"	"
2	1	3	12	"	"	14	126	41	35	20,009,700	388,730	43,070	"	21,391,400	74	296,241
103	25	108	2,138	144	46	2,300	15,112	913	329	32,438,900	5,229,330	912,010	"	41,720,020	2,390	9,907,027

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DE DILIGENCE.				VOITURES.			
		SOMMES DE							TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL PO POIDS.	VOITURES			
		1 à 100 fr.	101 à 200 fr.	201 à 300 fr.	301 à 500 fr.	501 et au-dessus.	OR ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT				4 à 10 ans.	12 ans et au-dessus.	TOTAL.	
									1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe					
							de 50 centimes à 1 franc.									
							1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe							
							fr. c.	fr. c.	fr. c.							
	Hoght	"	"	"	"	"	"	402	3,450	11,530	9,340	17,320	"	"	"	
	Weybree	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Louvain	677	453	119	112	28	3	1,363	7,148	168,470	1,015,400	129,630	1,311,400	61	1	62
	Vestryck	1	3	"	"	"	"	3	256	3,470	10,039	1,146	14,860	"	"	"
	Turicmont	330	233	63	74	0	"	693	4,709	128,470	640,870	200,540	569,880	10	1	11
	Esmevel (Lans)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Landen	102	84	51	16	1	"	224	908	0,900	69,040	0,840	59,870	"	"	"
	Velro	"	"	"	"	"	"	"	63	140	2,640	"	3,280	"	"	"
	St-Troisd	348	226	43	33	"	"	651	1,081	48,470	249,700	114,730	468,030	11	"	11
	Gagefont	"	"	"	"	"	"	"	51	1,030	6,250	2,200	10,110	"	"	"
	Rutoux	"	"	"	"	"	"	"	28	820	6,310	7,440	7,970	"	"	"
	Waromme	191	184	52	46	"	"	473	1,068	16,320	64,380	33,000	114,260	"	"	"
	Peche	"	"	"	1	"	"	1	62	2,000	5,000	3,050	9,930	"	"	"
	Ans	21	19	11	6	"	"	57	492	21,000	10,430	3,620	67,960	"	"	"
	Haut-Pic	"	3	1	3	"	"	7	57	2,920	4,200	"	7,210	"	"	"
	Lidge	930	632	277	303	64	0	3,212	13,064	319,100	1,989,840	1,471,550	3,781,200	388	4	392
	Chipée	27	15	1	2	"	"	43	449	9,400	58,160	67,350	125,500	1	"	1
	Chaulfontaine	13	3	"	"	"	"	16	62	2,080	9,280	0,900	18,330	"	"	"
	Le Troux	"	"	"	"	"	"	"	37	1,340	3,380	"	4,720	"	"	"
	Nezonneux	"	"	"	"	"	"	"	85	1,300	10,500	1,280	13,080	"	"	"
	Pepinier	53	50	18	23	"	"	155	757	20,750	38,880	11,278	50,918	32	"	32
	Enjeval	"	"	"	1	"	"	1	383	16,490	14,550	1,720	32,760	"	"	"
	Vervies	220	192	49	54	1	"	426	2,139	93,630	709,640	1,376,170	2,176,830	50	1	51
	Bolkain	0	5	5	5	"	"	12	80	1,870	3,070	1,600	6,540	"	"	"
	Herbehal	7	1	1	"	34	"	43	935	68,560	499,510	1,906,310	2,967,390	553	"	553
	Total	5,099	1,984	651	686	132	2	6,391	36,395	938,630	4,948,000	5,464,890	11,348,820	1,106	7	1,113

CHEVAUX ET BESTIAUX.										MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)				TRANSPORT PAR WAGGONS.		
CHEVAUX.			GROS BÉTAIL.			PETIT BÉTAIL.			GROSSES Per. Str.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	ORDRE MARCHÉ OU DE GRADES DÉTERMINÉS.	TOTAL.	NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS CRU en MÉTRIC.
Per 2 ou 3 Per L.	TOTAL.	Per 2 ou 3.	Per 2 ou 4.	Per 1 ou 2.	TOTAL.	Un ou deux à petit bétail.	Un ou deux à gros bétail. 10 à 20. 1 à 20. 1 à 10 démontés.	TOTAL.								
»	»	»	5	»	»	»	»	»	18,560	»	4,020	»	22,580	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
30	2	32	336	4	9	249	41	8	10,310,289	1,667,230	144,300	»	23,081,790	405	1,979,646	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	16,590	3,600	»	»	18,190	»	»	
9	1	11	315	40	10	633	11,561	8	4,894,350	1,412,490	181,600	»	6,208,380	62	221,149	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	210	»	210	»	»	
»	»	»	37	»	2	59	304	3	3,200,700	157,170	107,830	»	3,411,700	47	207,172	
»	»	»	»	»	»	»	48	»	11,200	170	»	»	11,370	»	»	
2	»	2	98	27	19	189	4,003	2	481,590	640,300	81,700	»	1,180,190	18	631,907	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	340,300	1,200	6,080	»	329,480	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	322,360	2,320	28,800	»	323,120	»	»	
»	»	»	19	»	1	20	166	2	7,080,200	161,250	112,770	»	8,233,400	8	24,880	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	40,000	140	1,300	»	41,440	»	»	
»	»	»	»	»	1	1	60	»	48,728,700	22,200	21,600	»	48,779,900	20	108,731	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	409,500	2,440	420	»	412,360	»	»	
46	13	59	252	3	»	325	12	»	78,711,700	4,007,270	280,440	»	83,003,710	1,462	6,438,402	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	13,344,400	411,210	6,560	»	13,762,170	273	1,207,362	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	36,000	»	»	»	36,000	4	1,700	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	102,900	3,610	»	»	106,510	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	254,430	19,660	»	»	274,090	1	4,500	
47	7	54	»	»	»	»	»	»	974,730	278,000	940	»	1,233,610	21	81,708	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	21,000	20,230	2,430	»	43,660	»	»	
32	5	37	28	»	»	26	»	»	806,200	927,000	67,070	»	1,800,270	270	1,050,936	
1	»	»	»	»	»	»	»	»	12,500	4,700	»	»	18,000	»	»	
108	»	1 1/2	3,134	»	»	3,134	»	»	7,373,300	1,794,300	274,500	»	9,442,100	3	13,500	
354	20	353	4,407	64	43	4,613	17,187	30	160,428,100	12,642,200	1,325,670	»	164,395,970	2,778	12,007,011	

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.				VOITURES.				
		SOMMES DE						TRANSPORT AU POIDS.			VOITURES					
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.	EN ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL en POIDS.	VOITURES			
									2 ^e classe ATMOS.	3 ^e classe ATMOS.	4 ^e classe ATMOS.		en VOITURES.	TOTAL.		
MIDI.	Bordeaux (Gare)	250	317	100	306	89	9	1,001	10,304	345,119	2,084,209	1,735,800	3,058,819	251	71	323
	Eyraud	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Bayonne	"	"	"	"	"	"	"	49	400	7,400	1,300	9,100	"	"	"
	Lot	"	"	"	"	"	"	"	21	180	520	"	1,900	"	"	"
	Mil	149	115	29	19	10	1	110	1,091	82,870	138,730	29,400	261,000	2	"	2
	Landes	"	"	"	"	"	"	"	74	700	19,960	3,800	23,460	"	"	"
	Tulle	87	70	8	3	1	"	178	1,401	8,670	99,360	6,630	94,660	3	"	3
	Montpellier	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Montpellier-Centre	58	41	27	14	21	"	161	1,142	17,420	87,300	19,300	124,000	3	"	3
	Ségouze	118	64	45	21	4	"	201	1,261	23,990	137,210	17,610	174,200	19	"	19
	Jardons	28	21	16	12	"	"	67	787	15,100	58,160	49,390	123,010	5	"	7
	Bay	390	315	58	14	5	2	1,022	6,141	91,960	378,800	130,560	601,420	30	3	33
	Jumèges	66	49	7	3	"	"	121	1,123	8,290	46,020	14,380	68,690	"	"	"
	N.-Gleizan	76	38	23	24	3	1	185	586	11,123	73,350	46,900	137,300	"	"	"
	Bouzon	31	25	5	2	"	"	60	234	3,820	18,280	5,100	27,300	"	"	"
	Théou	29	23	10	2	"	"	61	289	1,660	21,280	5,060	31,200	"	"	"
	Quirac	61	69	21	17	3	"	167	858	25,100	486,460	611,770	1,192,330	251	3	253
	Encausse	31	21	4	"	"	"	63	975	5,280	17,520	5,580	28,300	"	"	"
Beuge	129	90	33	113	3	1	269	1,702	19,680	76,630	19,550	113,860	3	2	4	
Lutrin	1	"	"	"	"	"	1	195	2,460	6,700	"	7,290	"	"	"	
Genès	78	60	33	116	5	"	213	1,103	14,020	87,020	17,330	129,470	"	"	"	
Esca	4	1	"	1	"	"	6	224	5,940	17,090	1,000	23,000	"	"	"	
Marchiennes	98	69	19	36	2	1	223	1,206	20,330	116,920	45,500	184,200	"	"	"	
Claverry	205	157	67	181	2	2	607	3,384	80,760	179,410	30,230	239,900	7	"	7	
Châtenay	138	108	65	86	15	3	401	1,821	20,710	129,480	18,440	199,540	2	1	2	
Tonnac	58	46	9	9	"	"	121	734	4,790	26,140	4,000	35,010	"	1	1	
Escaut	1	"	"	"	"	"	1	130	2,360	12,410	9,230	24,190	"	"	"	
Blouffe	10	8	1	"	"	"	25	108	2,160	14,300	2,930	19,400	"	"	"	
Saver	240	236	63	104	9	3	723	3,713	89,030	307,170	76,080	556,290	18	3	21	
NÉCAPITULATION.	ligne de Mont.	3,711	3,000	697	1,061	196	23	6,768	46,472	823,649	4,869,870	2,437,900	7,001,819	866	23	660
	ligne de Bay.	3,729	1,984	651	686	132	9	6,301	33,302	908,120	4,064,000	4,464,890	11,348,520	1,106	7	1,119
	ligne de Querc.	3,867	2,373	699	646	80	17	7,693	64,822	1,417,790	4,793,800	2,718,850	5,026,440	674	11	683
	ligne de Mont.	3,261	2,757	808	893	154	23	6,501	31,417	1,761,940	7,040,920	2,763,060	11,574,940	974	30	1,004
TOTAUX GÉNÉRAUX.	13,068	9,374	3,017	3,305	662	102	29,148	227,480	6,962,900	21,466,590	13,370,320	39,800,910	3,420	71	5,493	

CHEVAUX ET BESTAUX.										MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT	
CHEVAUX.			GROS DÉTAIL.			PETIT DÉTAIL.			CHIENS.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	PAR WAGONS.	
Par 2 ou 3.	Par 1.	TOTAL.	Par 2 ou 3.	Par 1 ou 2.	Par 1 ou 2.	Par 1 ou 2.	Par 1 ou 2.	Par 1 ou 2.							Par 1 ou 2.	Par 1 ou 2.
170	25	204	405	107	41	643	430		438	1,543,300	3,512,700	273,500		5,329,500	620	2,787,080
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,800	2,480	"	13,280	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	489	"	489	"	"
"	"	"	6	"	3	9	7,31	"	7,31	931,900	204,720	114,060	"	1,250,680	70	310,484
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	303,600	209,640	9,150	"	614,390	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,016,800	415,600	10,350	"	2,079,250	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,580,000	"	"	"	16,400,000	"	"
"	"	"	50	"	"	50	"	"	"	602,200	256,480	21,810	"	860,490	2	6,000
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,800,700	405,000	29,930	"	11,235,630	8	30,291
"	"	"	11	"	"	"	"	"	"	1,723,900	301,040	13,800	"	1,999,740	3	9,204
"	"	"	15	19	4	14	"	"	"	1,464,600	654,710	194,240	"	2,313,550	179	703,943
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,203,400	32,910	17,140	"	4,203,670	21	180,868
"	"	"	15	"	"	16	"	"	"	6,406,600	55,480	19,080	"	6,511,160	24	98,144
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	74,800	11,880	8,720	"	86,400	11	41,067
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	427,000	28,300	4,670	"	457,970	27	95,542
"	"	"	43	"	"	"	"	"	"	1,301,200	849,819	73,390	"	2,314,309	101	425,373
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15,118,900	9,600	9,440	"	15,137,940	"	"
"	"	"	20	7	"	33	"	"	3	31,704,200	1,238,700	86,270	"	32,029,170	8	30,020
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43,200	"	60	"	43,260	"	"
"	"	"	33	"	"	55	506	"	360	14,164,700	115,040	11,000	"	14,290,740	4	17,700
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,600	"	"	7,600	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,710,200	191,430	14,220	"	9,915,850	18	48,844
"	"	"	18	4	"	24	"	"	"	20,386,200	517,000	75,210	"	20,978,410	15	86,830
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,017,400	360,080	42,160	"	10,419,640	40	130,807
"	"	"	"	"	"	"	1,827	13	1,802	2,085,100	91,070	19,000	"	2,097,170	82	305,820
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,000	15,200	4,180	"	24,380	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	177,700	7,200	"	"	184,900	"	"
"	"	"	23	8	"	33	201	"	201	9,204,000	1,029,570	38,680	"	10,262,250	130	503,719
254	38	284	709	133	51	897	3,037	10	3,017	153,050,000	19,051,320	1,631,840	"	164,732,160	1,422	5,840,126
324	29	324	4,907	84	42	4,981	17,187	39	17,007	159,478,100	13,642,700	1,467,070	"	174,587,870	2,178	12,007,911
163	23	188	2,120	144	46	2,300	15,112	914	16,360	35,448,700	5,869,480	712,640	"	41,730,820	2,700	9,027,217
1,370	54	1,339	4,265	444	151	4,904	1,500	12	1,742	28,935,900	34,680,000	1,792,110	"	65,408,010	4,063	17,912,473
2,006	146	2,154	11,612	785	254	12,651	37,725	946	384	64,919,300	64,823,250	4,842,200	"	134,584,750	10,681	15,707,857

173

N^o XXXVII^s.

Statistique du mouvement des bagages, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (y compris)	MULHES.	AVERS.	PERSONS DE LA PROVINCE DE FLANDRE ORIENTALE N° 1	BRUGES.	GENÈVE.	BRIGES.	OSTENDE.	COUREMAYEURS.	COUREMAYEURS.	COUREMAYEURS.	PERSONS DE LA PROVINCE DE FLANDRE OCCIDENTALE N° 2	ACCUSÉS.
NORD.	Bruxelles (Nord)	1.712	*	115	116	20	22	181	41	155	29	47	20	23	79
	Malines	415	130	*	37	16	10	27	4	19	2	6	2	12	33
	Avers	922	417	65	*	12	9	85	12	50	6	20	6	10	52
	Etat intermédiaires	58	27	7	7	1	1	5	0	1	1	1	1	2	4
OUEST.	Ternode	65	24	9	7	1	*	21	2	1	2	1	1	14	5
	Gand	835	183	21	85	5	21	*	90	65	102	95	28	61	12
	Watteghem	502	35	4	12	1	5	84	*	100	6	11	5	18	4
	Ostende	459	124	11	29	0	1	80	98	*	4	15	5	5	9
	Conthey	505	55	2	9	1	2	64	6	5	*	115	49	18	5
	Mouscron	599	71	4	24	1	1	71	11	18	150	*	18	5	5
	Tournay	130	24	2	4	0	0	22	4	5	42	24	*	5	2
Etat intermédiaires	150	16	4	8	1	20	45	5	5	15	13	2	14	4	
EST.	Louvain	272	68	24	30	5	4	12	22	4	5	2	1	5	*
	Tirlemont	155	55	6	8	1	1	5	0	0	0	0	0	*	24
	Landerouwe	16	2	0	1	0	0	0	*	0	*	*	*	*	1
	St-Trond	166	29	5	9	2	1	5	1	0	0	0	0	0	10
	Waremme	25	5	0	0	*	*	0	*	0	*	0	*	*	1
	Ans	18	2	0	2	*	*	1	0	0	*	*	*	*	0
	Liège	820	300	15	55	5	2	58	6	51	2	8	2	1	51
	Vesiers	590	54	2	6	0	0	5	1	2	0	1	0	0	2
	Herbesthal	818	253	23	66	*	*	54	2	72	1	6	*	*	9
	Etat intermédiaires	192	44	5	9	0	0	2	1	5	1	0	0	0	5
MIDI.	Bruxelles (Midi)	675	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Hal	67	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Brairie-le-Comte	34	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Soignies	50	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Mons	260	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Quenestain	205	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Charleroi	124	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Namur	104	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Etat intermédiaires	202	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
TOTAUX	10.496	1.836	522	840	78	100	769	285	352	564	571	157	180	275	

CHELANDOZ.	MADEY.	ST-TROOND.	WARRINGE.	ANS	LIRES.	VERGERS	BLESTRIAL.	STATHAS de production de la ha. c. c. 14	BRULLES [Bou.]	MAI	BOISSE.	SOUMES.	BOIS	QUERVAIA	CHAPLEFOY	SAULE	STATIONS automotrices. Lit. liger de N. E.	Observations.	
39	2	51	3	2	222	23	201	38	*	*	*	*	*	*	*	*	*	Le ton (1,000 l.) à six jans pour moins dans l'ac- tion des quantités trans- portées. A cet effet, on a ac- cru le nombre de 500 kilog. et les comptes concernent au le nombre au des- sus de la revol- ution différen- ces que l'on rencontre dans les additions.	
7	0	3	0	0	14	1	15	3	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
10	1	11	0	1	73	3	73	6	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
1	0	1	*	0	1	1	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
1	*	1	*	*	2	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
3	0	5	0	0	27	2	20	1	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
1	*	1	*	0	6	0	2	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
4	*	0	0	*	30	*	10	1	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
1	0	1	*	0	3	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
2	0	0	0	1	11	7	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
0	0	0	0	0	2	1	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
0	*	0	0	*	2	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
40	1	18	1	0	55	3	13	7	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
*	21	24	3	1	18	2	5	3	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
2	*	4	1	3	2	0	0	1	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
18	10	*	3	0	12	2	1	2	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
2	2	1	*	5	3	0	0	4	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
1	2	0	8	*	0	*	*	2	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
18	5	14	11	0	*	53	250	71	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
2	0	5	1	0	71	*	214	18	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
2	*	0	*	*	206	146	*	14	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
5	1	3	9	0	43	16	22	10	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	62	10	23	137	99	54	110	144	Le 0 indique une quantité au-des- sous de 500 kil	
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	49	*	4	3	3	2	1	0		5
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	10	*	3	3	1	2	4	8		
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	20	*	5	*	8	2	3	1		11
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	115	*	4	15	*	63	13	17		53
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	73	*	3	2	83	*	6	6		29
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	43	*	1	1	2	10	10	36		19
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	84	*	0	2	1	14	9	35		48
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	92	*	3	5	7	18	34	19		49
137	63	117	40	13	787	207	874	190	490	93	41	16	272	220	133	218	346		

176

177

N° XXXVII⁵.

Statistique du mouvement des fonds et valeurs, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Sud).	MILANSÉ.	AIXRES.	ÉPIRON ou M. de M. de M. de M. de	TIEMONDE.	GAP.	REGLA.	OSTADE.	COEPIRY.	MOUCHEFS.	TOTENAT.	STATION d'Arras de M. de M. de	LEUVIT.
NORD.	Bruxelles (Nord).....	5,294	.	257	1,853	57	160	735	257	213	519	33	67	151	104
	Malmes.....	1,618	580	.	452	2	40	96	17	67	37	5	25	8	80
	Aarers.....	1,825	858	60	.	23	12	154	56	71	180	59	21	13	81
	Stats intermédiaires.....	163	36	5	52	.	10	24	4	6	2	1	2	6	5
OUEST.	Terrasne.....	720	459	51	65	28	.	124	20	150	18	6	10	13	24
	Gand.....	2,795	705	60	493	17	43	.	155	110	285	90	192	94	118
	Bruges.....	1,405	454	21	97	1	25	295	.	167	133	1	92	28	44
	Ostende.....	567	149	10	57	1	10	112	85	.	65	1	25	7	10
	Courtray.....	915	106	11	107	1	15	510	35	88	.	15	35	51	11
	Mousteron.....	135	10	14	28	.	.	23	1	2	28	.	10	.	.
	Tourmay.....	852	105	25	107	.	7	268	16	120	84	20	.	12	6
Stats intermédiaires.....	629	173	15	78	5	24	75	30	47	62	9	19	8	21	
EST.	Louvain.....	1,565	520	50	444	0	40	77	58	69	58	.	6	6	.
	Tirlemont.....	693	300	24	100	5	10	51	7	3	6	1	14	5	33
	Landen.....	214	49	1	25	1	.	2	.	.	1	.	1	1	59
	St-Trond.....	651	129	19	186	6	7	8	2	33	2	.	4	.	168
	Wareme.....	475	94	7	51	1	9	48	.	1	1	.	1	.	25
	Ans.....	57	5	1	15	.	.	.	1	.	.	.	.	.	9
	Liège.....	2,212	786	115	504	8	54	175	47	33	67	5	23	21	74
	Chênee.....	43	6	1	11	.	.	1	.	.	.	.	.	.	3
	Verviers.....	426	87	1	65	2	.	15	1	3	16	.	3	.	21
	Herbestal.....	43	15	1	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stats intermédiaires.....	204	46	.	12	.	1	5	2	.	1	.	.	.	14	
MIDI.	Bruxelles (Midi).....	1,007	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hal.....	310	91	5	22	1	2	11	1	.	2	.	.	1	13
	Braine-le-Causte.....	161	70	1	5	.	.	6	1	.	.	.	1	.	20
	Soignies.....	204	155	5	21	.	.	11	5	1	2	.	.	1	9
	Mons.....	1,622	512	42	96	7	4	50	14	12	12	1	.	4	53
	Quirrain.....	107	45	1	19	2	.	.	2	7	1	.	.	.	.
	Charleroy.....	807	550	7	40	3	3	45	4	2	8	.	6	.	7
	Namur.....	723	269	65	167	5	1	50	5	9	15	2	1	5	6
Stats intermédiaires.....	2,238	1,059	20	276	6	15	67	10	10	11	.	7	9	38	
Totaux.....	29,448	7,720	884	6,016	166	457	2,778	741	1,927	1,623	526	423	404	1,084	

TILLEMONT.	BAUDOU.	ST THOMAS.	WARENGUL.	AYS.	TRÉGE.	COUÉE.	VERVIERS.	MERCSTRALE.	STATHONS indépendance de la ligne de l'Est.	BUL.	BRANS-LE-GR.	SOIGNIES.	MOSS.	OLÉRYAIN.	CHYLERROY.	WANDU.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est.	Observations.
134	39	99	45	2	328	3	133	42	29	.	.	.	.	.	.	.	.	Les quanti- tés sont ex- primées en groupes d'as- pèctés.
27	5	8	4	2	52	.	22	.	2	1	4	18	.	2	13	2	2	
12	21	45	2	.	154	1	53	6	2	10	1	3	41	26	7	13	10	
13	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	5	2	
2	.	5	4	.	45	.	18	3	.	1	4	.	0	1	5	5	4	
4	.	10	1	.	90	9	17	2	2	5	4	1	14	5	5	18	10	
8	1	4	.	.	71	.	7	2	3	1	2	4	17	3	1	8	5	
47	.	2	.	.	30	.	5	.	1	.	.	.	6	.	1	2	.	
.	.	1	.	.	30	.	4	2	.	2	.	.	3	4	15	5	.	
.	.	.	.	.	7	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	
10	1	3	.	.	32	1	5	.	.	.	2	.	.	.	2	1	.	
9	.	8	.	.	27	.	1	.	1	1	.	.	5	.	5	7	1	
21	9	17	9	50	90	1	9	6	.	7	.	.	13	2	8	2	5	
.	2	15	4	11	102	1	11	.	2	.	3	1	2	1	2	.	5	
14	.	6	4	11	56	.	2	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.
55	7	.	10	5	41	.	9	1	1	.	1	.	.	.	1	2	5	
67	4	18	.	18	122	.	6	.	2	.	.	.	7	2	.	.	1	
7	8	5	5	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	
49	29	21	13	.	.	3	144	25	62	.	2	.	27	29	4	1	25	
1	.	.	.	.	7	.	11	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.
5	3	2	10	.	121	5	.	34	9	.	.	.	1	2	.	.	3	
.	.	.	.	.	13	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	.	4	5	.	100	3	7	2	.	.	.	.	2	.	.	.	2	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64	27	29	207	91	60	72	477	
.	.	1	.	.	17	.	2	.	.	.	7	14	14	14	20	23	7	
2	.	.	.	.	2	.	1	.	.	1	.	2	16	10	5	5	8	
.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	8	1	.	18	9	5	7	14	
8	.	5	4	2	21	.	15	.	6	21	6	10	.	31	25	17	56	
5	.	.	.	.	4	.	3	.	.	4	.	9	28	.	13	2	25	
2	.	.	.	.	12	.	1	1	.	10	8	4	23	24	.	68	41	
1	.	.	1	.	1	.	2	.	1	.	4	6	7	11	30	.	82	
8	.	1	1	.	46	.	6	1	2	13	17	25	81	117	68	180	170	
485	142	242	84	85	1,835	27	479	123	123	147	90	122	600	385	291	401	940	

180

181

N° XXXVII⁶.

Statistique du mouvement des voitures, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (hors et sans J.)	BRUXELLES	ANVERS.	STATIONS situation de la ligne de Paris.	TERROUDE.	GAND.	BRUXES.	OSTENDE.	COURTRAY.	NOUSCOON.	TOURNAI.	STATIONS situations de la ligne de Liège.	LOUVAIN.	
NORD.	Bruxelles (nord)...	601	.	9	150	.	1	50	19	85	8	47	5	.	4	
	Mulines.....	73	10	.	5	.	.	1	5	15	1	9	.	.	8	
	Anvers.....	240	418	5	.	.	.	16	5	8	.	12	16	1	4	
	Stat*intermédiaires.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
OUEST.	Tornoude.....	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.
	Gand.....	200	44	5	15	.	.	.	16	53	5	54	1	2	.	
	Bruges.....	60	10	.	2	.	.	24	.	20	.	.	1	1	5	
	Ostende.....	255	69	12	9	.	.	42	51	.	.	5	.	.	5	
	Courtray.....	22	2	1	.	.	.	5	.	.	.	7	.	.	.	
	Mouseron.....	129	42	2	15	.	.	25	5	8	2	.	1	1	3	
	Tournay.....	9	4	.	2	.	.	4	.	.	1	.	.	1	.	
	Stat*intermédiaires.	4	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.
EST.	Louvain.....	62	8	2	5	.	1	.	.	2	.	.	.	.	.
	Tyrlonout.....	41	4	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Lanolen.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
	St.-Troud.....	41	7	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
	Warename.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ans.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Liège.....	502	99	11	46	.	1	13	5	50	.	8	2	.	8	
	Chénée.....	1	2
	Verviers.....	51	41	5	.	.	.	5	.	5	.	1	.	.	17	
	Hatlethal.....	553	197	18	25	.	.	35	2	60	1	4	.	.	2	
	Stat*intermédiaires.	52	16	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
MIDI.	Bruxelles (Midi) ..	552	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hal.....	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braine-le-Comte ...	5	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Soignies.....	19	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons.....	35	23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Quiévrain.....	255	227	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Claesley.....	7	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Nanur.....	21	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stat*intermédiaires.	17	41	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAUX...	3,491	675	67	245	.	.	5	198	81	264	49	127	12	7	67	

TILLEMONT.	LANDS.	ST-FROND.	WAREMME.	ASS.	TIÉG.	CHÉVÉE.	VEUVIERS.	HERBESTHAI.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est.	BAL.	BEAIN.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉRAIN.	CHARLEROY.	MARCU.	STATIONS intermédiaires de la ligne s. a. Nord.	Observations.
3		9			06	1	9	200	47									Par voiture.
1					8			15	"									
					21		1	44	5									
					21		2	19	1									
					2			2										
10					40		4	38										
					4		2	1										
10					14		10											
					12		2	50										
								6										
								2										
4		4					10	179	5									
1								21	2									
					5	1												
1					139		34											
					5			10										
										2		22	18	256	15	21	18	
														5		1		
												1						
														9				
										4	1	1	9			9		
														1		1		
														8	2			
														5	1	1		
15		14			180	2	74	167	50	6	5	24	28	200	18	35		24

184

N° XXXVII^b.

Statistique du transport des chevaux, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Sud).	BALAINES.	UNYER.	STATIONS intermédiaires (Nord et Sud).	TERMONDE.	CAND.	BELLES.	OSTENER.	COURTRAI.	MOLSCROY.	TOLLEMY.	STATIONS intermédiaires de la ligne de Toppet.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)	185	"	"	35	"	"	21	8	10	5	8	"	"	1
	Molines	8	"	"	"	"	"	"	"	12	"	"	"	4	1
	Anvers	1,157	122	2	"	"	"	28	5	"	1	102	56	"	"
	Stations intermédiaires.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
OUEST.	Termonde	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Gand	103	54	1	5	"	"	"	5	10	6	26	4	"	"
	Bruges	15	"	"	2	"	"	3	"	"	"	"	"	"	2
	Ostende	46	16	5	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"
	Courtrai	4	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	5	"	"
	Mouscron	12	"	"	1	"	"	9	"	"	"	"	"	"	"
	Tournai	5	"	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"
	Stations intermédiaires.	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
EST.	Louvain	52	"	"	"	"	"	4	"	"	7	"	"	"	"
	Tillemont	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
	Landen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Waremmes	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ans	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège	89	18	3	2	"	"	8	"	"	"	8	"	6	2
	Chénée	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Verviers	57	16	"	"	"	"	8	"	"	"	"	"	"	3
	Hethestal	158	68	"	12	"	"	35	"	5	"	5	"	"	9
Stations intermédiaires.	64	57	"	5	"	"	7	"	1	"	"	"	"	"	
MIDI.	Bruxelles (Midi)	204	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hol	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Brasino-le-Comte	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies	11	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons	"	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quiévrain	42	16	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6
	Charleroi	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Namur	5	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stations intermédiaires.	15	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAL	2,434	539	10	58	"	"	131	16	26	17	144	43	10	27	

188

189

N° XXXVII^e.

Statistique du mouvement du gros bétail, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord & Midi)	BRUXELLES	ANVERS.	STATUSES Intermédiaires de la ligne de Nord	TERMONDE.	GAND.	BRUXES.	OSTENDE.	COUBRAY.	MOLSCRON.	TOURNAY.	STATUSES Intermédiaires de la Ligne de l'Ouest	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord) ..	76	•	6	6	•	•	4	22	•	6	•	•	4	4
	Malines	5,585	1,622	•	95	•	214	65	6	•	207	742	134	593	4
	Anvers	807	228	61	•	•	30	•	20	•	14	212	6	17	•
	Subs intermédiaires.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
OUEST.	Termonde	800	639	•	•	•	•	2	14	•	41	122	•	8	•
	Gand	411	56	•	7	•	55	•	51	51	41	64	108	34	•
	Bruges	352	23	1	•	•	176	38	•	93	•	11	•	•	•
	Ostende	2	1	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Coutray	497	•	•	•	•	•	•	•	•	•	142	524	31	•
	Molscron	2	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2	•	•
	Tournay	14	•	•	•	•	•	•	•	•	7	7	•	•	•
Subs intermédiaires.	152	36	•	•	•	25	1	8	•	39	28	•	15	•	
EST.	Louvain	540	0	4	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Tielmont	553	110	8	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4
	Linden	58	39	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	St-Trend	159	66	7	17	•	•	•	•	•	•	•	•	•	5
	Vermeuse	90	19	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ans	4	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Liège	327	•	24	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	93
	Chêvée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Verviers	26	•	20	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Herbesthal	5,134	42	1,832	42	•	•	•	•	•	•	•	•	•	98
Subs intermédiaires.	5	3	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
MIDI.	Bruxelles (Midi) ..	645	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ial	9	5	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Traine-le-Cante ..	50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Sigünes	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Mous	51	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Quévrain	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Chalcray	24	24	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Naur	53	4	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4
Subs intermédiaires.	107	66	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
TOTALS	12,691	5,090	1,937	485	•	800	108	110	126	353	1,651	394	704	214	

192

1873

N° XXXVII⁷.

Statistique du mouvement du petit bétail, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	PROVINCIAUX (1894-1903)	MALINES.	AYERS.	STATIENS Magnan d'après de la région de la région	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOLSKRON.	TOURNAI.	STATIENS intermédiaires de la ligne de l'Orient.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord).....	128	"	128	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Malines.....	1,153	24	"	1,109	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Anvers.....	281	52	"	"	"	"	"	"	"	152	77	"	"	23
	Stati intermédiaires.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
OUEST.	Termonde.....	406	6	214	5	57	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Gand.....	954	"	"	"	"	"	"	20	"	5	708	169	15	"
	Bruges.....	9,484	71	1,517	41	"	5,867	"	"	176	"	72	"	1,724	62
	Ostende.....	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Courtray.....	1,691	57	88	"	"	"	"	"	"	"	395	1,007	56	"
	Mouscron.....	57	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	57	"	"
	Tournay.....	302	"	"	28	"	"	"	"	"	25	76	"	"	78
Stati intermédiaires.....	5,600	"	1,782	657	"	4	240	160	"	147	114	580	45	"	
EST.	Louvain.....	40	8	"	24	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tienenont.....	11,566	699	5,178	1,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Laudon.....	567	122	115	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Fronç.....	4,965	56	1,124	5,204	472	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Waremonn.....	168	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ans.....	40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Liège.....	12	12	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Chéués.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Verviers.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Herbesthal.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Stati intermédiaires.....	40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40	"
MIDI.	Bruxelles (Midi).....	428	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal.....	723	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quénrain.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Charleroy.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Namur.....	301	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Stati intermédiaires.....	2,695	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAUX.....	39,090	957	9,966	6,018	109	5,971	240	86	176	307	1,505	1,795	1,878	254	

STATISTIQUE du mouvement des grosses marchandises, pendant l'année 1844.

Table with columns for 'LIGNES', 'POINTS DE DÉPART', 'TOTAL GÉNÉRAL', 'BRUXELLES (vins)', 'MILANES', 'ANVERS', 'STATIONS', 'TERMONDE', 'GAND', 'BRUGES', 'OSTENDE', 'COURTRAY', 'MOUCRON', 'TOURNAI', 'STATIONS', 'LOUTAIN', 'TILBURY', 'LANDEN', 'ST-TROND', 'WABEMME', 'ANS', 'LIÈGE', 'GRÈVE', 'VERTIER'. Rows are categorized by 'NORD', 'MIDY', and 'SUD'.

HERBESTHAL.				STATIONS SPÉCIALISÉES DE LA SÈVE DE L'EST.				HAL.				BRAINE.				SOIGNIES.				MONS.				QUIÉVRAIN.				CHARLEROY.				NAMUR.				STATIONS SPÉCIALISÉES DE LA SÈVE DU MIDI.											
CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.				CLASSE.											
1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.	1.	2.	3.	TOTAL.								
649	439	491	1,194	47	46	3	66																																								
	23		23	5	5	2	6	3	1	4	8	2	2	19	3	0	22	100	30	130	207	1		308	10	4	0	14	13	90	33	497	14	2	512												
5,349	22,292	372	26,013	172	71	3	247	22	20	0	42	100	100	1	207	30	335	12	418	495	138	2	634	1,423	123	1	1,531	87	73	6	166	418	127	9	334	1,032	430	22	1,096								
	217	22	248	2			2	4	12		13	3	3	28	1	28		30		30		1	1	53		53	13	19		53	34	108		151													
	8	23	31	4	1		5	8	14	7	0	21	28	28	114	21	5	140	22	33	3	54	22	2	24	18	10		28	22	22	1	85	46	33	4	89										
	80	366	330	3	1		4									2	0	0	2	73	1	0	78	7	6		15	0		0	15	1	16	0		0	0	0	0								
	153	77	229													2	3	0	5	5		5	5					5	2	0	7	8	8		18	2	4	0	6								
	50	37	87	822	71	1	890	158	51	2	100	108	13	123	12	11	1	23	67	127	1	193	13			13	23	9	33	2	3	5	238	64	0	302											
				64	20	1	85	2	111		113												8	3		5	2	1	3	3	1	4	46	3		51											
																		</																													

N° XXXVIII.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement des marchandises, pendant
l'année 1843.*

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.				VOITURES.				
		SOMMES DE						TOTAL.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL DES POIDS.	VOITURES			
		1.100 fr.	DE 1.000 à 1.999 fr.	DE 2.000 à 2.999 fr.	DE 3.000 à 4.999 fr.	DE 5.000 à 9.999 fr.	10.000 fr. et au-dessus.		US ET PAPIER.	TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOITURE.	TRANSPORT AU POIDS.					
											1 ^{re} classe.		2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} et 2 ^e axes.	3 ^e axes.
NORD.	Braillies	1,034	1,370	554	657	09	17	4,453	48,281	790,800	2,011,170	866,061	4,108,263	1421	31	643
	Vlaerde	90	33	5	11	"	"	123	1,463	23,146	57,972	9,465	121,990	"	"	"
	Malicet.	406	232	29	83	1	"	201	7,041	92,455	482,122	10,083	612,752	91	1	85
	Duffel	28	12	"	"	"	"	48	702	4,472	15,798	5,586	25,738	"	"	"
	Opvelde	"	"	"	"	"	"	"	318	2,447	5,470	866	5,683	"	"	"
	Vieux-Bras	"	"	"	"	"	"	"	131	1,233	18,797	"	18,205	"	"	"
	Amers	859	419	179	160	77	2	1,807	20,447	509,765	2,818,759	549,071	3,650,237	309	5	310
TOTAL.	3,087	2,416	767	764	107	20	7,878	87,001	1,535,797	6,434,271	1,961,430	6,765,185	995	37	1,035	
OUEST.	Cappelle	0	4	"	"	"	"	11	409	7,703	20,334	6,758	65,781	"	"	"
	Londresval	"	"	"	"	"	"	"	47	1,434	2,346	"	4,617	"	"	"
	Mallerey	17	7	3	1	"	"	30	181	6,018	14,080	1,280	42,988	"	"	"
	Tremoude	408	152	20	55	2	1	614	3,331	116,014	405,457	91,998	617,030	4	"	4
	Audoupin	26	9	3	3	"	"	45	886	24,245	78,506	49,807	163,600	"	"	"
	Wahcon	1	"	"	"	"	"	1	173	1,636	2,960	"	4,608	"	"	"
	Wattreux	48	22	10	9	2	"	92	1,017	20,120	60,313	5,845	102,303	1	"	1
	Melle	2	1	"	"	"	"	3	421	6,527	2,897	"	9,221	"	"	"
	Coat	1,182	973	318	223	21	9	1,694	19,675	125,106	1,703,138	521,402	2,558,861	120	1	130
	Landoghe	6	"	"	"	"	"	6	91	2,896	12,497	4,140	20,855	"	"	"
	Hansbeke	"	"	"	"	"	"	"	2	43	125	"	169	"	"	"
	Aelle	17	15	1	1	"	"	37	351	6,391	21,754	8,801	46,951	2	"	2
	Rhemculder	"	1	"	"	"	"	1	136	2,070	5,605	5,125	10,908	"	"	"
	Buigon	438	180	83	101	23	1	1,033	6,659	50,743	301,473	109,672	691,387	48	1	50
	Jablicke	"	"	"	"	"	"	"	24	1,021	1,587	"	2,948	"	"	"
	Wassculder	"	"	"	"	"	"	"	13	1,732	4,299	"	5,121	"	"	"
	Utraw	282	101	68	35	2	1	493	5,094	152,311	310,354	68,863	663,628	201	"	201
	Nasank	"	"	"	"	"	"	"	15	20	350	"	219	"	"	"
	Mysson	81	50	11	23	2	"	187	951	19,989	77,200	6,115	94,392	"	"	"
	Wahelme	"	"	"	"	"	"	"	2	91	438	"	521	"	"	"
Olise	"	"	"	"	"	"	"	5	190	"	"	100	"	"	"	
Waezghem	27	21	19	3	2	"	63	764	6,306	19,391	3,706	25,735	"	"	"	
Wahelme	24	23	15	"	"	"	80	405	10,542	15,328	"	27,073	"	"	"	
Spoutay	181	301	126	198	29	11	1,240	7,800	171,189	943,604	357,607	1,442,600	219	2	212	
Roosmont	16	26	14	6	2	"	80	739	16,775	148,705	23,574	198,844	12	"	13	
Temploose	"	"	"	"	"	"	"	7	312	2,158	"	5,602	"	"	"	
Tourney	218	164	74	52	7	3	710	1,656	56,801	212,830	111,081	454,622	10	1	11	
Tournoing	"	3	"	"	"	"	1	38	1,460	3,390	"	5,294	"	"	"	
Reubais	6	2	1	2	"	"	12	73	2,160	15,690	"	16,310	6	"	6	
TOTAL.	3,534	2,407	762	702	92	33	7,460	91,337	1,117,204	4,550,410	1,328,108	7,075,791	625	"	624	

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.						VOITURES.		
		SOMMES DE.						TRANSPORT ou Dépense de voitures.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL EN POIDS.	VOITURES			
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Relevés de 5,000 fr.	OR ET PAPIER.		TOTAL.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.		3 ^e classe.	TOTAL.	1 à 100 fr.	101 à 200 fr.
										KILOG.	KILOG.		KILOG.		KILOG.	
	Hautk.	"	1	"	"	"	"	1	350	3,250	14,027	"	16,283	"	"	
	Wingelher	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Louisa	500	377	128	143	20	4	1,102	6,392	170,706	544,090	43,482	1,169,281	36	1	37
	Verzey	4	"	"	"	"	"	4	287	3,121	9,631	600	15,335	"	"	
	Tufemont	281	230	60	49	0	"	610	4,581	113,802	309,299	155,748	859,740	13	"	13
	Keruel (Lac)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	208	"	200	"	"	
	Lander	01	05	13	17	1	"	187	584	6,304	54,478	5,059	66,471	"	"	
	Gaugem	"	"	"	"	"	"	"	65	836	9,021	1,028	7,965	"	"	
	Bauxes	"	"	"	"	"	"	"	8	1,175	4,355	"	5,530	"	"	
	Warcoum	160	148	55	44	3	"	380	801	16,691	47,358	28,434	86,684	"	"	
	Fals	2	1	"	1	"	"	4	71	1,170	6,262	"	6,632	"	"	
	Ass.	14	20	37	21	"	"	72	187	13,410	18,365	"	28,775	"	"	
	Haut-Pied	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Légu	587	757	224	564	24	1	2,227	11,327	209,424	1,159,195	424,386	1,893,030	433	1	433
	Châtea	8	4	1	2	"	"	15	129	3,006	31,787	3,976	41,433	"	"	
	Chaufontaine	"	2	"	"	"	"	2	28	740	2,221	"	3,031	"	"	
	Le Trou	"	"	"	"	"	"	"	19	"	"	"	"	"	"	
	Mesnon	"	"	"	"	"	"	"	12	543	624	"	1,167	"	"	
	Pepicater	6	3	1	3	"	"	12	113	3,700	51,081	1,048	26,725	15	"	15
	Verviers	54	34	11	18	3	1	106	506	81,393	141,826	142,003	315,612	180	1	186
	Dalbain	"	"	"	"	"	"	"	2	216	174	"	396	"	"	
	Herzthal	"	"	"	"	8	"	6	85	5,970	47,732	250,350	340,052	63	"	63
	Yalm	"	"	"	"	"	"	"	28	840	2,737	1,090	4,667	"	"	
	St-Troval	346	203	50	14	1	"	612	3,708	42,242	189,812	86,708	318,752	11	"	11
	TERRA	1,402	1,819	897	550	72	7	8,203	27,170	750,596	3,253,780	1,192,213	8,216,969	775	3	778

CHEVAUX ET BESTIAUX.										MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGONS.	
CHEVAUX.			GROS DÉTAIL.			PETIT DÉTAIL.			CUIVRES.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX ou de grandes dimensions.	TOTAL.	VAGONS ou WAGONS.	POIDS CHARGÉ en KILOGR.
Par 2 ou 3.	Par 1.	TOTAL.	Par 2 ou 6.	Par 4 ou 6.	Par 1 ou 2.	TOTAL.	En wagons à part. Détaillé.	En 10 ou 20 wagons.								
111,085	4,115	1,011	116,208	1	4,750											
21,981,529	2,713,635	132,058	27,626,645	541	2,306,303											
125,906	2,750	95	128,751	1	2,600											
4,867,317	507,462	221,158	5,606,600	66	974,602											
10,005	5	10,005														
8,600,080	74,491	87,550	8,770,927	33	141,023											
202,719	28,531	4,868	236,118													
555,474	54,908	14,383	624,765													
7,338,384	181,491	25,231	7,605,178	6	24,880											
47,668	5,236	673	54,640													
18,749,829	229,179	6,442	18,985,450	10	49,600											
47,920,889	3,479,338	205,410	52,605,636	1,240	5,894,876											
4,731,872	579,052	13,489	5,324,413	476	1,625,118											
360	7	367														
107,422	92,563	5,926	205,911	3	12,068											
400,138	470,136	43,568	873,842	92	223,247											
401,500	137,500	64,500	603,500													
7,350	28,182	12,088	47,610													
834,750	791,490	98,548	1,724,788	158	684,153											
121,131,082	12,085,194	631,338	134,768,614	2,987	14,802,000											

LIGNES.	DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.					VOITURES.				
		SOMMES DE						TOTAL.	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL ou POIDS.	VOITURES				
		1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.	OR ET PAPIER.		1 ^{re} classe COACS	TRANSPORT des personnes et bagages.			1 à 2 places.	TOTAL.			
										2 ^e classe.	3 ^e classe.				4 ^e classe.		
							KILOG.										
MIDI.	Brucelle (Ridi)	216	598	85	02	21	0	786	11,402	210,086	1,296,157	421,672	1,918,255	582	11	315	
	Encrent	"	"	"	"	"	"	"	"	16	409	"	2,290	"	"	"	
	Royalceek	"	"	"	"	"	"	"	"	38	509	190	1,723	"	"	"	
	Leek	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Val	319	00	25	30	5	1	280	1,760	22,025	79,455	8,301	110,128	1	1	2	
	Leuchek	1	"	"	"	"	"	1	112	1,510	31,294	0,170	30,199	"	"	"	
	Tullin	63	18	11	3	1	"	81	1,041	19,702	38,024	33,236	62,162	1	"	1	
	Brucyfers	"	"	"	"	"	"	"	"	5	30	710	"	720	"	"	"
	Brucy-le-Comte	13	41	11	12	18	2	105	1,000	18,013	38,014	0,290	82,127	1	"	1	
	Brignac	80	05	42	32	1	1	233	1,025	19,483	76,132	15,701	110,799	15	"	13	
	Juribe.	26	21	8	6	"	"	74	486	8,921	21,810	10,817	54,441	8	"	3	
	Roos	470	336	70	91	3	2	672	5,400	60,025	208,183	32,474	307,379	10	"	49	
	Jacomappes	35	21	9	4	"	"	90	284	2,252	17,044	4,515	26,011	"	"	"	
	St-Clément	41	35	7	0	"	"	82	425	8,220	30,293	16,987	64,605	"	"	"	
	Bosme	53	8	"	7	"	"	38	191	3,260	12,400	1,808	17,517	"	"	"	
	Tholin	13	47	3	2	"	"	30	217	5,485	14,084	"	20,449	"	"	"	
	Quérain	62	45	21	22	4	"	154	732	16,815	350,600	356,001	784,231	117	3	150	
	Exemstact	6	3	1	"	"	"	9	126	1,811	6,069	794	13,191	"	"	"	
	Manca.	11	15	4	31	2	"	65	200	3,686	16,094	6,575	29,453	2	"	3	
	Luttre	"	"	"	"	"	"	"	"	3	190	300	700	1,290	"	"	"
Gouffier	15	13	5	13	"	"	48	212	6,733	37,142	14,591	57,186	"	"	"		
Roos	2	1	"	"	"	"	2	29	1,219	3,674	"	4,919	"	"	"		
Marthouance	19	11	3	8	"	"	41	212	4,802	23,532	11,170	41,024	"	"	"		
Charlemy	41	30	0	13	1	"	91	483	0,501	39,555	0,234	54,290	3	"	5		
Châtillou	20	25	11	22	3	1	82	314	3,404	20,371	5,903	32,670	"	"	"		
Tamara	21	2	1	"	"	"	24	128	1,182	0,162	3,713	10,215	"	"	"		
Bouster	1	"	"	"	"	"	1	47	296	2,938	613	3,857	"	"	"		
Flacelle	"	"	"	"	"	"	"	21	410	5,075	5,270	11,348	"	"	"		
Raure	36	38	7	15	0	1	122	745	24,086	90,387	22,755	140,211	10	2	18		
REGABITATION.	Loos de Neuf	1,407	1,140	343	422	04	14	3,448	26,297	510,861	3,512,730	983,012	4,671,643	542	17	659	
	Loos de l'Est	2,494	1,849	601	670	12	7	5,569	27,170	730,936	3,223,790	1,193,213	5,216,999	770	8	778	
	Loos de l'Ouest	3,331	1,990	710	700	02	33	7,460	31,337	1,127,204	4,300,419	1,358,108	7,075,704	032	5	628	
	Loos de Nord	3,087	2,416	787	741	07	20	7,138	87,094	1,021,707	6,434,371	820,130	8,785,198	908	37	1,013	
TOTALS GÉNÉRAUX.		10,780	1,504	2,409	2,448	330	74	23,650	192,198	3,999,518	10,821,218	4,336,483	25,109,211	2,971	62	7,000	

CHEVAUX ET BESTIAUX.										MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)				TRANSPORT			
CHEVAUX.			GROS DÉTAIL.			PETIT DÉTAIL.			CHEVY.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	ORDRES D'ARRÊTÉS OU DE GRANDS DÉTACHEMENTS.	TOTAL.	PAR WAGGONS		
Par 2 ou 3	Par 1	TOTAL.	Par 5 ou 6	Par 3 ou 4.	Par 1 ou 2.	TOTAL.	Par 100.	POIDS CHARGE en MILIEUX.							NOBRE DE WAGGONS.		
113	0	154	35	77	41	164	302	21	22	258	6,189,035	3,762,155	190,070	1,938	10,064,114	771	778,561
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	860	3,202	97	"	4,099	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,000	275	758	"	2,033	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	870,525	265,650	50,274	"	1,072,608	39	130,892
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,073	30,691	1,301	"	46,065	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,009,671	405,376	25,241	"	1,221,078	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,238,300	"	"	"	1,218,500	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,551,014	160,370	76,420	"	2,619,914	7	23,925
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,003,230	806,390	31,354	"	7,704,305	12	34,617
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,750,354	51,730	10,168	"	1,711,811	2	9,900
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,414,333	891,081	150,538	"	2,269,774	171	707,949
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,701,978	67,642	12,869	"	1,759,470	22	50,996
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,651,607	17,614	11,753	"	1,665,097	21	54,031
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	27,794	10,158	5,376	"	47,512	13	52,282
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	103,567	6,465	1,360	"	106,312	14	61,630
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,030,512	960,351	02,731	"	6,050,596	96	227,172
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,911,607	1,014,739	"	"	10,928,169	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14,901,121	758,182	15,762	"	15,789,065	11	34,825
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,382	"	"	"	2,542	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,225,017	35,601	6,033	"	2,267,574	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,333,307	21,244	3,000	"	2,355,441	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,763,803	193,842	30,127	"	4,959,653	40	170,212
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,749,714	51,795	14,010	"	2,810,379	30	86,257
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,155,166	79,040	1,602	"	1,214,769	37	112,294
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,696	1	"	"	6,697	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	751,012	1,050,907	10,382	"	1,802,301	65	270,218
182	21	205	58	70	41	184	1,072	51	38	1,163	68,924,074	10,740,185	881,003	1,958	80,313,274	870	2,842,845
200	25	225	1,078	03	37	2,078	31,384	19	23	21,426	121,751,085	12,065,194	541,028	"	131,708,415	2,567	11,205,000
220	27	250	1,853	162	70	2,087	8,530	1169	156	10,427	30,916,290	7,210,927	381,152	"	35,068,279	1,202	6,364,222
951	69	1,014	3,576	555	182	4,263	434	30	52	516	34,601,005	15,727,412	1,243,962	"	41,217,456	4,101	16,114,290
1,366	141	1,730	7,117	859	613	8,609	31,420	1251	691	41,522	245,505,117	43,808,715	2,541,790	1,836	234,637,520	6,890	26,616,294

208

N^o XXXIX.

État récapitulatif, PAR MOIS, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises, pendant l'année 1844.

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.	Taxes.	Marchandises de diligence.
	VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS.	TOTAL GÉNÉRAL.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	TOTAL.						
JANVIER . . .	77,165 00	152,875 75	133,575 65	311,136 70	*	*	311,136 70	16,372 41	2,802 75	59,859 60
FÉVRIER . . .	78,112 25	134,600 75	141,175 75	353,407 75	*	1,622 53	355,030 28	17,810 71	2,757 25	60,136 79
MARS	88,253 50	165,609 25	175,513 25	429,305 00	*	73 45	429,378 45	23,123 13	2,163 25	73,515 45
AVRIL	110,331 75	128,202 25	223,042 65	561,077 00	*	612 51	561,689 51	28,609 66	3,237 20	77,190 04
MAI	136,101 75	170,772 00	283,682 75	590,556 50	*	1,000 00	591,556 50	25,606 81	3,250 23	77,068 57
JUN	158,440 00	182,368 00	215,365 10	556,173 10	718 00	2,806 14	559,787 24	30,523 55	3,192 60	73,874 60
JUILLET . . .	184,113 75	200,032 25	225,935 25	610,101 25	*	1,591 00	611,692 25	45,920 11	3,317 75	73,131 09
AOÛT	223,574 75	286,541 75	219,374 85	729,591 35	630 00	1,300 00	731,521 35	53,699 88	3,073 85	74,850 05
SEPTEMBRE .	209,490 25	287,637 50	287,387 50	784,515 25	6,784 17	3,678 13	794,977 55	61,113 71	3,066 20	78,433 19
OCTOBRE . . .	146,840 75	213,702 75	169,275 45	529,819 95	798 24	*	530,618 19	40,218 90	2,400 85	89,688 68
NOVEMBRE . .	82,083 25	147,311 25	157,779 00	387,073 50	39 08	4,566 32	391,678 90	23,130 97	2,320 78	81,241 82
DÉCEMBRE . .	97,300 50	141,536 75	119,500 00	358,347 25	395 84	8,640 20	367,383 29	19,469 73	3,607 03	85,649 21
TOTAUX . . .	1,591,121 75	2,218,145 25	2,331,313 30	6,140,580 30	9,345 29	26,210 25	6,166,145 84	304,771 17	33,610 90	869,578 05

MARCHANDISES.

VOLUMES.	CIVILS, DESTINÉS ET CHEMINS.	MARCHANDISES DE ROUTAGE PAR TRANSPORTS RÉGULIERS À STATIONS.	TRANSPORTS PAR WAGGONS.	BULLETTINS.	CAMIONNAGE.		FRAIS DE CHARGEMENTS et de DÉCHARGEMENTS.	PRODUITS DES TRAVAUX DE RÉPARATION SUR LES MARCHANDISES DES STATIONS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.
					PRISÉ 2 FONDS P.	RUMESH 1 DOUILLE.					
3,783 00	5,453 09	477,865 01	21,603 08	378 50	201 15	162 80	365 75	1,101 60	297,117 92	978 45	618,294 51
4,237 00	8,607 75	179,080 71	30,073 00	213 00	212 33	729 03	657 40	1,923 80	286,543 54	2,860 47	563,334 01
5,125 00	6,114 50	201,029 46	43,004 00	271 00	255 08	1,059 05	582 00	2,508 60	311,802 72	977 53	700,282 88
11,182 00	15,387 75	205,038 68	45,869 00	260 80	280 83	831 27	539 00	2,446 03	303,134 62	513 40	901,430 52
21,114 00	17,769 50	319,915 01	46,232 09	262 50	311 02	868 80	679 00	2,961 09	357,000 50	380 50	970,266 37
20,074 00	11,244 52	226,260 56	43,891 00	291 10	244 52	820 40	637 70	3,214 25	309,056 83	657 13	683,663 02
27,612 00	7,634 75	241,261 69	40,517 00	275 10	254 51	677 00	67 50	3,676 82	307,340 01	6,103 60	1,002,023 60
31,076 00	9,779 50	363,405 47	43,352 80	280 00	270 35	658 31	793 00	3,509 47	421,604 76	725 62	1,205,166 50
29,761 00	11,649 75	238,919 34	45,733 55	303 30	231 05	819 84	671 96	3,396 90	413,027 68	284 62	1,242,253 68
23,232 00	15,782 75	327,482 51	50,240 31	308 00	393 46	1,548 68	679 00	3,870 54	430,016 01	11,770 08	1,051,764 27
19,019 00	13,220 33	239,954 23	61,311 65	289 30	239 03	822 33	855 25	3,247 18	436,168 81	480 12	830,025 11
7,407 00	7,091 00	376,012 41	51,461 69	304 20	114 25	820 09	787 25	2,909 24	437,247 05	53,510 00	876,245 90
200,331 00	124,840 00	2,718,168 04	344,568 96	3,284 60	2,945 71	11,179 33	7,918 70	34,861 00	4,522,343 86	10,670 40	11,230,493 31

212

213

N° XL.

*État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette des marchandises, pendant
l'année 1844.*

DESIGNATION DES MOIS.	FONDS ET VALEURS.					MARCHANDISES DE DILIGENCE.				CHEVAUX					
	SOMMES DE					TOTAL.	TRANSPORT AU POIDS.				VOITURES.	CHEVAUX.	CROS BÉTAIL.		
	1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1000 francs.	1001 à 5000 francs.	Au-dessus de 5000 francs.		OR ET PAPIER.	TRANSPORT en voitures de 50 centimes	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.				3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	TOTAL.
JANVIER 1844	834 25	827 97	350 03	700 00	383 20	14 10	3,952 72	0,511 20	13,096 77	24,729 02	43,490 04	58,819 06	5,705 90	1,031 50	2,359 00
FÉVRIER	711 25	748 00	313 00	579 05	320 13	42 20	2,724 33	8,658 30	12,808 20	21,533 00	32,085 82	59,736 72	4,207 00	2,829 50	3,855 50
MARS	775 25	800 25	382 06	509 90	260 55	80 13	3,163 23	10,020 73	16,061 01	20,437 80	16,228 81	73,378 38	5,170 00	3,412 50	5,033 75
AVRIL	836 25	885 80	350 00	630 25	387 85	115 05	3,257 20	11,051 07	16,932 04	29,220 40	19,061 23	77,196 04	11,180 00	6,008 25	7,637 75
MAI	899 75	914 05	373 00	600 00	307 35	51 65	3,237 23	12,394 22	17,047 67	31,029 07	16,502 67	77,838 67	23,114 00	4,301 25	6,929 00
JUIN	973 50	913 10	332 50	701 20	428 90	82 90	3,202 60	15,816 55	16,230 00	30,261 15	13,102 11	73,628 06	20,074 00	8,648 00	4,197 50
JUILLET	1192 50	1007 70	413 50	700 75	440 40	64 80	3,317 25	11,602 00	16,086 16	29,044 00	14,311 64	71,134 00	27,813 00	2,031 00	4,250 50
AOÛT	766 25	802 80	378 15	545 50	333 60	24 55	2,872 83	12,185 76	17,463 05	20,208 04	15,965 75	74,820 05	23,076 00	2,017 50	5,233 25
SEPTEMBRE	731 25	891 45	335 50	710 75	303 60	39 05	3,660 20	11,440 24	18,203 08	30,281 01	17,905 23	78,443 19	29,183 04	3,634 25	6,001 75
OCTOBRE	831 50	930 70	425 50	812 50	405 25	86 99	3,460 00	12,556 32	20,233 20	33,465 68	25,885 10	80,083 08	23,333 00	4,021 75	6,800 00
NOVEMBRE	883 25	830 25	302 00	747 25	473 15	21 60	3,229 70	11,378 74	19,120 03	30,873 00	20,029 15	81,213 82	10,613 00	3,414 50	7,077 75
DÉCEMBRE	847 75	913 40	409 00	801 15	584 45	45 30	3,097 05	11,219 40	18,153 62	33,130 25	25,411 85	83,613 21	7,407 00	3,617 75	3,800 25
Totaux (années)	9,025 25	10,087 40	4,425 80	8,083 30	4,914 60	638 45	35,016 98	176,317 37	204,327 13	339,019 33	260,242 28	809,508 63	236,334 00	41,998 75	64,079 00

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station)					TRANSPORT PAR WAGGONS.		BULLETINS		PRODUIT DE TRACTION CHEZ LES EMPLOYÉS		PRODUIT DE CASERNAGE		PRODUIT DES FRAIS DE CASERNAGE ET DE DÉBARQUEMENT.		PRODUIT DES PÉNY DE LA SECTION DES WAGGONS.		TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT DÉTAIL.	CHEVENS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	ORDRES D'ARRÊTÉS DE DE GRANGES DÉTACHÉS.	TOTAL.					DEUX A DOMICILE	DEMIER A DOMICILE							
1,811 75	4 73	3,082 00	114,581 91	60 244 26	5,127 38		177 815 51	12,801 00	2,8 20	1,521 00	201 15	62 51	88 75							267,117 80
4 501 35	11 60	8,617 75	107,986 25	56 658 86	6,232 37		170 999 71	70,972 68	251 30	1,823 86	213 54	792 92	637 10							288,543 54
967 30	40 10	9 518 86	120,150 81	57,302 47	7,770 09		201 019 96	11,094 00	371 50	4 206 40	25 08	1,021 91	16 90							341,902 72
1,316 00	15 75	15,317 75	138,198 87	12,312 6	1,417 61		202 708 61	11,869 00	246 80	2,446 75	298 81	811 27	516 00							361,114 43
1,887 75	41 30	12 709 50	168,258 81	66,891 79	1,761 41		219 045 91	11,112 00	282 80	2 565 00	117 02	268 86	679 60							387,000 20
1,418 50	39 30	11,218 30	155,744 27	64,885 07	1,130 69		234 750 54	11,891 00	281 10	1,154 55	245 52	820 40	617 70	600 00						208,650 83
1,219 25	28 80	7 514 70	168,116 91	66,021 10	4,624 40		210 301 40	10,517 06	372 10	3,016 92	224 51	857 93	617 80	1,300 00						307,140 01
1 863 00	37 75	11,770 50	191,270 74	88 500 31	6 904 41		246 655 47	11 282 88	295 91	1 509 47	279 71	618 21	785 00	1,750 00						414,994 70
1 536 89	73 25	11 609 70	158,972 17	73 281 63	4,302 02		238,010 12	11,702 36	301 20	1,186 00	281 06	819 51	671 81	100 00						412,027 68
1,779 15	75 25	12,182 75	168,141 22	76 179 26	6,110 05		256 415 54	11,236 31	308 50	1,170 51	32 66	1,518 65	670 00	1,650 00						420,018 51
1 820 30	17 10	11,219 20	173,947 09	56,925 90	6,372 64		263 441 23	11,411 04	259 20	1,217 15	320 02	807 92	928 25	1,510 00						463 168 81
1 563 25	17 75	7,904 00	157,909 20	69 610 83	8,180 31		266,662 64	11,491 66	201 20	5 000 25	192 23	829 60	787 25	1 120 00						417,247 08
18,113 00	57 25	124,840 00	1,884,300 90	713,913 20	68,891 10		2,077 008 52	114,108 56	3 381 60	74,551 76	2,959 71	11,170 31	11,018 70	21,150 00						4,702,762 83

216

N^o XLI.

État récapitulatif, PAR STATION, des recettes des voyageurs, bagages et marchandises pendant l'année 1844.

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS LES TRADITIONNELS.	TOTAL GÉNÉRAL.	BAGAGES.		
		VOYAGEURS CIVILS.							FRANCS.	MARCHANDISES DE DÉPÊCHES E.	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.						
NORD.	Bruxelles	245,738 50	396,151 50	625,621 80	1,032,701 80	612 75	7,753 41	1,060,367 61	75,211 86	7,363 20	131,778 03
	Valkende	5,830 50	11,301 75	22,221 45	40,533 70	*	46 71	40,580 41	602 98	130 05	4,046 25
	Malines	43,540 50	84,909 00	96,654 25	228,383 75	*	138 01	228,521 76	3,813 28	963 90	10,640 30
	Duili	1,802 75	7,083 00	11,791 25	20,717 00	*	*	20,717 00	644 11	75 30	1,181 73
	Spitaik	985 75	1,350 25	1,427 75	3,673 75	*	*	3,673 75	9 28	*	318 25
	Amers	665 80	1,729 50	3,280 75	5,675 75	*	*	5,675 75	31 68	2 00	1,230 70
	Amers	147,661 50	188,004 75	140,167 50	465,099 75	731 54	1,110 43	465,782 42	31,779 64	2,945 55	118,058 29
	Ensom	940,721 00	684,712 75	609,550 75	1,834,019 30	1,304 99	9,069 35	1,844,449 01	12,582 41	10,070 60	261,610 16
OUEST.	Cappelle	815 25	3,820 50	10,167 70	14,815 75	*	41 00	14,856 75	18 12	2 00	1,495 27
	Lendeveld	217 75	634 80	1,511 30	2,363 75	*	*	2,363 75	2 20	*	168 88
	Malines	474 25	2,716 00	5,013 25	7,812 00	*	*	7,812 00	54 88	22 13	770 62
	Tremode	10,745 50	29,919 25	43,814 75	84,471 50	*	84 23	84,555 73	1,299 55	698 83	15,931 50
	Andegem	3,450 00	10,600 25	10,700 25	24,749 00	*	80 50	24,829 50	959 20	46 80	10,208 48
	Wachte	350 25	1,029 75	2,354 25	3,435 25	*	*	3,435 25	5 80	*	209 43
	Wittoren	2,495 75	3,119 75	17,818 75	24,023 25	*	*	24,023 25	415 23	145 95	7,628 50
	Mille	369 75	4,434 50	2,120 25	3,019 00	*	*	3,019 00	*	*	611 52
	Gand	195,449 50	196,568 80	200,418 50	512,417 50	492 28	1,752 33	514,662 13	20,183 14	3,012 60	70,533 30
	Landegem	554 75	1,049 00	3,619 50	6,819 25	*	*	6,819 25	*	3 00	430 25
	Baerleker	31 00	230 25	1,292 50	1,553 75	*	*	1,553 75	*	*	22 44
	Actie	1,067 50	3,914 50	11,938 00	19,439 00	*	*	19,439 00	217 61	54 45	831 56
	Binnenende	810 75	1,664 50	6,079 20	8,554 75	*	*	8,554 75	*	*	337 53
	Bruges	52,391 50	70,738 00	76,176 75	201,309 25	62 38	1,056 79	202,428 42	10,652 82	1,373 20	17,496 94
	Jubbek	299 75	700 25	3,715 00	4,683 00	*	*	4,683 00	5 50	*	151 60
	Flaschelede	52 75	1,015 00	4,491 00	3,628 75	*	*	3,628 75	*	*	169 19
	Ostende	93,464 75	83,386 50	92,743 00	238,593 25	109 25	62 36	238,767 70	21,855 53	814 05	37,188 67
	Namrek	63 00	815 00	1,817 75	3,195 75	*	*	3,195 75	*	*	99 05
	Byone	3,120 00	11,013 25	19,992 00	34,099 75	*	*	34,099 75	1,660 01	314 30	5,572 84
	Maelsin	81 75	102 75	286 70	611 25	*	*	611 25	*	*	17 21
	Olone	8 00	294 50	518 75	1,112 75	*	*	1,112 75	*	*	12 23
	Wierghem	1,268 75	5,317 00	13,695 75	22,171 50	*	*	22,171 50	379 71	103 10	802 54
	Hallebeke	647 50	3,361 25	6,419 50	12,228 25	*	*	12,228 25	142 36	151 80	1,277 74
	Couray	22,115 75	51,152 25	50,963 00	132,231 00	55 50	808 40	133,144 90	7,450 10	951 79	32,159 40
	Woumen	40,004 00	53,008 20	52,685 25	147,297 50	*	*	147,297 50	14,314 45	171 85	5,730 88
	Templeuve	593 75	2,112 25	3,378 50	5,103 00	*	*	5,103 00	*	*	238 93
Touway	24,162 00	31,855 50	37,583 50	93,101 00	*	739 98	93,860 98	1,011 17	1,089 55	16,888 80	
	Touway	205,885 75	373,799 33	666,026 50	1,625,739 75	686 61	9,500 50	1,635,926 86	99,480 34	9,910 73	214,318 89

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						BAGAGES.	FINANCES.	MARCHANDISES DE DIVERSES.	
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.				TOTAL GÉNÉRAL.
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.						
	Muehls	850 25	3,105 00	7,265 00	11,372 25	•	•	41,372 25	114 20	•	607 77
	Wegeler	660 75	205 75	450 00	1,292 00	•	•	1,292 00	6 45	•	•
	Lonsda	32,049 75	74,819 00	79,823 50	105,442 25	6,074 70	328 03	196,745 88	8,904 44	1,330 69	26,051 82
	Vestryk	640 25	1,988 75	5,312 50	7,960 50	•	•	7,960 50	33 71	1 25	492 64
	Tillemont	12,326 00	31,873 75	43,218 00	88,457 75	•	44 02	89,502 27	1,739 67	718 45	18,513 51
	Esmerel (Lac)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Laudon	980 25	5,265 90	12,325 75	18,571 50	•	•	18,571 50	375 97	300 10	1,181 82
	Yeha	30 25	191 00	296 25	619 50	•	•	619 50	18 20	•	84 50
	St-Trond	10,938 25	21,107 89	28,643 75	61,587 60	•	•	64,997 60	3,990 31	626 83	8,812 66
	Gingelom	135 30	411 25	603 25	1,072 00	•	•	1,072 00	21 82	•	183 10
	Ransou	•	•	•	•	•	•	•	2 00	•	150 53
	Wattonne	1,828 30	8,317 75	18,739 00	28,906 25	•	1 25	28,906 50	500 86	460 95	2,110 66
	Feshe	577 30	1,600 75	5,773 50	8,014 25	•	•	8,044 75	110 14	2 23	205 44
	Aas	510 25	2,930 00	10,053 25	15,500 50	•	•	19,666 50	400 54	68 20	1,291 78
	Haut-Pré	4,197 25	9,028 50	10,308 50	23,334 25	•	•	28,334 25	1,311 00	15 90	212 49
	Firge	118,272 00	119,948 50	121,910 75	371,232 25	804 88	1,328 88	373,165 31	37,868 70	3,730 20	67,832 03
	Ufède	2,130 50	2,000 00	14,018 00	18,168 50	•	•	18,168 50	410 54	41 40	2,489 38
	Chandfontaine	3,133 75	2,879 00	5,010 50	11,914 25	•	•	11,914 25	863 00	14 00	323 05
	Le Treux	146 75	703 24	1,905 75	2,756 00	•	•	2,756 00	11 78	•	79 17
	Neuvonvaux	241 25	1,199 75	2,161 75	4,568 75	•	•	4,568 75	23 23	•	263 18
	Pepinster	15,077 00	10,029 50	20,808 75	45,994 75	•	•	45,994 75	4,376 09	197 30	2,794 30
	Enval	323 50	284 50	1,423 75	1,721 75	•	•	1,721 75	28 60	1 58	1,864 88
	Verviers	21,797 50	28,465 75	60,899 43	114,133 78	•	717 25	114,849 43	9,669 70	573 25	12,546 69
	Bullain	655 25	1,814 60	5,313 10	7,841 85	•	•	7,841 85	193 45	23 75	186 41
	Hamberel (a)	108,723 25	89,831 00	51,586 75	250,300 00	•	757 37	251,087 37	4,843 69	1,632 25	23,086 96
	TOTAL	346,280 00	421,236 50	597,050 30	1,365,123 80	7,168 28	5,147 61	1,315,439 78	117,025 83	9,048 30	211,697 82

(a) La gestion de l'administration prussienne est comprise dans ces chiffres.

MARCHANDISES.

VOITURES.	CHEVAUX. RESERVEZ ET CHEVÈS.	MARCHANDISES EN BOULIERS.	TRANSPORT PAR WAGGONS.	BULLETINS.	CAMIONNAGE.		FRAIS DE CARRIAGE ET DE SÉCURITÉ.	FRAIS DE TRACTION DES VEHICULES DES STATIONS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.
					URBAIN à DOMICILE.	RURALE à DOMICILE.					
*	11 25	101 20	*	*	*	*	*	*	589 61	- 18	11,507 32
*	"	"	"	"	"	"	"	"	"	- 18	1,294 03
3,280 00	2,156 00	137,410 00	19,830 00	110 30	198 75	437 93	14 00	0 326 50	187,136 19	34 28	405,170 79
"	"	92 50	"	"	"	"	"	"	336 05	- 40	8,451 07
24 00	5,777 35	24,860 00	1,800 00	30 80	209 10	331 75	2 00	"	69,157 67	97 68	150,487 69
"	"	5 75	"	"	"	"	"	"	2 74	-	2 74
"	323 50	27,687 04	1,840 00	23 10	"	9 25	"	"	31,371 21	11 08	60,339 66
"	45 00	23 75	"	"	"	"	"	"	102 40	"	620 29
553 00	2,442 30	11,183 53	7,430 75	29 43	"	99 35	44 00	"	31,602 36	124 84	99,143 50
"	"	918 93	"	"	"	12 50	"	"	1,124 05	"	2,139 40
"	"	2,108 01	"	"	"	10 00	"	"	2,326 98	- 42	2,379 38
"	210 00	28,199 70	225 00	29 60	"	"	8 00	"	21,374 31	23 16	50,764 03
"	"	260 58	"	"	"	"	"	"	477 35	9 27	8,641 48
"	26 25	191,670 63	718 00	2 40	"	"	4 00	"	103,782 20	1 09	213,780 29
"	"	1,890 75	"	"	"	"	"	"	5,110 84	- 05	30,746 04
21,260 00	2,064 75	315,063 49	94,823 21	244 40	727 90	1,333 44	1,322 50	116 23	569,166 39	1,891 64	921,939 01
45 00	"	49,457 03	15,044 05	5 00	"	32 30	38 00	"	68,067 11	29 56	86,608 06
"	"	128 00	189 90	1 00	"	50	"	"	660 33	5 87	13,163 00
"	"	439 05	"	"	"	"	"	"	418 85	- 13	3,186 72
"	"	690 30	11 00	"	"	2 75	"	"	970 31	3 25	5,567 43
1,587 06	1,538 00	4,350 93	908 00	16 50	"	"	"	"	13,369 28	12 64	43,744 06
"	"	805 87	"	"	"	"	"	"	2,490 25	- 89	4,240 95
1,644 06	1,835 60	24,679 39	14,909 03	36 50	14 65	"	202 00	"	57,042 10	1,501 30	150,057 55
"	1 25	30 60	"	2 70	"	"	"	"	246 71	1 23	8,380 28
41,950 00	25,243 00	55,612 35	186 00	"	"	1,183 48	"	"	161,332 51	28,971 01	466,974 36
72,265 90	45,107 25	580,208 90	157,900 37	557 90	1,150 16	3,515 98	1,704 50	6,447 06	1,380,308 63	38,029 29	2,860,056 71

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.						BAGAGES.	FINANCES.	MARCHANDISES DE DIVERSES.	
		VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES.				TOTAL GÉNÉRAL.
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.						
MIDI.	Bordeaux (Midi).	121,580 75	181,021 00	136,430 50	433,040 25	124 41	3,636 82	433,728 58	22,795 87	1,918 60	23,701 98
	Tarbes	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Bayonne	570 46	1,242 25	3,537 75	5,350 46	"	"	5,350 46	18 81	"	120 88
	Lah	600 09	493 70	923 09	1,916 50	"	"	1,916 50	4 80	"	20 11
	Bl	3,511 09	50,631 59	29,773 25	55,963 75	"	"	22,091 75	1,056 03	342 30	5,390 81
	Lezardet	474 50	384 00	281 72	1,540 22	"	"	1,540 22	0 68	"	372 23
	Talho	1,610 00	0,978 50	8,223 75	16,812 25	"	"	16,812 25	175 10	157 60	1,874 35
	Honnayères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Bessac-le-Comte	2,760 75	18,143 25	16,020 25	33,963 25	"	"	33,963 25	702 82	268 45	2,667 58
	Salignes	3,842 50	17,350 00	15,211 60	31,315 00	"	37 20	31,352 20	1,034 83	271 70	3,378 65
	Juchet	0,673 75	12,877 75	10,016 25	33,367 75	"	1,150 00	37,517 75	1,216 02	94 15	2,512 90
	Ment	34,052 00	99,450 50	61,473 50	194,976 00	"	984 78	196,595 78	7,058 12	1,224 25	15,796 08
	Jenneppe	1,715 00	5,841 25	8,592 25	16,148 50	"	"	16,148 50	365 20	126 50	1,601 17
	St-Gladieu	2,610 00	13,326 00	14,379 00	30,203 00	"	"	30,203 00	615 90	220 55	3,103 04
	Bouze	927 25	3,470 75	4,473 75	8,786 75	"	"	8,786 75	152 00	85 00	538 15
	Thalin	368 50	2,154 00	5,040 00	7,572 00	"	"	7,572 00	70 42	58 70	887 44
	Quadrat	60,045 50	24,870 75	37,968 25	143,004 50	"	533 43	143,537 93	8,129 34	211 85	20,051 01
	Arzac-sur-Adour	910 25	2,801 75	3,733 25	7,445 25	"	"	7,445 25	12 99	58 65	750 03
	Mazou	5,802 75	15,930 50	17,568 75	33,702 00	"	36 13	36,839 13	903 68	441 40	2,477 96
	Luire	805 75	2,062 00	4,621 25	8,419 00	"	"	8,419 00	14 40	75	282 55
	Gossollet	2,335 25	8,500 00	10,968 50	23,815 75	"	"	23,815 75	731 42	574 55	3,034 27
	Rons	1,013 25	2,806 75	4,915 00	8,735 00	"	"	8,735 00	52 83	35	583 27
	Marché	4,113 75	8,095 50	10,050 00	21,495 25	"	"	23,495 25	668 43	229 25	3,338 05
Charrey	14,191 25	28,891 00	32,943 00	76,015 25	"	79 44	76,120 69	3,485 49	1,341 10	6,863 75	
Ohlitz	3,693 25	9,070 25	18,037 00	31,301 00	"	"	31,301 00	928 20	692 25	3,268 51	
Tambes	1,699 75	4,197 75	9,503 25	15,400 75	"	"	15,400 75	241 11	117 12	804 76	
Beaumont	837 90	2,561 70	5,463 75	8,863 35	"	"	8,863 35	30 23	1 00	377 90	
Flacelle	739 00	2,862 75	3,729 25	9,330 50	"	"	9,330 50	187 55	19 40	395 36	
Monze	27,503 00	37,663 50	50,500 50	116,017 25	"	1,927 86	117,950 11	7,265 13	1,006 30	15,642 60	
RECAPITULATION.	Lignes de Bordeaux	308,331 00	679,805 00	517,979 75	1,506,115 25	124 41	6,430 60	1,371,674 82	56,013 83	9,501 25	170,861 18
	de Bayonne	246,250 09	431,236 26	539,656 30	1,265,152 65	7,169 28	3,147 67	1,315,439 75	117,070 82	9,048 30	211,697 85
	de Lezardet	393,832 75	515,790 50	636,096 30	1,525,729 75	666 61	5,560 30	1,631,866 86	99,806 34	0,319 75	221,419 89
	de Talho	540,744 00	683,712 75	610,889 75	1,831,014 50	1,384 90	0,060 52	1,844,449 01	121,882 14	10,070 00	223,209 16
TOTAUX GÉNÉRAUX	1,991,154 75	2,218,545 25	2,321,313 30	6,130,969 30	9,345 29	26,710 35	6,160,548 94	294,731 42	38,046 90	879,528 05	

MARCHANDISES.

VOITURES	CHEVALS. MULES ET CHÈVRES	MARCHANDISES DE BOULIERS. "MARCHANDISES DE VOITURE" A FRAIS	TRANSPORT PAR WAGONS.	BULLETINS.	CAMIONNAGE.		FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.	PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION SUR LES VOIES DE FER A FRAIS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.
					PRIME à DOMICILE.	REMISE à DOMICILE.					
14,513 00	5,793 50	57,253 30	37 978 35	168 50	65 41	81 25	532 00	489 45	177,974 58	389 60	641,470 53
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	68 60	"	"	"	"	"	"	218 86	1 60	5,789 73
"	"	5 30	"	"	"	"	"	"	32 11	"	1,553 50
105 00	280 25	5,915 33	1 048 00	17 70	1 10	91 40	91 85	41 70	12,840 24	329 36	67,240 78
"	"	1,848 15	"	"	"	4 75	"	1 00	2,235 73	" 12	3,472 78
163 60	127 00	7,672 33	"	19 00	"	35 75	"	173 50	10,186 91	12 24	27,173 66
"	"	12,069 50	"	"	"	"	"	540 75	32,539 25	"	82,559 25
51 00	108 00	4,500 17	42 00	14 20	"	6 58	55 45	29 25	7,245 49	29 63	41,829 36
399 00	91 00	49,824 61	344 25	80 50	7 10	200 00	13 00	825 50	53,142 44	373 47	61,780 69
198 00	224 00	12,540 55	63 00	4 60	"	7 50	19 75	39 25	19,730 26	129 14	54,931 77
914 00	114 25	38,187 80	6,631 40	87 10	12 00	28 00	84 50	106 55	43,184 09	79 20	216,023 45
"	"	14,127 18	1,497 22	17 80	"	331 81	58 00	19 00	17,845 36	5 17	31,504 20
"	18 00	19,544 37	1,363 14	8 70	"	> 60	6 75	4 10	24,307 03	664 81	55,713 66
"	"	763 13	510 00	2 20	"	"	"	"	1,931 10	" 45	19,872 30
"	"	3,113 95	1,468 90	3 00	"	"	"	"	5,546 85	6 65	13,196 92
11,809 00	880 25	20,154 31	4,070 00	51 10	"	32 25	72 60	125 49	63,349 07	10,892 23	223,929 58
"	"	63,079 85	" 28 50	" 28 50	"	2,877 00	3 25	3,285 80	60 758 88	67 40	77,311 53
102 00	166 00	197,239 19	375 78	70 00	"	07 50	4 00	1,363 50	169,329 00	8 96	209,149 06
"	"	228 60	"	"	"	"	"	"	511 97	" 63	8,842 41
"	349 50	63,371 64	180 00	18 50	"	7 25	6 15	834 03	69,403 69	15 10	97,659 86
"	"	4 00	"	"	"	"	"	"	995 32	4 22	9,440 87
"	"	39,444 80	519 61	32 00	"	172 00	"	125 00	41,464 57	4 48	63,252 73
332 00	124 00	137,459 46	887 86	86 49	1 50	122 33	2,290 00	2,460 17	141,658 00	16 51	251,311 80
51 00	4 50	53,216 00	1,863 80	42 00	"	"	69 00	37 27	39,957 38	21 94	91,820 98
80 00	664 7 0	14,597 42	3,228 24	18 90	"	2 50	63 45	621 60	20,350 79	1 88	38,330 61
"	"	173 60	"	"	"	"	"	"	354 70	1 22	9,419 73
"	"	1,238 24	"	1 10	"	"	"	"	1,702 45	6 06	11,282 90
1,078 00	431 50	94,807 67	6,563 09	59 50	"	47 50	16 00	1,132 62	118 784 15	221 87	244,268 08
29,707 60	9,305 00	859,074 57	56,127 80	811 00	87 15	4,288 34	3,486 15	12,671 04	1,169,900 48	18,111 01	2,949,737 33
72,526 00	45,107 25	869,203 90	107,869 30	357 90	1,150 16	3,315 58	1,704 60	6,447 05	1,389,560 63	18,759 29	2,869,096 71
41,987 00	22,293 23	237,719 16	85,406 17	1,370 00	204 46	1,802 29	889 65	9 00	625,501 11	24,756 14	2,382,164 68
62,774 00	86,134 50	741,169 61	247,193 50	665 78	1,442 92	2,760 63	2,129 00	15,223 97	1,423,343 38	960 08	3,368,334 59
206,134 00	124,840 70	7,718,108 94	544,508 80	1,385 60	2,915 71	11 176 33	7,915 70	34,831 06	1,542,342 85	76,870 60	11,232,433 31

*État récapitulatif, PAR STATION, de la recette des marchandises, pendant
l'année 1844.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.				CHEVAUX						
		SOMMES DE						TRANSPORT PAR VOITURES ET CHEVAUX	TRANSPORT AU FOIOS.				TOTAL.	VOITURES.	CHEVAUX.	GROS BÉTAIL.		
		1110 francs	101 à 800 francs	501 à 1,000 francs	1,001 à 5,000 francs	Autrefois de 5,000 francs	OR ET PAPIERS.		TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.					4 ^e CLASSE.	
GORE.	Brussels	339 73	1,918 81	810 51	1,801 62	1,207 20	2,051 52	7,250 25	30,713 66	5,569 44	57,176 52	5,219 12	374 74	85	40,570 00	4,128 25	656 23	
	Vilvoorde	31 78	40 90	0 07	30 50	"	"	190 16	1,068 46	1,183 61	1,432 70	210 73	4,040 63	"	"	"	"	
	Melnes	309 10	615 97	104 00	181 28	8 70	"	903 38	8,173 30	3,259 71	1,219 65	412 06	10,946 86	9,741 60	183 00	25,557 60	"	
	DuScl.	10 64	11 63	1 40	"	"	"	35 54	415 00	308 80	383 83	58 40	1,181 58	"	"	"	"	
	Canteb.	"	"	"	"	"	"	"	37 40	180 33	111 29	"	538 22	"	"	"	"	
	Vieux-Dieu	2 06	"	"	"	"	"	"	123 20	451 87	649 90	23 72	1,830 75	"	"	"	"	
	Amers	625 00	525 80	325 90	471 75	136 95	88 00	2,343 58	17,721 20	26,901 94	34,999 50	30,970 60	114,600 25	12,667 00	21,282 00	3,660 15	"	
	Totale	1,360 30	2,468 68	1,194 68	2,362 26	1,625 33	309 50	10,676 02	14,660 04	69,942 16	115,285 51	96,625 68	423,670 10	59,574 00	25,000 25	21,766 00	"	
	OUEST.	Cappelle	50	1 30	"	"	"	"	2 06	310 90	230 73	580 00	437 03	1,160 21	"	"	"	"
		Lendesteele	"	0 00	4 30	2 25	"	"	22 15	48 60	60 77	52 51	"	164 96	"	"	"	"
Nalderne		0 50	0 00	"	"	"	"	32 15	102 80	150 17	472 65	"	170 03	"	"	"	"	
Torndon		300 00	178 63	47 00	75 00	5 25	"	508 87	3,500 19	5,411 56	6,620 30	3,318 64	15,481 68	50 00	"	2,004 75	"	
Aardghem		23 00	19 25	5 00	0 25	"	"	46 08	513 00	1,230 47	2,300 65	6,079 43	19,394 40	42 38	"	"	"	
Wichela		"	"	"	"	"	"	"	38 50	60 77	53 83	"	502 23	"	"	"	"	
Wetteren		47 84	41 93	20 60	34 90	"	"	144 59	626 00	839 94	839 02	302 64	7,038 50	"	"	409 75	"	
Nalle		"	"	"	"	"	"	"	263 20	316 33	31 77	"	621 02	"	"	"	"	
Gera.		910 75	657 40	389 50	558 25	186 53	16 62	1,842 58	11,608 40	24,204 46	23,417 32	11,602 82	15,955 80	8,951 00	1,719 75	1,713 22	"	
Landeghem		"	0 75	"	1 25	"	"	2 00	48 00	96 23	318 06	66 43	130 26	"	"	"	"	
Rumbeke		"	"	"	"	"	"	"	8 00	15 16	3 16	"	23 44	"	"	"	"	
Aelro.		11 23	18 09	12 70	0 74	"	"	51 41	250 10	231 20	260 50	58 23	861 16	54 00	"	"	"	
Mirouwendele		"	"	"	"	"	"	"	1,0 48	130 14	77 31	24 41	837 82	"	"	"	"	
Bruges		500 00	602 20	135 00	304 25	829 18	107 39	1,831 20	5,448 00	5,119 20	8,285 87	2,162 73	17,000 94	3,514 00	300 50	1,000 25	"	
Jalshke		"	"	"	"	"	"	"	25 26	61 29	44 49	28 74	183 68	"	"	"	"	
Flambourghem		"	"	"	"	"	"	"	47 49	64 21	16 97	"	608 18	"	"	"	"	
ostende		252 00	243 60	129 50	179 23	1 15	10 50	812 60	3,362 40	14,837 36	10,314 63	11,561 16	27,108 67	21,619 80	1,728 50	189 80	"	
Kastamb.		"	"	"	"	"	"	"	7 20	6 30	61 22	19 01	90 43	"	"	"	"	
Bynes		43 00	114 20	6 60	36 44	12 80	8 25	244 30	699 60	525 22	1,599 70	240 26	2,532 64	93 00	20 00	100 00	"	
Reduven		"	"	"	"	"	"	"	1 40	12 25	3 05	"	17 31	"	"	"	"	
Oliver	"	"	"	"	"	"	"	6 60	7 10	3 50	"	12 21	"	"	"	"		
Wervghem	19 21	39 20	12 00	19 73	15 00	"	103 10	164 20	74 90	217 36	42 51	802 54	"	"	"	"		
Werkbcke	14 25	26 12	13 00	81 07	16 90	"	161 80	228 60	720 82	290 48	28 18	1,277 74	"	"	13 50	"		
Courtruy.	312 50	318 80	178 23	138 60	99 18	"	991 36	1,917 20	5,237 14	18,300 30	5,842 27	32,199 40	1,228 00	78 23	671 23	"		
Mouscron	61 50	30 43	33 00	31 00	"	"	151 85	611 20	1,906 75	2,401 00	37 30	3,788 38	9,042 00	242 00	6 00	"		
Leopeltre	"	"	"	"	"	"	"	52 60	89 82	91 02	0 24	478 50	"	"	"	"		
Enoumy	278 00	282 00	212 00	207 73	13 16	"	1,082 15	1,702 80	4,629 24	6,809 87	3,232 04	11,838 80	568 00	99 60	25 50	"		
Totale	2,951 30	2,912 35	1,212 23	9,719 55	412 76	119 90	9,340 70	32,523 50	82,182 30	86,243 05	47,291 43	224,548 00	44,287 00	3,833 50	7,011 25	"		

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGONS.	BULLETINS	PRODUITS ou (AMONNAGE)		PRODUIT DES FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT.	PRODUIT DES FRAIS DE EXPÉDITION DES WAGONS.	TOTAL GENERAL.
PRET DÉTAIL.	CHEMINS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	GRANDS DÉGÂTS DE LA GRANDE ÉMBAUCHE	TOTAL.		PRODUIT DES FRAIS D'ÉMISSION DES BULLETINS	PREL. A DOMICILE	REVENU A DOMICILE.			
27 00	47 00	4,736 26	27,560 40	56,573 73	13,710 32	*	56,310 93	42,003 62	371 60	101 45	643 69	707 43	1,600 00	142,221 09
134 25	"	15,875 73	29,010 51	6,737 37	1,157 61	*	28,856 39	1,860 00	80 70	"	607 15	230 11	6 80	58,591 56
"	"	"	527 93	"	60 13	"	568 06	"	1 60	"	"	"	"	1,730 13
"	"	"	30 00	"	14 01	"	103 31	"	"	"	"	"	"	452 83
"	"	"	59 75	"	3 23	"	62 45	106 00	"	"	"	"	"	1,401 11
643 76	16 25	27,304 25	207,334 62	499,337 31	13,115 93	*	615,607 86	396,423 88	173 70	15,545 70	131 68	816 41	1,091 00	604,201 24
847 00	64 25	48,431 30	337,705 17	470,791 27	27,240 37	"	711,000 01	471,192 40	627 70	15,721 97	1,412 32	1,780 00	3,139 01	1,531,544 28
"	"	"	1,181 33	81 49	1 03	"	1,233 85	55 00	"	"	"	2 11	"	2,153 97
"	"	"	"	"	0 50	"	"	"	"	"	"	"	"	164 38
"	"	"	3,043 43	15 00	36 10	"	3,123 43	2 50	"	"	5 00	"	"	3,225 02
454 00	"	2,970 73	7,125 23	37,612 73	610 48	"	29,897 44	5,700 43	90 80	"	97 7	270 30	"	54,108 72
"	"	"	310 23	293 70	"	"	1,002 31	2,311 80	8 90	"	"	"	"	14,639 41
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	202 52
1,122 78	"	1,542 54	349 20	2,603 23	63 74	"	2,618 79	81 00	23 00	"	23 74	"	"	6,473 49
"	"	"	"	"	0 50	"	"	"	"	"	"	"	"	622 02
1,725 25	"	5,158 23	6,906 38	21,134 18	1,903 04	"	19,922 70	17 97 52	243 00	"	132 43	9 18	628 00	101,735 40
13 50	"	14 50	366 35	193 10	1 53	"	550 74	33 00	"	9 00	"	"	"	1,040 46
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23 44
1,615 23	"	1,612 23	3,754 55	164 80	82 17	"	4,001 32	91 00	5 60	"	"	16 36	"	6,092 68
"	"	"	1,035 10	23 00	3 54	"	1,060 14	"	"	"	"	2 38	"	1,400 10
4,332 00	"	6,116 73	11,737 07	1,365 11	253 08	"	12,755 70	1,814 00	232 80	"	49 10	263 5	46 00	33,107 13
"	"	"	30 00	"	"	"	10 00	"	"	"	"	"	"	103 80
"	"	"	182 50	"	"	"	182 50	"	"	"	"	"	"	350 08
40 00	10 00	1,681 09	47,463 30	4,432 88	8,443 09	"	61,238 51	4,364 30	237 20	"	1 87	119 81	36 01	121,628 18
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	90 00
485 90	"	586 30	316 39	1,17 79	211 91	"	590 07	121 17	24 70	"	"	2 23	"	4,564 87
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17 23
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 27
64 00	"	64 00	101 40	103 34	56 20	"	215 08	108 00	7 20	"	"	"	"	1,880 64
"	"	12 20	27 40	66 90	34 62	"	180 39	330 00	0 10	"	"	4 25	"	1,567 33
987 75	"	1,081 23	11,244 10	1,018 38	2,072 11	"	23,838 07	17,373 68	164 80	"	251 54	12 55	"	73,015 71
18 00	"	307 00	1,206 80	794 75	334 49	"	2,120 91	3,003 66	43 10	"	7 30	19 00	"	10,512 70
8 00	"	8 00	164 00	"	61 74	"	227 74	"	"	"	"	"	"	478 60
293 00	"	180 00	40,713 07	7,755 04	048 99	"	52,749 71	3,333 44	140 00	"	66 08	18 20	"	67,406 07
11,348 00	10 30	22,234 23	140,168 21	66,508 36	11,590 63	"	167,110 10	82,406 17	1,210 00	0 00	201 46	1,512 30	689 03	643,084 14

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.				CHEVAUX.					
		SOMMES DE						TRANSPORT DES MARCHANDISES DE SUJETÉRIER	TRANSPORT AU POIDS.				VOITURES.	CHEVAUX.	GROS BÉTAIL.		
		1 à 100 francs.	100 à 500 francs.	500 à 1,000 francs.	1,000 à 2,000 francs.	Au-dessus de 2,000 francs.	OR ET PAPIER.		TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.				4 ^e CLASSE.	TOTAL.
	Harlet . . .	"	"	"	"	"	"	331 20	50 52	157 05	25 73	667 77	"	"	11 25		
	Wispelwe . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Louvala . . .	407 04	785 30	138 50	254 00	108 10	1,330 50	4,283 80	5,715 10	14,180 32	1,521 51	29,951 82	3,500 00	553 25	1,552 00		
	Versyck . . .	" 50	" 75	"	"	"	1 25	151 60	89 30	132 02	24 70	402 61	"	"	"		
	Tielboom . . .	204 13	317 60	82 00	175 50	39 45	716 47	3,825 81	3,860 23	8,553 04	3,203 80	18,841 52	354 00	244 25	3,440 00		
	Kuurnat (Louv.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Londen . . .	81 25	74 10	35 00	34 00	5 75	200 10	400 33	195 18	510 74	74 09	1,180 22	"	"	203 25		
	Ydel . . .	"	"	"	"	"	"	31 23	25 18	32 37	"	93 65	"	"	"		
	St-Winoc . . .	215 75	752 20	51 45	70 75	"	826 50	1,498 42	1,524 82	3,337 20	2,044 43	8,895 64	302 00	33 75	820 75		
	Gingelom . . .	"	"	"	"	"	"	45 00	43 09	81 07	21 80	195 16	"	"	"		
	Boussu . . .	"	"	"	"	"	"	86 90	52 72	07 35	14 08	129 80	"	"	"		
	Waremme . . .	122 56	165 20	64 00	115 10	"	665 55	650 60	427 46	676 71	371 09	2,114 96	"	"	318 50		
	Fekele . . .	"	"	"	5 25	"	5 25	3 20	35 31	78 48	51 43	206 40	"	"	"		
	Ans . . .	17 25	30 20	18 50	16 25	"	68 20	217 20	680 81	160 75	02 42	1,294 78	"	"	70 50		
	Haut-Py . . .	"	7 05	2 00	11 35	"	15 50	34 20	114 43	63 80	"	212 45	"	"	"		
	Éghe . . .	537 70	912 15	551 00	620 00	367 35	3,107 20	8,498 40	15,821 45	25,031 89	17,640 05	97,862 42	21,210 00	1,072 00	1,227 00		
	Glénée . . .	50 00	14 45	5 00	7 75	"	81 40	350 10	422 05	917 54	831 90	2,607 58	45 00	"	"		
	Gravelfontaine	10 25	3 75	"	"	"	14 00	09 20	110 50	118 20	45 74	323 63	"	"	"		
	Le Traz . . .	"	"	"	"	"	"	52 50	28 73	29 80	"	79 17	"	"	"		
	Monseigneur . . .	"	"	"	"	"	"	81 00	40 66	149 41	24 10	265 16	"	"	"		
	Repinster . . .	43 04	19 30	35 80	60 50	"	197 20	454 20	673 21	791 62	375 40	2,294 20	1,857 00	1,528 00	"		
	Enval . . .	"	"	1 50	"	"	1 50	180 80	1,119 32	355 86	59 90	1,664 88	"	"	"		
	Verviers . . .	200 71	137 35	79 50	144 75	3 00	573 35	1,283 40	8,074 09	10,071 20	19,197 21	43,546 09	2,644 00	1,123 75	191 25		
	Balkain . . .	4 25	6 00	9 50	6 00	"	25 75	48 00	87 73	81 86	8 80	186 41	"	"	"		
	Herbichal . . .	1 00	2 50	1 00	"	1,073 25	1,073 25	415 04	3 225 42	8,801 24	20,646 25	33,095 00	41,985 00	3,320 75	24,744 50		
	Totaux . . .	2,203 08	3,212 70	1,022 15	1,843 45	1,565 00	71 10	9,624 30	21,051 02	41,811 71	81,720 05	173,340 64	213,607 82	72,256 00	8,286 75	31,488 80	

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGONS.		BILLETS.		PRODUIT DE CAMIONNAGE.		PRODUIT DES FRANS DE TRACHTANT ET DE DÉCARRIEMENT.		PRODUIT DES PEUX DE LA SECTION DE WAGONNAGE.		TOTAL GÉNÉRAL.
PETIT DETAIL.	CHIENS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	COMPTÉ MANÈGEUX DE LA GRANDE DÉPENSE.	TOTAL.					PRESE A DOMICILE.	REMISE A DOMICILE.					
"	"	11 23	57 78	"	33 84	"	101 39	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	360 91
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	107,730 19
87 75	"	5,105 00	107,846 26	37,016 13	1,507 70	"	117,259 05	19,820 00	130 26	6,300 90	198 71	4,27 03	11 90	150 00	"	"	107,730 19	
"	"	"	68 00	24 00	"	"	92 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	456 66
3,608 90	"	3,777 25	23,863 60	11,114 70	1,997 04	"	31,860 60	1,506 00	50 80	"	208 10	321 75	73 00	"	"	"	63,157 87	
"	"	"	"	"	"	"	2 73	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 73
63 28	"	328 60	26,419 03	1,102 08	1,160 81	"	27,687 91	1,843 00	22 10	"	"	5 53	"	"	"	"	31,971 21	
46 00	"	43 00	22 30	1 43	"	"	23 73	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	105 40
1,429 00	"	2,413 98	2,920 55	7,408 48	610 50	"	11,159 53	7,559 15	20 40	"	"	89 23	45 00	"	"	"	31,002 36	
"	"	"	654 75	3 08	62 21	"	910 02	"	"	"	"	12 30	"	"	"	"	"	1,124 58
"	"	"	1,860 60	13 74	211 07	"	2,180 41	"	"	"	"	10 50	"	"	"	"	"	2,738 90
91 30	"	310 00	10,601 33	1,113 61	1,404 09	"	14,119 03	232 00	19 00	"	"	"	9 00	"	"	"	21,274 21	
"	"	"	241 50	1 31	23 90	"	268 65	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	477 22
10 72	"	26 25	123,931 55	241 47	297 81	"	181,620 63	719 00	2 80	"	"	"	4 00	7,870 00	"	"	192,763 26	
"	"	"	1,831 45	32 41	6 86	"	1,870 73	"	7 70	"	"	"	"	"	"	"	"	2,118 84
81 73	31 00	2,083 75	371,633 94	20,750 30	1,827 19	"	374,313 49	63,822 24	214 46	116 23	727 80	1,353 44	1,192 50	5,230 00	"	"	600,006 36	
"	"	"	48,172 06	4,107 84	127 14	"	49,457 04	15,911 53	5 01	"	"	82 30	38 60	"	"	"	"	66,007 18
"	"	"	126 90	"	"	"	126 90	180 00	7 00	"	30	"	"	"	"	"	"	660 33
"	"	"	330 90	8 55	"	"	339 45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	418 53
"	"	"	509 00	169 70	"	"	678 70	31 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	970 21
"	"	1,518 00	3,799 45	2,664 71	26 77	"	6,320 93	930 00	16 50	"	"	"	23	"	"	"	"	12,300 38
"	"	"	358 40	461 47	43 50	"	863 37	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,460 25
"	30 90	1,315 50	7,645 42	18,803 34	206 43	"	21,659 30	14,999 63	36 50	"	14 83	"	50	203 00	"	"	27,943 10	
"	1 25	1 25	20 25	10 33	"	"	30 60	"	2 70	"	"	"	"	"	"	"	"	346 71
"	358 70	28,213 00	43,809 31	9,529 50	3,073 90	"	55,512 33	155 00	"	"	"	1,184 44	"	"	"	"	"	101,222 51
4,929 00	413 50	45,107 25	730,282 06	124,869 33	12,673 32	"	867,843 00	157,900 50	557 90	6,447 02	1,180 14	3,513 04	1,764 50	12,430 00	"	"	1,159,648 85	

LIGNES.	STATIONS.	FONDS ET VALEURS.										MARCHANDISES DE DILIGENCE.				CHEVAUX			
		SOMMES DE										TOTAL.	TRANSPORT AU POIDS.	TOTAL.	VOITURES.	CREAUX.	GROS BETAIL.		
		1 à 100 francs.	101 à 200 francs.	201 à 1000 francs.	1000 à 5,000 francs.	5,000 à 10,000 francs.	10,000 francs et au-dessus.	CÉ ET PAPIER.	TOTAL.	TRANSPORT AU POIDS.									
										1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.							3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.
MIDI.	Bonnelle (Haut)	167 75	295 75	158 50	198 25	187 50	59 15	1,513 00	9,002 50	10,600 45	35,430 07	29,254 04	23,291 85	11,214 09	2,902 25	2,749 04			
	Farec	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	Rayssac	"	"	"	"	"	"	"	29 40	11 54	82 19	27 75	130 46	"	"	"			
	Rub	"	"	"	"	"	"	"	11 60	1 06	11 65	"	130 11	"	"	"			
	Haut	91 74	109 85	21 01	14 21	18 50	6 75	712 20	1,112 10	974 41	1,823 87	284 35	4,110 41	163 00	"	42 75			
	Lambers	"	"	"	"	"	"	"	11 90	22 25	23 43	21 21	272 51	"	"	"			
	Talvez	48 50	71 65	6 50	7 00	11 75	"	142 10	5,599 04	226 01	979 58	50 10	4,971 33	185 80	32 00	40 00			
	Hamonvies	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Bois-de-Geste	71 75	37 55	31 99	31 10	111 23	"	269 52	6,078 20	403 05	810 93	150 30	2,167 36	31 80	"	109 00			
	Saugues	73 75	55 45	50 80	70 60	58 80	"	271 70	818 40	707 74	1,627 82	200 87	1,270 05	309 80	91 80	"			
	Jorkin	23 50	22 15	10 00	10 50	"	"	91 15	572 50	524 58	820 47	661 07	2,311 87	158 90	127 50	57 00			
	Maze	624 75	390 15	82 35	213 25	301 55	9 00	1,224 22	3,096 40	3,967 38	9,989 97	7,170 98	42,705 65	931 00	"	53 25			
	Montpezat	"	"	"	"	"	"	"	150 50	233 80	335 30	264 34	1,801 17	"	"	"			
	St-Amand	57 50	72 10	49 50	60 00	4 40	1 80	236 65	321 60	631 85	1,165 88	730 25	3,105 61	"	"	18 00			
	Usson	28 50	28 10	6 00	7 50	"	"	63 00	112 80	107 91	187 12	60 78	556 16	"	"	"			
	Uzelle	25 50	29 15	16 00	3 75	"	"	76 70	171 65	252 83	213 45	138 99	687 28	"	"	"			
	Quilèsain	55 75	67 55	31 05	30 60	18 40	"	511 65	513 65	1,704 94	9,971 67	15,230 66	25,651 61	11,869 85	840 25	"			
	Excuses	31 00	19 50	1 05	7 25	"	"	52 62	315 00	140 56	157 85	69 06	739 00	"	"	"			
	Montagny	81 25	67 80	40 50	105 75	8 20	4 54	431 45	721 51	565 00	948 11	209 57	2,471 91	91 00	"	122 50			
	Lutter	"	"	"	"	"	"	"	70	111 00	100 87	61 13	293 45	"	"	"			
Quarles	63 75	72 15	63 00	317 50	36 15	"	521 65	602 10	869 26	1,773 40	229 86	9,851 25	"	33 60	117 00				
Roux	3 75	7 50	"	8 75	"	"	8 25	106 46	390 26	200 11	7 50	263 20	"	"	"				
Machimes	73 15	80 45	81 10	88 50	30 50	6 15	256 25	797 10	600 39	1,729 74	631 82	3,818 60	"	"	"				
Chalucy	231 00	331 83	115 00	515 00	130 50	8 42	1,741 46	2,908 00	1,436 78	2,868 78	274 07	6,300 75	225 00	"	121 00				
Châtillon	102 00	113 50	64 00	204 70	100 25	23 20	693 30	7,110 09	859 64	1,236 70	151 97	3,203 51	51 80	"	4 50				
Fausin	49 75	12 50	11 50	22 20	"	"	117 10	118 45	115 85	275 70	34 41	391 70	30 00	"	"				
Moutier	1 00	"	"	"	"	"	1 00	73 00	60 44	160 45	85 80	377 90	"	"	"				
Flauès	3 50	8 19	1 00	"	"	"	19 40	100 50	76 50	120 30	28 51	200 30	"	"	"				
Rouze	217 25	219 50	163 50	385 25	18 00	12 65	1,050 35	9,221 10	8,208 47	6,663 30	1,120 74	12,612 66	4,875 00	121 25	253 75				
NÉGLIGÉES.	Alpette de Midi	2,041 25	2,472 74	907 65	2,816 65	1,724 10	127 05	9,267 20	27,371 78	28,000 15	72,782 75	41,311 61	179,369 85	20,707 00	4,310 23	3,601 75			
	Id. de l'Est	2,304 00	2,252 70	1,052 11	1,853 45	1,561 50	71 70	9,615 10	21,091 02	41,014 91	81,750 05	67,310 33	211,697 63	72,366 00	8,200 75	11,405 60			
	Id. de l'Ouest	2,931 50	2,912 15	1,212 23	1,749 25	412 76	110 97	9,370 55	22,202 29	62,493 20	82,769 58	17,291 43	221,318 02	44,589 00	3,922 80	7,011 25			
	Id. de l'Nord	2,518 50	2,960 50	1,191 00	2,308 55	1,611 85	303 90	10,070 80	34,816 08	68,012 47	116,216 51	50,652 68	296,810 15	69,771 60	25,463 25	71,756 00			
TOTAL GÉNÉRAL	9,025 25	10,537 40	4,435 95	5,003 30	4,051 55	626 15	35,040 90	129,512 45	291,577 15	586,010 53	380,068 28	666,038 07	336,321 02	11,991 72	68,029 00				

STATISTIQUE des recettes des voyageurs pendant l'année 1844.

Table with columns for 'POINTS DE DÉPART', 'TOTAL GÉNÉRAL', and various regional categories (BRUXELLES, MAINES, ANTOIS, STATIONS, TERWOLDE, GAND, BRUGES, OSTENDE, COCOTRAT, NOUSBOR, TOURNAY, STATIONS DE LA LIÈGE ET DE TRIER, LOUVAIN, TIRELMONT, LANDES, ST-TROND, WAREMME, AMB, LÉGE, VIERZES, HERDSTAL). Rows list specific points like Bruxelles (Nord), Namur, etc., with numerical data for each.

233

N^o XLIII².

Statistique des recettes des bagages pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	MILYÈRES (Noi.)	MUINES.	AVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne de Nord	TELEGRAPHE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TORONAI.	STATIONS de la ligne de l'Est	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)...	739	.	19	109	7	6	61	25	92	13	34	15	7	18
	Malines	98	23	.	10	2	2	8	1	12	1	5	1	3	6
	Auvers	548	113	11	.	2	2	51	7	26	4	15	4	3	8
	Stations intermédiaires.	45	5	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
OUEST.	Termonde	25	6	2	2	0	.	4	1	1	1	0	0	2	2
	Gand	297	62	7	50	1	4	.	24	36	27	29	11	11	5
	Bruges	100	23	2	7	1	1	25	.	17	2	3	2	4	2
	Ostende	276	83	7	20	0	1	29	16	.	2	9	2	1	7
	Courtray	74	18	1	3	0	1	16	2	2	.	11	9	3	2
	Mouscron	145	45	3	14	0	1	22	5	10	13	.	5	1	2
	Tournay	30	15	1	3	0	0	9	2	2	8	4	.	1	1
	Stations intermédiaires.	54	3	1	3	0	3	7	2	1	3	3	1	2	1
EST.	Louvain	81	13	4	8	1	1	5	1	2	2	1	1	1	.
	Treumont	57	9	1	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	4
	Landen	4	1	0	0	0	0	0	.	0	.	.	.	.	0
	St-Trond	34	12	1	4	1	1	2	1	0	0	0	0	0	2
	Wareme	6	1	0	0	.	.	0	.	.	0	.	0	.	0
	Aus	3	1	0	1	.	.	1	0	0	0	.	.	.	0
	Liège	579	127	8	56	2	1	25	6	37	3	10	2	1	14
	Verviers	96	25	1	5	0	0	3	1	3	1	1	1	0	1
	Herbesthal	536	169	16	49	.	.	32	2	94	1	5	.	.	5
	Stations intermédiaires.	72	29	3	6	0	0	2	1	7	1	0	0	0	2
MIDI.	Bruxelles (Midi) ..	223	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hal	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braine la Comte ..	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Soignies	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons	71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Quidvrain	61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Charleroy	53	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Namur	75	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stations intermédiaires.	61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totaux	5,947	794	89	313	17	24	260	93	342	84	129	51	41	83	

YIELDHONT.	LANDER.	ST-TROSD.	WACHEME.	ANS.	CEGEE.	VERVIERS.	HERESTRYL.	STATONS Intermunicipales de la région de l'Est.	BEVELLES. (Sub.)	BAL.	BRUXE.	SOUCHES.	MOANS.	QUÉVAUX.	CHARLEVOY.	NAMER.	1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930	Observations.	
12	1	14	2	1	156	16	132	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
2	0	1	0	0	8	1	10	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	0	3	0	1	49	4	35	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
0	0	0	.	0	1	1	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0	.	0	.	.	1	0	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
2	0	2	0	0	22	2	20	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
1	.	1	.	0	6	0	2	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
3	.	0	0	.	56	6	49	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0	0	0	.	0	3	0	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	0	0	0	0	13	10	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0	0	0	0	0	3	1	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	
0	.	0	0	.	2	0	1	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0	0	3	0	0	16	2	9	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	2	4	0	0	6	1	3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0	.	1	0	1	1	0	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	1	.	0	1	4	1	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0	0	0	.	1	2	0	0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0	0	0	1	.	0	.	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	2	4	3	0	.	13	66	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	0	1	0	0	14	.	31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	.	0	.	.	39	13	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	1	1	2	0	8	3	4	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	4	6	43	44	19	56	43	0	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	1	0	1	1	0	0	1	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0	0	1	0	1	2	2	0	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0	0	.	2	1	0	2	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	38	1	1	2	.	9	4	9	6	0
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33	1	1	1	12	.	2	4	6	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13	0	0	0	4	3	.	7	4	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59	0	1	0	8	6	8	.	11	0
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23	1	1	1	4	7	3	10	8	0
44	7	57	8	5	300	81	407	34	109	14	9	10	77	73	35	88	83	1	

On a pu être franc pour un. A ces effs, on a réglé le nombre au-dessous de 50 fr. et l'on a compté comme un le nombre au-dessus de 50 fr. et on a réglé les différences qu'on rencontre dans les additions.
Le 0 indique une recette au-dessous de 50 fr.

236

237

N° XLIII^s.

Statistique des recettes des fonds et valeurs, pendant l'année 1844.

POINT DE DÉPART.		TOTAL GENERAL.	BRUXELLES (Nord et Mid.)	MALINES.	ANVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne de Gand.	TIERMONDE.	GAND.	BRUXES.	OSTENDE.	COURTRAI.	MOUSCRON.	TOURNAI.	STATIONS intermédiaires de la ligne de Tournai.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)...	75	•	12	18	0	2	11	3	4	3	1	1	2	2
	Malines	9	2	•	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1
	Anvers	24	7	1	•	0	0	2	1	2	2	3	0	0	1
	Stat. intermédiaires.	2	0	0	0	•	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OUEST.	Ternonde	6	1	0	1	0	•	1	0	1	0	0	0	0	0
	Gand	50	8	1	6	0	0	•	1	2	4	2	2	1	2
	Bruges	18	0	0	12	0	0	2	•	2	2	0	0	0	1
	Ostende	8	2	0	1	0	0	2	0	•	1	0	0	0	0
	Contraix	10	2	0	2	0	0	3	0	1	•	0	0	0	0
	Mouscron	2	0	0	0	•	•	0	0	0	0	•	0	•	•
	Tournai	11	2	0	1	•	0	4	0	2	1	0	•	0	0
Stat. intermédiaires.	5	2	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	
EST.	Louvain	13	2	1	4	0	0	1	1	1	1	•	0	0	•
	Tirlemont	7	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	Landen	2	1	0	0	0	•	0	•	•	0	•	0	0	0
	St-Trond	6	2	0	2	0	0	0	0	1	0	•	0	•	1
	Wareme	5	1	0	1	0	0	0	•	0	0	•	0	•	0
	Ans	1	0	0	0	•	•	•	0	•	•	•	•	•	0
	Liege	57	12	2	7	0	1	3	1	1	1	0	1	0	1
	Chénée	1	0	0	0	•	•	0	•	•	•	•	•	•	0
	Verriers	6	1	0	1	0	•	0	0	0	0	•	0	•	0
	Herbesthal	10	3	0	3	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Stat. intermédiaires.	5	1	•	0	•	•	0	0	•	0	•	•	•	0	
MIDI.	Bruxelles (Midi)...	10	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Hal	3	1	0	0	0	0	0	0	•	0	•	•	0	0
	Binnelle-Comte...	3	2	0	0	•	•	0	0	•	•	•	0	•	0
	Soignies	3	1	0	1	•	•	0	0	0	0	•	•	0	0
	Mais	12	3	0	2	0	0	1	0	0	0	0	•	0	0
	Quiévrain	2	1	0	0	0	•	•	0	0	0	•	•	•	•
	Charleroy	13	0	0	1	0	0	1	0	0	0	•	0	•	0
	Namur	10	3	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Stat. intermédiaires.	50	12	0	7	0	0	2	0	0	0	•	0	0	1	
TOTAUX.....	386	92	8	61	0	4	36	7	19	16	6	4	5	10	

TIREMONT	LARDEN	ST-TROIS	MAUREGNY	ANS	BOGNY	CELÈRE	VERVIERES	HEPPESTRAU	STATIONS intermédiaires de la ligne d'Etat	HAL	BEAIVE	SOGIBANS	BOIS	QUETREIN	CHACHELOT	NAMUR	STATIONS intermédiaires de la ligne d'Etat	Observations
1	1	1	0	0	14	0	4	4	0	*	*	*	*	*	*	*	*	On a payé tout francs pour unité.
0	0	0	0	0	1	*	0	*	*	0	0	0	0	*	0	0	0	A cet effet, on a négligé le service
0	0	0	0	*	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	soit dessous de 50,
0	*	*	*	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	0	*	0	0	et les a comptés ensemble en la somme
0	*	0	0	*	1	*	0	0	0	0	0	*	0	0	0	0	0	de ce dont, le
0	0	0	0	*	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	reste résulte des
0	0	0	*	*	1	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	différences qui ont
1	*	0	*	*	1	*	0	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	survenu dans les
*	*	0	*	*	1	*	0	0	0	0	*	*	0	0	0	0	*	additions.
0	0	0	*	*	0	*	0	*	*	*	*	*	0	*	*	0	*	Le 0* indique
0	0	0	*	*	1	0	0	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	une somme plus
0	0	0	*	*	0	*	0	*	*	*	*	*	0	*	*	0	*	de 50 fr.
0	0	0	*	*	1	*	0	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	1	0	0	0	*	0	*	*	0	0	0	0	0	
*	0	0	0	0	1	0	0	*	0	*	0	0	0	0	*	*	0	
0	0	0	0	0	0	*	0	0	0	*	*	*	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	1	*	0	*	*	*	*	*	0	*	0	*	*	
1	1	0	0	*	*	0	2	1	1	*	0	*	1	0	*	0	1	
0	*	*	*	*	0	*	0	*	0	*	*	0	*	*	*	*	*	
0	1	0	0	*	1	0	*	0	0	*	*	*	0	*	*	*	0	
*	*	*	*	*	4	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
0	*	0	0	*	1	0	0	0	*	*	*	*	0	*	1	*	0	
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	1	0	0	5	1	0	4	15	
*	*	0	*	*	0	*	0	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	
0	*	*	*	*	0	*	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	*	*	*	*	0	*	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	*	0	0	0	0	*	0	*	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
0	*	*	*	*	0	*	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	*	*	*	*	0	*	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	*	0	0	*	0	*	0	*	0	0	0	0	0	0	0	4	0	
0	*	0	0	*	0	*	0	*	0	0	0	0	0	0	0	*	1	
0	*	0	0	*	1	*	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	2	
3	5	1	0	0	36	0	7	3	1	1	0	0	6	5	2	4	18	

240

241

N° XLIII⁴.

*Statistique des recettes du transport des voitures (équipages), pendant
l'année 1844.*

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et midi).	MALINES.	ANVERS.	ÉTATS-UNIS situés sur la rive du Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUXES.	OSTENDE.	COURTRAI.	BOUSCROON.	TOURNAI.	ÉTATIONS intermédiaires de la ligne de l'Ouest.	BOCCAIN.
NORD.	Bruxelles (nord)...	440	.	1	50	.	0	11	12	65	5	51	2	.	1
	Malines	57	4	.	1	.	.	0	2	10	1	0	.	.	4
	Anvers	121	52	0	.	.	.	6	2	6	1	8	12	0	1
	Stations intermédiaires.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
OUEST.	Tirmonde	1	.	.	.	.	.	0	.	.	.	.	0	.	.
	Gand	100	10	2	6	.	.	.	4	14	1	11	6	0	.
	Bruges	25	6	.	1	.	.	6	.	3	.	0	1	0	2
	Ostende	240	52	8	7	.	.	16	3	.	.	2	.	.	3
	Courtrai	12	1	1	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.
	Buscron	90	28	1	10	.	.	8	1	5	0	.	0	0	4
EST.	Tournai	6	5	.	2	.	.	0	.	.	0	.	.	1	.
	Stations intermédiaires.	2	1	.	0	.	.	.	.	.	.	.	1	0	.
MIDI.	Louvain	54	2	0	1	.	0	.	.	2	.	.	.	.	.
	Tillemont	6	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Landen .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	St.-Trond	6	5	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	0
	Wavreume .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ans .....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Liège	212	08	7	12	.	1	14	4	59	.	10	5	.	4
	Chêrès	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Verviers	20	9	5	.	.	.	2	.	4	.	2	.	.	1
	Herbestal	620	177	16	25	.	.	41	5	94	1	6	.	.	12
Stations intermédiaires.	10	14	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
MIDI.	Bruxelles (Midi) ...	143	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hai	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braine-le-Comte ...	1	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Soignies	4	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons	9	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Quiévrain	119	108	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Charleroi	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Namur	11	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stations intermédiaires.	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAL...	2,065	345	58	104	.	1	100	54	240	9	78	9	4	50	

TIREMONT.	LANDEY.	ST-FRÉOIS.	WARZEMÉ.	ANZ.	LIÈGE.	CHÉPÉE.	VERVIERS.	BERESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de Liège.	BIL.	BRASSE.	VOICHAIS.	MONS.	QUÉVRAIN.	CASLEBROT.	NAMUR.	STATIONS intermédiaires de la ligne de Namur.	Observations.
2	.	4	.	.	66	1	8	180	14	On a pu en lever pour unité. A cet égard, on a négligé le nombre au-dessus de 50, et l'on a compté comme un le nom- bre restant de 11, sachant les distances qu'on convoit par les stations.
0	.	.	.	5	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	1	.	.	15	.	4	41	5	.	.	.	.	.	.	.	.
.	
.	
.	20	.	2	22	1	.	.	.	.	.	.	.	.
.	2	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
10	34	.	6	59	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	5	.	5	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	17	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	
.	
.	6	.	1	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	
.	
.	
.	
.	
0	.	1	.	.	.	.	2	48	1	.	.	.	.	.	.	.	.
0	
.	1	0	.	5	0	.	.	.	.	.	.	.	.
1	45	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	0	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
.	
7	.	6	.	.	227	1	41	708	21	2	0	5	8	122	5	10	5	

Le 0 indique
une recette au-
dessus de 50 fr.

244

245

N° XLIII^s.

*Statistique des recettes, provenant du transport des chevaux, pendant
l'année 1844.*

POINT DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nord et Sud).	MALINES.	AYREES.	STATIONS intermédiaires de la ligne en Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COULTEVY.	BOESCRON.	TOURNAI.	STATIONS intermédiaires de la ligne en Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord).....	4	*	0	3	*	*	3	3	3	1	1	*	*	0
	Malines.....	2	*	0	0	*	*	0	0	1	0	0	0	0	0
	Anvers.....	212	10	4	0	*	*	21	0	0	0	19	8	0	0
	Stations intermédiaires.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OUEST.	Termonde.....	*	*	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gand.....	17	4	0	0	*	*	0	0	1	1	3	1	0	0
	Bruges.....	5	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	1
	Ostende.....	15	4	1	0	*	*	1	0	0	0	0	1	0	0
	Courtray.....	1	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mouscron.....	3	0	0	0	*	*	1	0	0	0	0	0	0	0
	Tournai.....	1	0	0	0	*	*	1	0	0	0	0	0	0	0
	Stations intermédiaires.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EST.	Louvain.....	6	0	0	0	*	*	1	0	0	4	0	0	0	0
	Tirlemont.....	3	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Landen.....	*	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	St-Trond.....	6	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Waremme.....	*	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ans.....	12	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Liège.....	47	6	1	1	*	*	3	0	0	0	3	0	2	0
	Châtelet.....	*	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verviers.....	11	6	0	0	*	*	3	0	0	0	0	0	0	1
	Herbesthal.....	51	18	0	0	*	*	6	0	1	0	1	0	0	0
	Stations intermédiaires.....	15	10	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0
MIDI.	Bruxelles (Midi).....	20	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hal.....	*	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Braine-le-Comte.....	*	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Soignies.....	1	1	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mons.....	1	1	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
	Quiévrain.....	8	3	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	4
	Charleroi.....	*	0	0	0	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0
Stations intermédiaires.....	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaux.....	420	64	12	8	0	0	25	2	7	3	27	40	2	5	

TIREMONY.	LANDES.	ST-FLOP.	WYBEMME.	ANS.	LIEGE.	CREAYE.	VEEVIES.	MEBLERIE.	STATIONS sur le parcours de la ligne de l'Etat.	MSL.	BRAYE-LE-CL.	SOIGNES.	BOSS.	QUEVRAIN.	CHVLEROY.	SAMBE.	STATIONS sur le parcours de la ligne de l'Etat.	Observations.
0				1	5		0	7	9									<p>On a pu en faire pas un. A cet effet, on a ajouté le nombre au-dessus de 90, et l'on a compté ensuite sur le nom- bre au-dessus de 110 et ainsi de suite. Eviter que l'on constate dans les colonnas.</p> <p>Le prix indique est quand max- imum de 90 fr.</p>
					0													
					1		1	12	4					136				
0	0				1			4	12									
4					2													
					1		16	5										
0					1		1	0	0				4					
0	1				12		12	34	12	0	0	1	12	180	0	0	5	

248

249

N° XLIII⁶.

Statistique des recettes du gros bétail, pendant l'année 1844.

POINT ou DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES (Nos 2 et 3).	HAUTES.	AVERS.	ÉTATS UNIS de la région de la Haute de Nord.	TERRONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAI.	STATIONS Lignes de la Ligne de l'Orient.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)	6	"	0	0	"	"	0	2	"	0	"	"	0	0
	Malines	133	24	"	12	"	6	3	0	"	14	55	12	50	0
	Anvers	37	9	1	"	"	1	"	2	"	1	41	1	1	"
	Stations intermédiaires	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
QUEST.	Terronde	25	15	"	"	"	"	0	1	"	2	7	"	0	"
	Gand	17	2	"	0	"	1	"	1	1	2	3	3	1	"
	Bruges	14	2	0	"	"	8	1	"	2	"	1	"	"	"
	Ostende	1	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Courtray	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	7	1	"
	Mouscron	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"
	Tournai	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	"	"
Stations intermédiaires	5	1	"	"	"	0	0	0	"	1	2	"	1	"	
EST.	Louvain	16	1	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tirlemont	24	5	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0
	Landen	3	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond	9	4	0	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0
	Waremme	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ans	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Juigne	12	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5
	Clusée	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Verviers	2	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Herbesthal	248	5	182	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9
	Stations intermédiaires	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
MIDI.	Bruxelles (Midi)	27	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hul	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Saignies	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Quiévrain	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Charleroi	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Namur	2	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
Stations intermédiaires	4	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Totaux	639	70	156	0	"	16	4	6	3	20	109	25	34	15	

TIREMONT.	LABOEN.	ST-FROSD.	WAREME.	ANS.	LIECL.	COÛSÉ.	VERVIER.	DEBESTRAL	STATIONS situées à l'ouest de la ligne de l'Est	HAG.	BEAUNE-LE-C ^U .	SOIGNIES.	MONS.	QUÉVRAIN.	CHARLEBOT.	ROMPE.	STATIONS situées à l'est de la ligne de l'Est.	Observations.	
1		0		1	0			0										On y paye cent francs par an et A cet égard, on a réglé le nombre des stations de 50 francs à compter de la date de la loi sur les chemins de fer. Les stations dans les additions.	
1										0	2			6	1	0	12		
0																			Le tableau indique une recette sur les axes de 80 francs.
					1														
22	2	4	0	6	60		1	1		0	2	5	5	16	5	1	16		

252

253

N° XLIII7.

Statistique des recettes du petit bétail, pendant l'année 1844.

POINTS DE DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	BRUXELLES AUSÉRIENNES.	MILITES.	ANCIENS.	ÉTUDIANTS supérieurs de la région de Nord.	TERMONDE.	GAND.	BRÈGES.	OSSENFDE.	COTTRAY.	MOUSERON.	TOUTRAT.	ÉTUDIANTS supérieurs de la région de l'Ouest.	LOUVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord)...	0	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Malines.....	2	0	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Anvers.....	6	1	.	.	.	.	.	.	.	2	5	.	.	0
	Stato intermédiaires.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
OUEST.	Termonde.....	7	0	1	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Gand.....	17	.	.	.	.	.	.	0	.	0	12	4	0	.
	Brèges.....	43	1	8	0	.	25	.	.	2	.	0	.	0	1
	Osseuffe.....	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	.	.	.
	Cottray.....	10	1	1	.	.	.	.	.	.	.	4	6	1	.
	Mousson.....	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	.	.
	Toutray.....	3	.	.	1	.	.	.	.	.	0	1	.	.	1
	Stato intermédiaires.	22	.	4	2	.	0	2	1	.	3	2	16	1	.
EST.	Louvain.....	1	0	.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Tirlemont.....	31	1	9	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0
	Lauden.....	1	0	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	St-Troul.....	15	0	4	9	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Wareme.....	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Aus.....	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Liège.....	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Chénée.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Verviers.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Horbasthal.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stato intermédiaires.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0	.
MIDI.	Bruxelles (Midi)...	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Hal.....	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Braine-le-Comte...	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Soignies.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mons.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Quiévrain.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Charleroy.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Naur.....	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stato intermédiaires.	0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
TOTAUX...	181	5	27	16	2	25	2	1	2	5	19	26	8	2	

TREHMONT.	LANDES.	ST-TROND.	VERMENE.	ANS.	HELE.	OMÉTE.	VERVIER.	MERESPRAY.	STATION intermédiaire de la ligne de l'Est.	RAI.	BRASSE.	SOLAIRE.	ROSS.	QUÉVAIS.	CHARLEHOT.	BAUER.	STATION intermédiaire de la ligne de l'Est.	Observations.	
.	On a pris cent francs pour unité. A cet effet, on a multiplié le nombre maximum de 50 hectares par chaque commune et le résultat les additions qu'on en a faites dans les colonnes.	
.	1		Le 0 indique une valeur maximum de 50 fr.
0	.	.	.	1	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.		
.		
.		
.		
.		
.		
.		
.		
.		
.		
.		
.		
.		
0	.	.	0	0	0	.	0	1	1	1	0	3	2	0	0	.	7		

257

N° XLIII⁴⁰.

Statistique des recettes des transports par wagons, pendant l'année 1844.

POINTS ou DÉPART.		TOTAL GÉNÉRAL.	MILLES Nord et Sud.	MARSES.	AVERS.	STATIONS intermédiaires de la ligne de West.	TERMONDE.	GAYD.	BRUGES.	OSTENDE.	COETRAY.	WODENON.	TOURNAI.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est.	LUCVAIN.
NORD.	Bruxelles (Nord).....	430	"	4	14	0	"	27	5	0	3	7	4	1	12
	Molines.....	12	1	"	0	"	0	2	1	1	2	1	"	"	1
	Anvers.....	1,995	24	4	"	1	0	15	1	3	20	11	106	2	"
	Stat. intermédiaires.....	5	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	0
OUEST.	Termonde.....	88	1	"	1	"	"	1	"	"	"	1	2	"	1
	Gand.....	471	100	2	11	"	1	"	3	6	106	34	47	2	4
	Bruges.....	18	2	"	2	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"
	Ostende.....	45	8	1	14	"	"	10	0	"	"	7	"	0	"
	Coutray.....	124	12	"	3	1	"	40	0	1	"	14	18	"	1
	Museion.....	21	2	"	1	"	"	1	"	"	13	"	1	0	"
	Tournai.....	20	5	"	5	"	"	14	1	"	1	4	"	1	1
Stat. intermédiaires.....	40	5	"	1	"	"	0	1	"	1	5	6	"	2	
EST.	Louvain.....	199	9	1	4	"	"	1	"	"	2	"	1	"	"
	Tirlemont.....	18	4	1	5	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"
	Landen.....	18	2	0	"	"	"	15	"	"	"	"	"	"	0
	St-Trouf.....	74	9	"	16	"	"	32	2	"	"	1	"	"	"
	Warema.....	2	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	0
	Ans.....	7	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Faige.....	958	250	81	301	"	1	122	6	2	127	7	2	1	8
	Chénée.....	139	56	"	86	"	"	18	1	"	"	"	5	"	10
	Vesviers.....	149	47	4	49	"	"	1	"	3	"	7	4	"	1
	Herfenthal.....	2	"	"	"	"	14	"	"	"	"	"	"	"	"
Stat. intermédiaires.....	11	4	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	
MIDI.	Bruxelles (Midi).....	240	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal.....	15	4	"	2	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Couste.....	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.....	4	1	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Mons.....	66	40	"	15	"	1	4	"	"	"	"	"	"	1
	Quiévrain.....	50	10	"	2	1	"	17	"	"	"	"	"	"	"
	Charleroy.....	9	4	"	1	"	"	"	"	1	"	"	1	"	"
Namur.....	65	37	1	3	"	"	12	"	"	"	"	5	1	"	
Stat. intermédiaires.....	111	55	2	8	"	1	22	5	"	"	"	1	"	"	
TOTAUX.....	5,446	666	102	552	3	6	367	24	26	278	96	199	8	47	

TINIPROSY.	LADSES.	ST-THOMAS.	WAREHSE.	AMS.	LIÉGE.	CHATEL.	VERTIELE.	HERBESTHAL.	STATIONS intermédiaires de la ligne de l'Est.	BALE.	BRANDEBURG.	SOUENES.	MOES.	QUETRAIN.	CHARLEVRY.	NANCY.	STATISTES intermédiaire de la ligne de l'Est.	Observations.
1	1	2	1	12	262	13	60	*	7	*	"	"	"	"	"	"	*	On a payé cent francs pour matériel à cet effet, on a adjugé le matériel au-dessous de 50 et l'on a compté comme tel le matériel au-dessus. De plus, seulement les dépenses que l'on a faites dans les stations.
1	0	0	2	2	4	*	*	*	0	1	"	"	0	"	0	1	1	
10	*	20	1	9	675	22	421	15	225	1	"	9	161	12	12	04	96	
0	*	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	1	
1	"	"	6	"	64	"	"	"	"	"	"	"	3	"	2	"	6	
1	"	2	"	"	118	"	10	"	1	"	12	5	1	"	1	3	2	
"	"	"	"	"	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	
"	"	1	"	"	"	1	7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	
"	"	"	"	"	8	1	7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	
"	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	14	"	"	"	"	1	"	"	3	"	"	1	2	
0	0	1	1	2	84	7	65	*	4	"	"	"	3	"	1	2	1	
"	"	"	"	"	1	"	2	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"	
1	"	"	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
0	"	"	1	0	6	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	"	7	
"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	"	"	0	"	1	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	0	1	"	"	"	0	8	"	2	"	"	"	51	"	"	"	6	
"	"	1	"	"	"	"	"	0	0	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	19	"	"	0	"	"	"	"	"	15	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	1	"	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0	5	04	4	0	100	31	
"	"	"	"	"	1	"	"	"	0	"	"	"	6	"	"	"	1	
"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	
"	"	1	"	"	4	"	"	"	"	0	"	0	"	1	1	1	0	
"	"	"	"	"	1	"	7	"	"	1	"	"	1	"	0	"	2	
"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	1	"	"	0	1	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	1	"	2	"	2	
"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	5	0	"	0	2	0	2	5	
19	2	50	12	25	1,295	07	501	13	210	21	2	19	307	55	25	206	166	

Le zero indique une recette au-dessous de 50 fr.

260

261

N° XLIV.

*État récapitulatif, PAR STATION, de la recette des marchandises, pendant
l'année 1845.*

LIGNES.	DESIGNATION LIGNES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.					CUEVAUX				
		SOMMES DE						TOTAL.	TRANSPORT AU PLOIS				TOTAL.	VOITURES.	CUEVAUX.	GROS DETAIL.	
		1 à 100 francs.	101 à 500 francs.	501 à 1,000 francs.	1,001 à 10,000 francs.	Au-dessus de 10,000 francs.	OR ET PAPIER.		TRANSPORT EN VOITURE DE 60 CHEVAUX								
									1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.					
FOIER.	Brasserie	1,000 25	1,730 50	709 25	1,904 25	224 12	09 07	5,619 45	25,020 00	20,275 20	54,472 31	7,711 01	120,352 83	20,286 00	4,631 73	571 86	
	Vibrande	48 25	28 50	6 00	27 00	*	*	105 63	872 20	990 70	1,627 89	220 73	3,447 35	*	*	*	
	Molines	292 75	230 10	32 00	24 00	4 50	*	597 35	4,424 80	2,599 73	6,046 91	128 01	15,953 56	4,187 05	179 26	14,303 50	
	Wald.	18 75	11 70	*	*	*	*	30 45	450 00	553 30	331 93	30 62	1,335 85	*	*	*	
	Castel	*	*	*	*	*	*	*	89 08	71 75	96 50	13 31	248 25	*	*	*	
	Vieux-Buis	*	*	*	*	*	*	*	78 80	183 68	222 61	*	453 85	*	*	*	
	Auxey	569 53	436 40	240 85	453 58	195 50	19 48	1,867 65	17,664 20	29,854 58	48,845 25	7,185 35	91,523 71	11,340 00	14,314 05	4,127 00	
	TOTAL	2,618 85	2,472 00	1,048 10	1,854 75	721 55	118 60	8,246 95	62,258 56	51,139 18	111,748 52	15,269 97	233,015 17	35,623 90	19,536 00	19,263 00	
	CUEUX.	Cappelle	5 75	3 49	*	3 75	*	*	0 50	215 40	178 70	594 85	98 48	1,118 43	*	*	*
		Londredal	*	*	*	*	*	*	*	38 20	26 86	31 96	*	87 09	*	*	*
		Maldere	10 25	5 63	4 09	1 50	*	*	21 40	112 50	175 04	425 39	10 70	736 95	*	*	*
		Tornende	218 80	143 90	50 86	47 80	9 50	4 55	459 56	1,090 20	2,370 91	7,408 10	1,430 51	14,706 21	214 00	19 00	619 75
		Audghem	18 25	9 05	3 08	9 00	*	*	38 30	521 60	772 17	1,498 70	1,020 40	3,834 83	*	*	*
Wihelen		50	*	*	*	*	*	59	185 00	33 04	27 81	*	275 85	*	*	*	
Wittem		32 75	20 00	12 28	10 75	38 89	*	121 80	610 20	719 42	1,047 60	163 67	2,488 66	12 80	*	271 00	
Wufl.		1 50	1 18	*	*	*	*	6 63	252 50	105 09	58 29	*	408 83	*	*	*	
Sand.		878 65	1,044 40	354 85	817 93	113 33	44 39	2,945 50	11,904 74	14,548 70	29,954 22	7,308 17	63,954 29	5,728 06	1,442 25	1,929 00	
Londghem		4 50	*	*	*	*	*	4 50	50 40	86 88	184 42	57 30	286 60	*	*	*	
Hansbick		*	*	*	*	*	*	*	1 80	2 43	1 11	*	5 04	*	*	*	
Aelre		11 25	15 63	7 50	7 80	*	*	33 80	210 60	184 33	452 18	119 88	996 99	138 00	*	22 50	
Bloonsdelle		*	1 34	2 00	*	*	*	5 99	111 60	96 20	104 68	40 22	353 69	*	*	*	
Keups		896 95	665 10	192 50	592 20	111 00	21 00	1,729 70	3,205 10	3,033 25	5,319 87	927 01	11,178 14	2,748 00	411 00	1,602 75	
Jalichte		*	*	*	*	*	*	*	14 40	41 46	25 73	*	81 61	*	*	*	
Planckenbich		*	*	*	*	*	*	*	19 40	41 02	80 41	*	141 83	*	*	*	
Wetende		228 75	226 65	122 50	80 20	17 00	31 00	711 15	3,302 40	9,324 13	8,018 67	2,807 22	23,182 22	15,581 06	365 00	7 50	
Bazareth		*	*	*	*	*	*	*	9 00	1 11	1 88	*	12 01	*	*	*	
Keune		59 75	75 30	13 00	33 00	8 33	*	219 00	610 60	387 40	1,017 17	112 51	2,012 68	*	*	40 30	
Reckelen		*	*	*	*	*	*	*	1 26	4 02	5 86	*	11 10	*	*	*	
Ossen		*	*	*	*	*	*	*	4 80	*	5 55	*	5 75	*	*	*	
Watersplem		19 00	22 95	11 00	12 00	16 50	*	79 55	280 10	266 50	263 21	32 79	770 31	*	*	0 00	
Wierbick		16 00	37 45	22 75	01 00	*	*	158 45	253 50	435 20	251 20	*	949 80	*	*	*	
Country	421 73	269 85	181 60	457 00	105 60	113 30	1,788 00	4,724 00	8,821 00	14,268 24	5,097 61	30,701 79	8,661 00	897 75	1,682 75		
Konness	37 75	32 52	21 00	15 00	7 90	*	165 20	425 00	301 20	1,216 80	227 85	3,077 47	414 86	275 20	94 60		
Templeste	*	*	*	3 00	*	*	3 00	13 80	25 11	26 45	32 53	80 87	*	*	*		
Tonroy	285 50	327 60	123 60	186 25	78 85	50 20	1,065 05	1,153 10	2,483 00	5,084 25	1,297 70	10,178 27	272 00	191 00	81 00		
Tonning	*	2 75	3 00	*	*	*	2 25	22 80	19 61	36 83	*	72 83	*	*	*		
Tonval	3 00	3 25	1 00	3 00	*	*	11 25	43 80	21 80	165 00	*	179 86	89 90	*	*		
TOTAL	2,873 25	2,428 80	1,041 03	1,702 70	354 82	258 23	9,232 00	36,861 90	45,278 23	17,819 81	21,509 49	175,259 43	38,689 00	1,831 96	5,717 75		

ET DESTAUX.		MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)				PRODUITS DE CYRONGNE.		TOTAL GÉNÉRAL.				
PETIT DETAIL.		CHIENS.		TOTAL.		OBJETS D'AGREMENT DE BR GRANDS DIMENSIONS.		TOTAL.				
1 ^{re} CLASSE.		2 ^e CLASSE.		3 ^e CLASSE.		TOTAL.		TRANSPORT PAR WAGGONS				
BULLAINS.		PRODUIT DES FRAIS DE TRACTION AGR. LES 200 LITRES/HECTARE.		PLANT. A DOMICILE.		L'ANNEE A DOMICILE.		PRODUIT DES FRAIS LE GARAGEANT ET LE DÉGARRAGEANT.				
PRODUIT DES PRIX DE LA LOCATION DES WAGGONS.		TOTAL GÉNÉRAL.										
9 000	5 123 20	20 701 80	23 806 27	1 752 04	50 042 76	41 013 50	223 50	26 70	410 70	1 201 26	821 05	712 526 11
•	•	604 80	413 11	50 08	1 227 30	118 00	22 50	30 62	•	30 62	•	3 011 11
120 00	15 033 75	17 813 74	7 450 43	1 272 60	21 042 04	1 585 00	91 00	•	604 54	1 414 50	4 00	62 280 42
•	•	194 10	12 24	50 40	193 88	52 00	•	•	•	5 00	•	1 200 52
•	•	117 50	•	•	131 52	•	•	•	•	•	•	750 20
•	•	•	•	•	2 45	•	•	•	•	•	•	588 84
271 00	29 25	10 014 74	185 200 10	118 276 97	4 836 31	•	•	409 017	41 526 150 00	402 101	7 102 24	620 315 27
401 90	16 25	23 542 70	237 144 70	179 026 08	211 80 84	•	•	425 144	80 520 282 20	614 70	7 110 40	1 025 604 10
74 00	70 00	501 40	101 07	9 21	912 71	•	•	•	•	•	•	2 286 41
•	•	240 40	43 78	11 31	284 62	49 00	•	•	•	•	•	87 60
•	•	1 655 60	2 232 87	15 163 20	19 340 40	9 242 00	99 50	•	•	206 72	291 50	1 006 79
•	•	•	205 82	180 95	428 87	620 96	4 50	•	•	•	6 00	46 025 47
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4 312 68
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	154 24
1 436 50	1 200 50	402 50	141 03	59 17	629 28	•	20 10	6 70	•	37 84	•	5 067 02
•	•	•	•	•	1 21	•	•	•	•	•	•	202 40
1 403 25	4 081 00	21 216 20	30 164 43	1 800 41	54 007 12	15 576 00	271 00	•	•	317 20	433 12	169 216 90
60 50	60 00	15 00	171 02	22 52	316 45	2 4 00	•	•	•	•	•	822 83
•	•	2 30	•	•	3 4	•	•	•	•	•	•	7 24
•	•	3 244 14	128 07	3 41	5 772 82	79 04	0 20	•	•	•	•	9 227 41
1 219 00	1 220 00	6 910 00	126 20	11 75	7 024 97	•	•	•	•	•	•	1 703 26
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	48 062 58
3 021 15	5 000 00	5 016 02	5 016 02	420 33	11 313 24	2 728 00	219 00	•	•	183 00	119 72	519 09
•	•	184 80	64 07	•	212 27	152 00	•	•	•	•	•	199 40
•	•	37 63	•	•	28 32	•	•	•	•	•	•	199 40
•	•	41 020 70	12 020 42	5 164 02	51 297 22	2 511 00	719 40	•	•	10 20	•	144 290 22
21 00	200 00	5 016 02	3 87	•	3 07	•	•	•	•	•	•	43 00
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1 300 81
434 20	442 00	150 21	308 71	43 41	340 55	211 00	24 10	•	•	•	•	519 09
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1 700 81
220 75	220 75	76 48	18 18	•	91 22	•	9 40	•	•	•	•	5 71
403 20	140 20	100 82	22 20	•	132 28	•	10 21	•	•	•	•	1 011 06
752 40	3 010 00	22 718 18	13 242 07	1 022 84	26 021 52	7 600 00	24 20	•	•	•	•	1 492 23
21 75	200 75	1 020 59	604 63	129 58	5 445 51	171 00	57 10	•	•	•	•	9 220 18
•	•	•	•	•	47 82	23 00	•	•	•	•	•	775 09
0 00	250 00	18 242 64	4 578 21	1 827 80	25 006 75	5 118 00	102 10	•	•	17 50	41 00	46 911 25
•	•	0 13	28 20	•	25 71	•	•	•	•	•	•	110 44
•	•	•	124 20	0 00	189 84	•	2 80	•	•	•	•	427 21
9 037 75	12 547 00	127 143 10	85 014 27	7 218 43	220 510 71	67 270 00	1 611 80	81 202	214 26	4 297 51	511 00	543 225 14

LIGNES.	DÉNOMINATION DES STATIONS.	FONDS ET VALEURS.						MARCHANDISES DE DILIGENCE.					CHEVAUX				
		SOMMES DE						TRANSPORT PAR VOITURES DE 50 CENTIÈRES	TRANSPORT AU POIDS.				VOITURES.	CHEVAUX.	GEN. BÉTAIL.		
		1 à 100 francs.	101 à 200 francs.	201 à 300 francs.	301 à 500 francs.	501 francs et au-dessus.	UN ET PAPIER.		TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.				4 ^e CLASSE.	TOTAL.
Harold . . .	*	75	*	*	*	*	75	155 40	50 57	158 00	*	270 00	*	*	14 00		
Waguelar . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
Toussaint . . .	283 32	306 05	157 50	218 75	123 00	12 60	1,232 08	3,853 29	4,748 63	13,760 92	857 20	23,209 97	1,931 00	821 00	1,969 75		
Variy . . .	2 00	*	*	*	*	*	2 00	131 80	50 74	133 70	8 70	348 33	*	*	*		
Tallemont . . .	178 73	228 65	169 75	123 00	28 50	*	665 53	2,700 60	3,187 08	8,804 80	2,201 37	17,334 75	584 00	155 25	3,754 50		
Ermeux (Aas). . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	3 00	*	3 00	*	*	*		
Landes . . .	61 00	59 75	17 50	34 75	5 25	*	178 75	350 40	127 83	626 73	50 08	1,230 01	*	65 00	308 13		
Gezilhon . . .	*	*	*	*	*	*	*	29 00	24 13	19 12	17 60	100 85	*	*	*		
Brouss . . .	*	*	*	*	*	*	*	4 90	50 00	60 10	*	94 90	*	*	*		
Wentz . . .	95 10	131 45	67 50	109 75	18 00	*	467 80	480 60	214 17	542 86	792 46	1,961 89	*	14 00	52 00		
Falck . . .	2 50	75	*	2 25	*	*	4 53	43 00	38 64	61 03	*	182 70	*	*	*		
Am . . .	11 75	21 60	22 00	49 75	*	*	105 10	112 20	401 36	230 21	*	733 77	*	175 50	60 50		
Dreux . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
Léze . . .	201 50	1,119 23	442 75	908 33	200 84	3 50	8,660 35	8,802 20	16,123 85	50,213 14	7,010 06	66,260 11	80,763 00	3,342 50	8,303 25		
Châteaufort . . .	5 50	8 05	1 00	6 00	*	*	16 15	61 00	233 56	894 31	100 22	1,278 64	*	*	*		
Châteaufort . . .	*	8 00	*	*	*	*	8 00	13 70	32 60	43 03	*	89 43	*	*	*		
La Tour . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		
Neuville . . .	*	*	*	*	*	*	*	7 50	23 43	9 51	*	36 87	*	*	*		
Popigny . . .	5 25	4 00	2 00	1 75	*	*	19 90	87 20	320 03	292 05	31 13	516 69	1,200 00	238 75	*		
Vernon . . .	56 10	32 35	23 00	56 75	16 08	31 60	236 96	332 80	1,682 48	3,203 07	1,617 95	7,216 25	13,798 00	398 00	18 00		
Deuil . . .	*	*	*	*	*	*	*	3 50	12 10	1 77	*	14 90	*	*	*		
Boischaux . . .	*	*	*	258 72	*	*	258 72	51 99	247 61	888 13	3,882 57	4,708 49	5,332 00	263 25	237 13		
Yam . . .	*	*	*	*	*	*	*	24 80	24 27	21 67	19 08	112 82	*	*	*		
St-Frod . . .	264 00	214 55	75 25	85 00	5 50	*	631 35	1,678 60	1,528 90	2,838 35	1,697 83	7,003 93	529 00	109 00	1,231 25		
Totals . . .	1,946 75	2,167 10	277 23	1,622 30	613 87	47 70	7,416 97	16,302 90	28,718 69	96,504 30	16,062 10	131,979 93	54,148 90	5,485 25	10,413 50		

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGONS.		BULLETINS.		PRODUIT DE TRACTION DES VOYAGEURS.		PRODUIT DU CAMIONNAGE.		PRODUIT DES FRANS DE LOCATION DE VOYAGEURS.		PRODUIT DES FRANS DE LOCATION DE VOYAGEURS.		PRODUIT DES FRANS DE LOCATION DE VOYAGEURS.		TOTAL GÉNÉRAL.	
PEUT DÉTAIL.	CHIENS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	ORDRE D'ALLOCATION DE CHAQUE DÉPART.	TOTAL.					PRISE A DOMICILE.	REMISE A DOMICILE.										
"	"	14 00	378 35	19 19	5 49	"	403 94	25 76	"	"	"	"	3 13	"	"	"	"	"	"	"	"	817 48	
294 00	7 50	5,198 25	181,080 00	50,284 25	1,932 12	"	173,306 77	10,140 48	88 70	5,668 45	262 00	714 05	20 00	"	"	"	"	"	"	"	"	220,422 75	
"	"	"	698 15	19 50	" 81	"	825 15	50 00	"	"	"	"	1 25	2 00	"	"	"	"	"	"	"	1,604 54	
5,070 80	8,650 45	18,832 55	8,500 34	2,450 45	"	"	20,833 39	1,410 00	61 20	"	179 90	464 17	8 45	"	"	"	"	"	"	"	"	65,409 47	
"	"	"	47 00	"	"	"	47 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11 00	
47 25	"	414 00	14,669 33	846 16	546 75	"	15,302 24	1,089 60	23 20	"	"	10 10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18,250 90	
"	"	"	787 60	244 20	41 10	"	1,073 90	"	"	"	"	"	8 41	"	"	"	"	"	"	"	"	3,231 45	
"	"	"	1,650 55	138 51	178 47	"	1,954 33	"	"	"	"	"	6 46	"	"	"	"	"	"	"	"	2,085 86	
10 50	"	81 30	13,047 10	832 87	286 80	"	14,147 65	154 00	31 40	"	"	85 21	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16,486 05	
"	"	"	229 10	43 80	7 50	"	279 16	"	"	"	"	"	1 23	"	"	"	"	"	"	"	"	447 49	
"	"	222 00	144,117 17	2,673 35	60 64	"	147,870 16	690 00	6 50	"	"	27 02	"	5,650 00	"	"	"	"	"	"	"	153,373 90	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	4 00	6,047 10	210,229 00	54,422 78	1,733 40	"	266,395 78	86,713 00	208 10	"	1,275 89	3,026 78	1,672 00	"	"	"	"	"	"	"	"	448,821 98	
"	"	"	19,118 88	8,118 70	247 38	"	27,535 16	19,502 08	3 00	"	"	40 50	10 00	"	"	"	"	"	"	"	"	48,188 31	
"	"	"	1 20	"	"	"	1 20	"	"	"	"	1 60	"	"	"	"	"	"	"	"	"	84 11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28 19	
"	"	253 75	738 10	1,669 42	107 34	"	1,540 46	111 00	2 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,041 30	
"	1 60	417 09	8,073 16	5,064 53	270 84	"	14,268 50	3,211 00	11 60	"	20 55	8 28	10 00	"	"	"	"	"	"	"	"	29,329 08	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14 68	
"	78 50	030 30	2,768 00	1,873 50	650 50	"	4,521 00	"	"	"	"	135 62	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15,713 25	
"	"	"	66 56	728 07	71 75	"	297 62	"	"	"	"	1 38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	408 94	
1,676 25	2,969 50	5,909 30	9,528 71	1,146 80	"	"	10,364 81	7,052 80	45 00	"	1 05	211 25	42 00	"	"	"	"	"	"	"	"	35,101 00	
1,098 58	81 00	13,081 23	539,449 78	146,938 28	19,039 36	"	716,407 99	139,419 00	488 40	8,878 45	1,861 79	4,711 29	1,779 45	2,850 00	"	"	"	"	"	"	"	1,062,345 24	

LIGNES.	STATIONS.	FONDS ET VALEURS.							MARCHANDISES DU DIAGRÈNE.				CHEVAUX.			
		SOMMES DE							TRANSPORT EN MARCHANDISES DE UNIFORMITÉ	TRANSPORT AU POIDS.			TOTAL.	VOITURES.	CHEVAUX.	CARGES RETAIL.
		1.1 100 francs	100 1 200 francs	100 1 1000 francs	1 000 1 2 000 francs	1 000 francs de plus de 1000 francs	OR ET PAPIER.	TOTAL.		1 ^{er} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.				
Beaulieu, Nord	150 32	302 20	120 25	270 60	15 4	35 33	931 60	5,345 95	5,327 00	21,319 64	7,255 74	41,473 24	41,636 00	5,125 30	601 40	
Traon	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Nordbank	"	"	"	"	"	"	"	0 00	8 20	17 35	"	45 22	"	"	"	
Lob	"	"	"	"	"	"	"	22 50	3 41	6 16	"	30 27	"	"	"	
Kal	77 24	70 25	31 03	70 00	23 60	8 25	267 75	946 00	632 43	1,160 63	386 51	2,678 94	43 00	"	"	
Louhael	" 23	"	"	"	"	"	" 25	07 20	31 27	264 52	130 25	339 74	"	"	"	
Talieu	35 29	41 46	18 00	13 39	3 46	"	140 76	656 46	543 81	637 11	230 43	1,705 05	24 00	43 23	39 00	
Beausyren	"	"	"	"	"	"	"	2 46	6 05	12 32	"	15 10	"	"	"	
Bour	41 75	38 49	10 00	37 04	106 59	3 00	219 12	639 00	440 81	656 93	71 99	1,658 50	45 09	13 72	"	
Beausyren-Croix	01 23	46 09	62 51	73 00	4 93	2 79	264 03	621 00	441 45	562 38	186 58	2,351 20	325 00	15 20	"	
Saignes	24 25	28 00	9 69	50 50	"	"	84 15	291 50	319 43	254 35	142 88	1,348 10	78 00	70 40	"	
Jardine	411 30	456 48	110 98	278 34	18 10	9 99	1,230 45	3,339 14	2,221 42	3,301 00	490 75	9,340 80	1,360 00	168 23	23 00	
Jeanmoulin	34 00	39 85	18 00	19 25	"	"	123 10	173 46	177 41	236 25	28 91	625 90	"	"	8 00	
St-Gildard	34 50	59 60	12 21	31 75	"	"	134 90	154 59	311 19	612 14	284 19	1,323 12	"	"	"	
Boussac	29 22	19 23	"	27 25	"	"	58 00	116 49	123 62	158 02	29 58	481 54	"	"	"	
Thélin	13 75	20 70	8 00	7 50	"	"	64 92	130 29	275 45	282 54	"	637 07	"	"	"	
Quilicou	69 09	54 59	22 30	140 25	23 61	"	128 40	453 79	7,505 35	7,091 72	0,367 46	17,479 16	0,590 00	631 50	4 20	
Erasmus	2 01	1 50	1 06	"	"	"	5 36	73 66	36 07	126 47	9 26	247 49	"	"	"	
Renage	8 15	10 32	3 91	50 51	7 20	"	91 38	120 09	149 15	562 45	46 38	543 58	69 00	"	13 00	
Lutrin	"	"	"	"	"	"	"	1 50	5 01	8 70	4 35	20 60	"	"	"	
Boncelles	10 50	11 20	9 00	52 04	"	"	50 71	143 80	243 95	493 64	163 61	999 99	"	"	"	
Kour	1 60	1 15	"	"	"	"	2 43	17 44	35 90	23 52	"	107 79	"	"	"	
Barillonnes	10 75	18 45	4 45	21 14	"	"	69 10	121 29	155 61	432 42	428 02	900 28	"	"	"	
Charvrey	34 00	34 00	7 00	41 00	7 80	"	128 80	269 20	289 19	629 61	83 87	1,200 17	170 00	24 00	15 00	
Cléroux	13 75	28 21	10 50	105 50	29 33	4 05	131 45	206 49	169 03	373 49	36 05	615 43	"	"	"	
Tamson	44 90	1 00	7 50	"	"	"	17 90	82 58	38 22	77 30	41 00	233 22	"	"	"	
Monster	1 00	"	"	"	"	"	1 00	16 20	5 46	31 41	8 22	50 86	"	"	"	
Therée	"	"	"	"	"	"	"	20 40	10 75	14 72	52 91	164 81	"	"	"	
Nancy	45 01	49 24	13 40	43 00	29 45	12 30	190 50	447 05	862 08	1,749 86	490 18	3,512 02	656 00	203 78	7 00	
REGARTELLATIONS.		1,121 04	1,548 83	410 10	1,109 00	250 35	72 10	4,548 20	15,903 90	17,057 91	41,587 89	16,875 61	60,615 21	31,392 00	3,129 71	171 80
Id. de Ekre	1,244 75	2,167 70	917 25	1,672 30	645 87	47 70	7,418 37	16,302 59	29,710 09	36,564 26	16,462 40	121,579 03	31,586 00	5,409 25	19,412 50	
Id. de l'ouest	2,675 25	1,823 60	1,041 35	1,707 52	988 80	298 33	9,252 69	30,464 98	45,373 20	77,819 84	24,389 49	178,269 43	38,999 00	2,801 56	6,117 74	
Id. de Nord	2,018 09	2,675 60	1,048 00	1,654 75	734 45	178 00	8,247 30	32,325 50	14,129 48	111,368 50	11,200 97	233,012 11	55,632 00	16,486 00	19,203 60	
TOTAL CHEVAUX	7,501 71	8,811 55	4,547 45	6,201 78	3,265 05	537 10	29,435 17	115,312 20	144,661 01	250,260 29	71,311 17	629,140 77	171,321 00	30,182 50	37,166 79	

ET BESTIAUX.			MARCHANDISES DE ROULAGE. (Station à station.)					TRANSPORT PAR WAGONS.		BULLETINS.		PRODUIT OU CAMIONNAGE		PRODUIT DES FRANS DE CEMENTS ET DE ENLARGISSEMENT.		PRODUIT DES PRIX DE LA QUALITE DES WAGONS.		TOTAL GENERAL.
PETIT DETAIL	CHEVINS.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE	DEBETS D'ANGEREVA OU DE GRAVIERE LIBREMENTS	TOTAL.			PRODUIT DES FRANS DE TRANSPORT PAR LES CHEMINEMENTS	PREISE A DEDUCTIF	REMBESA DOMICILE						
270 50	*	9,011 04	19,869 89	12,219 05	2,498 45	66 66	11,387 50	5,901 00	97 90	494 00	2 35	70 72	212 00	*	*	*	131,000 00	
*	*	*	2 00	18 70	2 24	*	24 00	*	*	*	*	*	65	*	*	*	54 50	
*	*	*	2 00	1 60	0 19	*	9 79	*	*	*	*	*	*	*	*	*	59 75	
300 28	*	100 50	1,187 93	1,534 00	767 42	*	4,472 43	750 00	10 10	* 30	5 70	54 24	38 00	*	*	*	6,400 00	
*	*	*	115 23	1,638 40	10 71	*	2,269 02	*	*	*	*	*	27 34	*	*	*	4,318 00	
*	*	-9 75	2,367 14	2,176 44	377 42	*	4,230 91	*	14 29	225 76	*	92 48	2 00	*	*	*	7,420 48	
*	*	*	2,200 00	*	*	*	3,493 56	*	*	07 50	*	*	*	*	*	*	1,980 00	
13 50	*	21 23	9,419 31	1,052 41	528 46	*	10,711 18	200 00	10 10	*	*	43 41	*	*	*	*	13,437 32	
*	*	13 71	15,586 04	4,433 80	11 43	*	18,242 27	497 00	17 50	315 40	*	1,011 95	76 00	*	*	*	43,025 77	
*	*	16 23	5,774 70	680 20	142 57	*	6,396 67	54 00	2 50	87 24	*	127 75	*	*	*	*	9,328 95	
180 24	*	9,022 41	5,509 56	2,381 40	*	*	18,201 40	9,340 00	69 00	04 04	*	24 00	39 00	*	*	*	7,012 05	
*	*	0 90	3,036 39	517 07	240 94	*	4,714 36	450 00	10 10	*	2 08	130 70	49 00	*	*	*	6,830 02	
17 21	*	17 20	6,611 43	482 70	268 45	*	7,354 07	784 00	5 50	1 40	*	16 75	104 90	*	*	*	4,948 63	
*	*	*	230 30	172 00	51 50	*	34 30	71 00	2 20	*	*	4 61	*	*	*	*	1,082 15	
*	*	*	1,626 70	97 11	44 58	*	1,277 41	847 00	2 10	*	*	5 06	*	*	*	*	3,164 14	
*	*	4 25 24	10,678 14	6,893 67	1,451 23	*	16,672 52	3,200 00	37 50	2 24	*	*	8 00	*	*	*	40,674 17	
*	*	*	41,257 84	3,700 66	*	*	47,226 10	*	9 10	1,680 50	*	2,517 75	*	*	*	*	52,030 64	
*	*	1 00	36,142 50	7,062 24	150 41	*	44,701 28	432 00	61 20	549 00	*	159 17	*	*	*	1,125 00	67,743 07	
*	*	16 00	*	*	*	*	16 70	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	37 00
102 50	*	101 50	11,254 40	241 47	94 01	*	12,212 09	*	0 20	272 83	*	8 75	*	*	*	*	11,641 58	
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	109 91
*	*	*	11,211 61	183 44	97 08	*	11,492 48	*	7 00	1 40	*	143 50	*	*	*	*	12,890 00	
*	*	47 00	26,605 14	1,972 67	335 96	*	30,572 77	2,194 00	12 20	313 88	60 00	14 75	661 50	*	*	*	31,754 00	
*	*	*	8,013 44	338 74	157 34	*	9,159 01	589 00	7 00	*	*	*	*	*	*	*	11,177 48	
196 00	*	398 00	8,723 93	745 74	24 41	*	4,982 71	948 00	1 10	149 23	*	56 10	*	*	*	*	6,043 52	
*	*	*	22 80	* 24	*	*	23 00	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	74 11
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	384 91
*	*	217 23	2,900 95	19,164 30	180 27	*	10,244 70	4,191 60	11 43	228 05	*	7 40	*	*	*	*	27 70 72	
702 25	*	4,660 50	291,051 20	90,114 90	9,280 17	40 59	390,072 56	37,251 00	368 40	4,423 56	11 30	5,720 87	1,110 60	1,152 00	*	*	535,024 50	
7,098 50	01 00	21,087 23	559,449 76	146,918 25	15,008 63	*	716,407 29	130,149 00	658 40	8,609 05	1,561 10	4,511 20	1,270 42	3,670 00	*	*	1,032,510 24	
9,807 70	*	10,547 00	137,743 70	85,811 27	7,318 40	*	210,876 17	13,279 00	1,411 80	91 40	314 20	4,197 94	271 96	*	*	*	547,251 14	
601 50	08 25	38,813 75	320,044 70	179,053 28	22,148 65	*	459,141 10	20,073 00	848 70	7,147 45	1,567 11	4,224 00	3,270 55	*	*	*	1,026,066 10	
16,210 00	120 23	66 0 9 50	2,10,569 42	365,707 12	48,700 77	42 04	1,703,976 26	161,164 50	2,433 30	23,202 76	3,064 48	11,797 99	6,817 80	9,975 00	*	*	5,207,438 98	

N^o XLVI.

*Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis le 1^{er} janvier
jusqu'au 31 décembre 1845.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
VOYAGEURS.		
3 mai.....	Trois hommes.....	Ont sauté des voitures d'un convoi dont un waggon à marchandises avait pris feu.....
Id.....	Une femme.....	Id.....
Id.....	Huit hommes.....	Id.....
Id.....	Quatre femmes.....	Id.....
12 juin.....	Un homme.....	Tombé en descendant du convoi avant qu'il fut arrêté.....
30 octobre.....	Un homme.....	Choc résultant de la rupture d'un essieu.....
EMPLOYÉS ET OUVRIERS DE L'EXPLOITATION.		
6 février.....	Un garde excentrique.....	En chargeant un waggon.....
21 mars.....	Un ouvrier.....	En pesant des waggons.....
3 mai.....	Un garde-convoi.....	A sauté d'un convoi dont un waggon à marchandises avait pris feu.....
Id.....	Un mécanicien.....	Id.....
Id.....	Un garde-convoi.....	Id.....
5 mai.....	Un garde-impérial.....	Tombé par suite de la rupture d'un essieu.....
29 mai.....	Un garde-tender.....	En passant d'un tender à un waggon à bagages.....
30 juillet.....	Un forgeron.....	Tombé en descendant d'une locomotive en mouvement.....
12 août.....	Un aide-conduccionier.....	Tombé dans le tunnel.....
6 décembre.....	Un garde-route.....	Tombé sous un waggon.....
11 décembre.....	Un ouvrier aux fours à coak.	Atteint par une locomotive.....
PERSONNES ATTEINTES EN CIRCULANT SUR LA ROUTE.		
9 avril.....	Un homme.....	Renversé par un waggon en marche.....
28 mai.....	Un homme.....	Renversé par la locomotive en traversant la voie au moment du passage d'un convoi.....
14 juin.....	Un enfant.....	Pris entre deux voitures en traversant une voie d'évitement.....
12 septembre.....	Un homme.....	Renversé par la locomotive en traversant la voie au moment du passage d'un convoi.....
18 septembre.....	Une femme.....	Id.....
12 novembre.....	Un homme.....	Id.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Tués.....	Entre Giégelom et Waronne.	
Id.....	Id.	
Blessures.....	Id.	
Id.....	Id.	
Fractures.....	A Andeghem.	
Légères contusions.....	Entre Tournay et Housrou.	
Fracture à la jambe.....	Louvain.	
Id. à la tête.....	Bruxelles (Midi).	
Tué.....	Entre Giégelom et Waronne.	
Blessures.....	Id.	
Id.....	Id.	
Légère blessure à la tête.....	Contich.	
Tué.....	Entre Vilvoorde et Bruxelles.	
Contusions.....	Marcinelle.	
Fracture à la jambe.....	Entre Chaudfontaine et Chénée.	
Tué.....	Wetteron.	
Main écrasée et bras cassé.....	Ans.	
Fractures et blessures.....	Manoge.	
Tué.....	Traverse de Ledeborg.	
Id.....	Stat ^e de l'Allée-Verte à Bruxelles.	
Id.....	Capelle-au-Bois.	
Id.....	Buggenhout.	
Id.....	Ledeborg.	

272

273

N° XLVII.

*Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis le 1^{er} janvier
jusqu'au 31 décembre 1844.*

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
VOYAGEURS.		
17 mai.....	Deux femmes.....	Rupture d'un ossien de waggon et déraillement d'une partie du convoi.
Id.....	Une femme.....	Id.....
Id.....	Trois hommes.....	Id.....
Id.....	Une femme.....	Id.....
Id.....	Trois hommes.....	Id.....
Id.....	Deux femmes.....	Id.....
26 mai.....	Un homme.....	Tombé d'un waggon découvert, par impudence.....
8 septembre.....	Id.....	Tombé en descendant du convoi avant qu'il fût arrêté.....
EMPLOYÉS ET OUVRIERS DE L'EXPLOITATION.		
9 janvier.....	Un chauffeur.....	Tombé d'un tender par suite du déraillement d'une locomotive....
25 février.....	Un garde-convoi.....	Tombé en passant d'une voiture à l'autre.....
26 mars.....	Un chauffeur.....	Tombé du palier en approvisionnant d'eau les chaudières des machines fixes.....
8 mai.....	Un piocheur.....	Atteint par la machine au passage d'un convoi.....
1 ^{er} juillet.....	Un surveillant.....	Tombé d'un waggon en s'appuyant sur la portière ouverte.....
16 juillet.....	Un garde-frein.....	Tombé en passant d'une voiture à une autre.....
11 août.....	Un garde-barrière.....	Renversé par une locomotive en traversant la voie.....
1 ^{er} septembre.....	Un garde-convoi.....	Pris entre deux voitures à l'arrivée d'un convoi.....
22 septembre.....	Un chauffeur.....	Renversé par une machine qu'il était occupé à graisser.....
14 novembre.....	Deux machinistes.....	Déraillement de deux locomotives.....
Id.....	Un chauffeur.....	Id.....
PERSONNES ATTEINTES EN CIRCULANT SUR LA ROUTE.		
1 ^{er} janvier.....	Un homme.....	Renversé par une locomotive en traversant la voie.....
24 mars.....	Id.....	Id.....
24 juillet.....	Id.....	Id.....
15 août.....	Une femme.....	Id.....
30 septembre.....	Un homme.....	Id.....
6 décembre.....	Id.....	Id.....
SUICIDES.		
3 août.....	Un homme atteint d'aliénation mentale.....	S'est jeté sous les roues d'un waggon en marche.....
8 août.....	Un homme.....	S'est jeté sur les rails au départ d'un convoi.....
27 octobre.....	Id.....	S'est jeté sous les roues d'une locomotive.....

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	<i>Observations.</i>
Tués.....	Vieux-Dieu.	
Blessures graves.....	Id.....	Morte dans la nuit.
Jambe fracturée.....	Id.	
Id.....	Id.	
Contusions et lésures.....	Id.	
Id.....	Id.	
Jambe coupée.....	Godarville.	
Jambe fracturée.....	Vertryck.	
Tués.....	Entre Londerzeel et Halderen.	
Blessure à la tête.....	Entre Gosselies et Marchiennes.	
Bras fracturé et contusions à la tête.....	Haut-Pié.	
Tués.....	Fexhe.	
Jambe fracturée.....	Nazareth.	
Pied dérasé.....	Hennuyères.	
Blessures.....	Entre Thulin et Quéirvain.	
Contusions.....	Anvers.	
Bras fracturé.....	Hal.	
Blessures.....	Herbesthal.	
Id.....	Id.	
Tués.....	Anvers.	
Id.....	Loth.	
Id.....	Braselles.	
Id.....	Malines.	
Blessures graves.....	Lautzenberg.	
Id.....	Rouheide.	
Tués.....	Haut-Pié.	
Id.....	Malines.	
Id.....	Gentich.	

276

N° XLVIII.

*Arrêté royal ayant pour objet de prévenir le transport par le chemin de fer,
de matières nuisibles ou dangereuses.*

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu les art 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835, concernant l'exploitation des chemins de fer, articles ainsi conçus :

« Art. 2. Le Gouvernement pourra établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie.

» Art. 3. Il pourra déterminer les peines, conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions aux dispositions prises en vertu de la présente loi. »

Revu l'art. 45 de notre arrêté du 22 mars 1842, portant que, si l'administration avait des motifs de présumer une fraude ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées telles, elle pourrait toujours exiger l'ouverture des colis ou en refuser le transport ;

Want assurer l'exécution de cette disposition et prévenir les dangers auxquels de fausses déclarations peuvent exposer les voyageurs ;

Sur le rapport et la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. L'administration pourra refuser le transport de tous colis et paquets qui ne seront pas accompagnés d'une déclaration signée par l'expéditeur et portant indication de l'espèce et de la quantité des objets y contenus.

Art. 2. Toute fausse déclaration sera punie des peines comminées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

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

Donné à Ardennes, le 19 mai 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DESCHAËFS.

N^o XLIX.

Arrêté ministériel ordonnant la suppression des moy d'évitement dans quelques haltes intermédiaires.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Considérant qu'il résulte d'un rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, que les évitements établis dans plusieurs haltes intermédiaires pour le service du transport des marchandises, présentent des inconvénients et des dangers réels pour la marche des convois ;

Considérant que, pour une partie des haltes intermédiaires, le maintien des évitements n'est pas justifié par le mouvement des marchandises ;

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. Les évitements indiqués à l'état ci-annexé, seront supprimés ; en conséquence, les excentriques avec aiguilles ou rails mobiles qui sont placés dans les localités indiquées à cet état seront remplacés dans la voie par des rails ordinaires. Ils pourront être remplacés dans celles de ces localités où l'administration le jugera nécessaire, par un système mobile n'interrompant point la continuité de la voie.

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

Bruxelles, le 25 juillet 1844.

A. DECHAMPS.

FIN.