

(1)

(N° 3.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION 1854 — 1855.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1853.



RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,

IMPRIMERIE D'EMM. DEVROYE,

RUE DE LOUVAIN.

1854

(1 a)

Messieurs,

Conformément à l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de vous présenter le compte-rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'exercice 1853.

Je suis heureux de pouvoir vous annoncer que la situation financière de cette grande entreprise nationale est en voie sensible d'amélioration, ainsi que vous pourrez en juger vous-mêmes, Messieurs, par la lecture du présent compte-rendu.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.



CHEMIN DE FER.

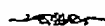


COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1853.



CHAPITRE PREMIER.

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



§ 1.

Situation financière.

Les dépenses comprennent les intérêts des emprunts contractés pour la construction du chemin de fer, les frais relatifs à ces emprunts, les capitaux d'amortissement, les frais d'amortissement et d'exploitation.

Ces diverses dépenses, pendant l'exercice 1853, sont libellées ci-après :

INTÉRÊTS DES EMPRUNTS.

Emprunt de 1836	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fr.	777,699	20
Id. de 1838	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	987,010	24
Id. de 1840	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,675,543	08
Id. de 1842	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	545,013	50
Id. de 1848	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	467,189	34
Id. de 1851	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	74,120	27
Id. de 1853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2,415,512	37
Ensemble													fr.	6,942,088 »

FRAIS RELATIFS AUX EMPRUNTS.

Emprunt de 1836	fr.	680 »
Id. de 1838		10,822 48*
Id. de 1840		18,850 81*
Id. de 1842		6,071 79*
Id. de 1848		1,011 81*
Id. de 1851		169 25*
Id. de 1853		118,249 15*
Ensemble	fr.	155,855 27*

SOMMES EMPLOYÉES A L'AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS.

Emprunt de 1836	fr.	566,622 75
Id. de 1838		847,429 09
Id. de 1840		533,872 84
Id. de 1842		159,451 25
Id. de 1848		102,119 71
Id. de 1851		15,451 97
Id. de 1853		268,390 27
Réserve du fonds d'amortissement des emprunts de 1840, 1842 et 1848 employée au rachat d'une somme égale des em- prunts à 5 p. % convertis		5,055,731 51
Ensemble	fr.	7,527,049 17

FRAIS RELATIFS A L'AMORTISSEMENT.

Emprunt de 1836	fr.	562 84*
Id. de 1838		8,959 97
Id. de 1840		4,100 76
Id. de 1842		1,594 51
Id. de 1848		» »
Id. de 1851		17 22
Id. de 1853		267 04
Ensemble	fr.	15,482 34*

(Annexe n° I.)

REPRISE DES DÉPENSES.

Intérêts des emprunts	fr.	6,942,088 »
Frais relatifs aux emprunts		155,855 27*
Sommes employées à l'amortissement		7,527,049 17
Frais relatifs à l'amortissement		15,482 34*
Dépense d'exploitation		9,782,052 »*
Total des dépenses	fr.	24,422,506 78*

N. B. Les chiffres marqués d'un astérisque ne sont qu'approximatifs.

Les recettes, comprenant les produits divers du chemin de fer, perçus par le Département des Finances, le produit de l'exploitation et les capitaux amortis au moyen du fonds d'amortissement, sont détaillées ci-après :

PRODUITS INDIRECTS DU CHEMIN DE FER.

Vente de terrains	fr.	775 »
Id. d'objets hors d'usage		2,997 20
Id. id. trouvés		3,498 37
Id. d'herbages, etc.		17,373 04
Id. d'arbres, de bois, etc.		3,090 »
Loyer du hangar d'Anvers		14,381 »
Id. des buffets-restaurants		23,815 60
Id. des vidanges.		392 30
Ensemble		fr. 70,722 91

Au moyen des fonds d'amortissement portés d'autre part en dépense, il a été amorti sur les emprunts suivants, savoir :

Emprunt de 1836	fr.	670,165 58 *
Id. de 1838		1,128,425 33
Id. de 1840		329,096 40
Id. de 1842		158,023 99
Id. de 1848		101,206 33
Id. de 1851		15,211 07
Id. de 1853		278,506 17
Remboursement, au moyen de la réserve de fr. 3,033,731-31,		
sur le fonds d'amortissement des emprunts de 1840, 1842 et		
1848, d'une somme égale desdits emprunts, ci		
		3,033,731 31
Ensemble		fr. 7,914,565 98 *

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.

Du chef du transport des voyageurs	fr.	8,497,375 51
Id. id. des bagages		621,572 70
Id. id. des petits paquets		83,418 49
Id. id. des petites marchandises		883,379 47
Id. id. des grosses marchandises.		8,072,371 84
Id. des frais accessoires		403,990 67
Id. des finances		74,678 69
Id. des équipages		57,081 16
Id. des chevaux et bestiaux		174,343 72
Id. des produits extraordinaires.		200,236 01
Id. des télégraphes.		272,327 69
Ensemble		fr. 19,542,793 95

Reprise des sommes portées en recette :

Produits indirects	fr.	70,722 91
Capitaux rachetés		7,914,565 98
Recette d'exploitation		19,542,795 95
Total.	fr.	27,527,884 84
La dépense de l'année ayant été de	fr.	24,422,506 78
L'excédant est de	fr.	2,905,378 06

Cette situation est extrêmement favorable. En effet, si l'on consulte le tableau de la page 58 du compte-rendu du précédent exercice, on voit que, sauf pendant les années 1855 et 1856, les dépenses annuelles ont dépassé les recettes, et qu'à la fin de 1850, il existait de ce chef un déficit de fr. 26,474,927-47, d'où il suit que le Trésor devait suppléer à l'insuffisance du produit de la voie ferrée. Mais il n'en est plus ainsi depuis 1851, l'exploitation ayant donné, à partir de cette année, les excédants de recettes sur les dépenses qui sont indiqués ci-après :

Excédant de 1851	fr.	159,278 10
Id. 1852		1,092,422 »
Id. 1853		2,905,378 06
Ensemble	fr.	4,157,078 16

Déduction faite de ces excédants, le déficit renseigné ci-dessus ne comporte plus qu'une somme de fr. 22,557,849-51.

Les chiffres concernant les années 1851 et 1852 diffèrent de ceux indiqués à la page 58 du compte-rendu du dernier de ces exercices, par la raison qu'à l'époque de la rédaction de ce document l'administration n'avait encore pu réunir que des renseignements approximatifs sur diverses opérations financières et sur l'importance des crédits supplémentaires à pétitionner pour le service de l'année 1852.

Il est à remarquer que les charges annuelles du chemin de fer doivent diminuer successivement et progressivement par le jeu de l'amortissement, et que la conversion des emprunts à 5 p. % en 4½ p. % contribue à la réduction des intérêts. Il suffirait donc que les recettes se maintinssent sur le pied actuel, sans augmentation de dépense, pour combler rapidement le déficit existant encore et créer ensuite un revenu net au profit du trésor public. Or, le résultat connu des recettes pour les premiers mois de 1854, fait espérer qu'elles dépasseront notablement les recettes de 1853, et, à moins de perturbations très-graves dans le mouvement industriel et commercial, il est très-probable que cette espérance ne sera pas déçue.

Il est très-important de constater que la situation financière s'est améliorée malgré une augmentation de capital de 6,580,000 francs, votée en 1851 et 1855, dont les intérêts, frais, etc., figurent dans les dépenses annuelles. En effet, il ressort évidemment de cette observation qu'on pourrait pourvoir aux dépenses qu'exige encore le chemin de fer, au moins dans une certaine mesure, tout en espérant encore un excédant de produit annuel sur les dépenses correspondantes.

Le tableau ci-après résume la situation financière en 1853.

*Tableau résumant la situation financière de l'exercice 1853.***PASSIF.****ACTIF.**

Intérêts des emprunts.....	6,942,088 »	Vente de terrains.....	775 »
Frais relatifs aux emprunts.....	155,853 27 *	Id. d'objets hors d'usage.....	2,997 20
Sommes employées à l'amortissement et au rachat des emprunts.	7,527,049 17	Id. d'objets trouvés.....	3,498 57
Frais relatifs à l'amortissement..	15,482 54 *	Id. d'herbages.....	17,573 04
Dépenses d'exploitation.....	9,782,052 » *	Id. d'arbres et de bois.....	5,090 »
TOTAL DES DÉPENSES....	24,422,506 78 *	Loyer du hangar d'Anvers.....	14,581 »
Excédant des recettes sur les dépenses, versé dans les caisses de l'Etat.....	2,905,578 06	Id. des buffets-restaurants...	23,815 60
		Id. des vidanges.....	592 80
		Capitaux rachetés au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	7,914,565 98 *
		Produit de l'exploitation.....	19,542,795 93
	27,527,884 84 *	Balance — TOTAL DES RECETTES.	27,527,884 84 *

Dans le produit de l'exploitation il n'a pas été tenu compte des réductions de prix accordées pour les transports de l'administration des postes et des Départements ministériels de la Guerre, des Finances et de la Justice. Toutefois, ces réductions profitent au Trésor et il est juste d'en tenir compte au chemin de fer.

Les transports de l'espèce taxés aux prix du tarif auraient coûté aux différents services qu'ils concernent fr. 954,830 28
il n'a coûté à prix réduits que (annexe n° II) 212,829 12
Donc une économie de fr. 742,001 16

En portant cette somme au crédit du chemin de fer, on aurait :

Excédant des recettes sur les dépenses versé dans les caisses de l'Etat fr. 2,905,578 06
Montant des réductions de prix accordées à divers services publics 742,001 16
Soit en total fr. 3,647,579 22

Somme qui représente l'excédant réel des produits sur les dépenses pendant l'exercice 1853.

§ 2.**Exploitation. — Dépenses et recettes.**

Les dépenses d'exploitation sont renseignées ci-après par articles du budget et par littéra.

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

ART. 56.	a. Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc.	410,000	»	179,160
	b. Constructions nouvelles et entretien des bâtiments et dépendances	36,860	»	
	c. Indemnités, frais de déplacement, intérim et travail extraordinaire	42,500	»	

Salaires des agents à la journée.

ART. 57.	a. Surveillance et police de la route (surveillants piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, etc.)	625,847	20	1,258,000	»
	b. Entretien ordinaire de la route, remplacement de billes et rails (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, etc.)	632,152	80		

Matériaux, engins, ustensiles.

ART. 58.	a. Remplacement de billes	276,019	89	1,005,819	89
	b. Id. de rails et accessoires.	591,662	06		
	c. Id. de matériel fixe de la voie	77,853	24		
	d. Id. d'outils, d'ustensiles, etc.	24,482	81		
	e. Billes et fers adjudés pour le remblai d'Ath.	35,819	89		

Travaux et fournitures.

ART. 59.	a. Réparations aux ouvrages d'art, au matériel fixe, stations, bâtiments et dépendances.	358,000	»	555,480	11
	b. Travaux d'amélioration	135,000	»		
	c. Remblai substitué aux ponts d'Ath.	64,480	11		

Dépense totale de la 1^{re} section fr. 2,998,160 »

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

ART. 60.	{	a. Traction.—Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations; ap- provisionnement du combustible et réception.	62,590	»	118,060	»
		b. Arsenal.—Grandes réparations et renouvelle- ment du matériel en général	47,770	»		
		c. Indemnités. — Frais de déplacement, intérim, travail extraordinaire	7,900	»		
		A reporter.		118,060		

Report. 418,060 »

Salaires des agents à la journée.

ART. 61. .	a. Traction des convois (machinistes et chauffeurs)	314,700 »	} 1,464,000 »
	b. Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, wagons, etc., dans les stations	422,200 »	
	c. Grandes réparations du matériel à l'arsenal.	335,300 »	
	d. Renouvellement et amélioration du matériel.	100,000 »	
	e. Agents en service général (veilleurs, pompes, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, etc.)	291,600 »	

Primes d'économie et de régularité.

ART. 62. .	a. Pour économie de consommation de coke	17,000 »	} 46,000 »
	b. Pour la marche régulière des convois	29,000 »	

Combustibles pour la traction.

ART. 63. .	a. Houille, coke, bois d'allumage.	985,500 »	} 1,117,500 »
	b. Huile, suif, graisse	132,000 »	

Entretien, réparations et renouvellement.

ART. 64. .	a. Visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, wagons, etc.	1,055,710 »	} 1,501,710 »
	b. Renouvellement du matériel.	248,000 »	
ART. 65. .	Redevances aux Compagnies pour le matériel.	156,500 »	
Dépense totale de la 2 ^e section		fr. 4,205,770	

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

ART. 66. .	a. Mouvement.—Surveillance des convois, répartition des wagons; convoyage des voyageurs, etc.	226,573 »	} 771,309 »
	b. Trafic.—Surveillance du service; distribution des coupons; inscription des bagages et des marchandises; factage, pertes et avaries, relations internationales, etc.	555,054 »	
	c. Indemnités. — Frais de déplacement, intérim, travail extraordinaire et découchers des gardes-convois	11,900 »	
A reporter.		771,309 »	

Report 771,509 »

Salaires des agents à la journée.

ART. 67. .	a. Chargement et déchargement, pesage des marchandises	579,784 59	964,500 »
	b. Formation des convois; nettoyage des voitures et bureaux, portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc.	564,814 56	
	c. Manœuvres par chevaux dans les stations. . .	19,900 85	

Prais d'exploitation.

ART. 68. .	a. Éclairage des stations, gares, bureaux, salles d'attente et chauffage	158,750 »	206,790 »
	b. Consommations diverses.	48,040 »	
	c. Loyers des locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes.	10,000 »	
	d. Usage de la station d'Herbesthal et quote-part des dépenses du personnel des convois rhénans	10,000 »	
ART. 69. .	• Camionage.—Prise et remise des marchandises à domicile . .	228,500 »	
ART. 70. .	Pertes et avaries. — Indemnités aux ayants droit et frais d'expertise	58,000 »	
Dépense totale de la 5 ^e section		fr. 2,209,299 »	

4^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

ART. 71. .	Traitements et indemnités des fonctionnaires	44,000 »
ART. 72. .	Salaires des agents payés à la journée.	16,000 »
ART. 73. .	Entretien des lignes et appareils, mobilier, etc.	12,000 »
Dépense totale de la 4 ^e section		fr. 72,000 »

5^e SECTION. — SERVICE GÉNÉRAL.*Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

ART. 74. .	a. Conservation des approvisionnements et délivrance aux dépôts	11,655 52	26,462 »
	b. Constataction des quantités et réceptions. . . .	2,662 50	
	c. Vérification des magasins et inventaires . . .	9,000 12	
	d. Indemnités, frais de déplacement, etc. . . .	5,166 06	

Salaires des agents payés à la journée.

ART. 75. .	a. Entretien et classement des approvisionnements et délivrance aux dépôts.	17,780 »	28,700 »
	b. Déchargement, pesage, comptage et mesurage des approvisionnements, confection de graisse jaune et paniers à coke.	10,920 »	
A reporter.		55,462 »	

	Report.	53,162 "
ART. 76. .	Matériel et fournitures de bureau, papiers, impressions, mobilier, menues dépenses, etc.	195,944 "
ART. 77. .	Subside à la caisse de retraite et de secours	10,000 "
	Dépense totale de la 5 ^e section fr.	<u>261,106 "</u>

6^e SECTION. — RÉGIE.*Traitements et indemnités du personnel.*

ART. 78. .	{ a. Traitements. b. Indemnités de déplacements. }	55,577 "
ART. 79. .	Frais de bureau et de loyer	2,120 "
	Dépense totale de la 6 ^e section	<u>57,697 "</u>

Récapitulant les dépenses ci-contre, on aura :

1 ^{re} section. —	Voies et travaux fr.	2,998,160 "
2 ^e id. —	Traction et arsenal	4,205,770 "
3 ^e id. —	Mouvement et trafic	2,209,299 "
4 ^e id. —	Télégraphes	72,000 "
5 ^e id. —	Service général	261,106 "
6 ^e id. —	Régie	57,697 "
Administration centrale. — Traitements, indemnités et salaires.		<i>Pour mémoire.</i>

Ce qui donne en total une dépense de fr. 9,782,052 "

Les crédits votés au budget de 1853 n'ayant été que de . . 8,321,855 "

Il en est résulté une insuffisance de fr. 1,460,179 "

qu'il a donné lieu à une demande de crédits supplémentaires déposée sous le n° 197 dans la séance de la Chambre du 21 mars 1854.

Voici comment ces crédits sont répartis par article du budget et par littéra :

ARTICLES DU BUDGET.	LITTÉRA.	ALLOCATIONS DU BUDGET.	DÉPENSE RÉELLE.	EXCÉDANT.	INSUFFISANCE.	CRÉDITS supplémentaires.
1 ^{re} SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.						
57	a	506,900 "	625,847 20	"	118,947 20	80,600 "
	b	670,500 "	652,152 80	58,547 20	"	
58	a	288,000 "	276,019 89	11,980 11	"	57,819 89
	b	572,000 "	591,662 06	"	19,662 06	
	c	62,000 "	77,855 24	"	15,855 24	
	d	26,000 "	24,482 81	1,517 19	"	
	e	"	55,819 89	"	55,819 89	
A reporter		2,125,400 "	2,265,819 89	51,844 50	190,264 59	158,419 89

ARTICLES DU BUDGET.	LITTÉRA.	ALLOCATIONS DU BUDGET.	DÉPENSE RÉELLE.	EXCÉDANT.	INSUFFISANCE.	CRÉDITS supplémentaires.
Report.....		2,123,400 »	2,263,819 89	31,844 50	190,264 39	158,419 89
59	a	236,000 »	538,000 »	»	122,000 »	192,180 11
	b	127,000 »	153,000 »	»	6,000 »	
	c	»	64,180 11	»	64,180 11	
Total de la 1 ^{re} section.		2,488,400 »	2,819,000 »	51,844 50	582,444 50	550,600 »
2 ^e SECTION. — TRACTION, ARSENAL.						
61	a	278,300 »	314,700 »	»	56,200 »	123,370 »
	b	424,950 »	422,200 »	2,750 »	»	
	c	522,000 »	535,500 »	»	13,500 »	
	d	100,000 »	100,000 »	»	»	
62	e	213,000 »	291,600 »	»	76,600 »	16,000 »
	a	20,000 »	17,000 »	5,000 »	»	
63	b	10,000 »	29,000 »	»	19,000 »	113,500 »
	a	903,000 »	983,500 »	»	82,500 »	
64	b	101,000 »	152,000 »	»	51,000 »	583,000 »
	a	718,710 »	1,033,710 »	»	353,000 »	
65	b	200,000 »	248,000 »	»	48,000 »	40,500 »
	a	116,000 »	136,500 »	»	40,500 »	
Totaux de la 2 ^e section.		5,409,140 »	4,083,710 »	5,750 »	682,500 »	676,370 »
3 ^e SECTION. — MOUVEMENT ET TRAFIC.						
67	a	439,500 »	579,784 59	»	140,284 59	271,000 »
	b	240,500 »	564,814 36	»	124,514 36	
	c	13,500 »	19,900 83	»	6,400 83	
68	a	123,240 »	153,730 »	»	15,510 »	25,000 »
	b	56,530 »	48,040 »	»	11,490 »	
	c	10,000 »	10,000 »	»	»	
69	d	10,000 »	10,000 »	»	»	48,500 »
	a	180,000 »	228,500 »	»	48,500 »	
70	b	20,000 »	58,000 »	»	18,000 »	18,000 »
Totaux de la 3 ^e section.		1,073,290 »	1,457,790 »	»	562,500 »	562,500 »

ARTICLES DU BUDGET.	LITTÉRA.	ALLOCATIONS DU BUDGET.	DÉPENSE RÉELLE.	EXCÉDANT.	INSUFFISANCE.	CRÉDITS supplémentaires.
4 ^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.						
71	»	40,000 »	44,000 »	»	4,000 »	4,000 »
72	»	4,000 »	16,000 »	»	12,000 »	12,000 »
73	»	9,000 »	12,000 »	»	3,000 »	3,000 »
TOTAUX de la 4 ^e section.		53,000 »	72,000 »	»	19,000 »	19,000 »
5 ^e SECTION. — SERVICE GÉNÉRAL.						
76	»	118,744 »	195,944 »	»	77,200 »	77,200 »
RÉCAPITULATION DES DÉPENSES PAR SECTIONS.						
1 ^{re} section.....		2,488,400 »	2,819,000 »	31,844 50	382,444 50	350,600 »
2 ^e id.		5,409,140 »	4,088,710 »	5,750 »	682,500 »	676,370 »
3 ^e id.		1,075,290 »	1,457,790 »	»	562,500 »	562,500 »
4 ^e id.		53,000 »	72,000 »	»	19,000 »	19,000 »
5 ^e id.		118,744 »	195,944 »	»	77,200 »	77,200 »
TOTAUX....		7,144,574 »	8,610,444 »	37,574 50	1,323,444 50	1,463,870 »

L'ensemble des crédits supplémentaires s'élève donc à la somme de 1,463,870 francs.

Il paraît inutile d'ajouter de nouvelles explications à celles déjà fournies à la Chambre dans l'Exposé des motifs du projet de loi, sur les causes qui justifient l'insuffisance constatée des allocations du budget. Toutefois il est essentiel de faire remarquer qu'il suffit de parcourir les tableaux qui précèdent pour reconnaître que chaque excédant de dépense sur les allocations, soit du chef de la consommation de combustible, soit de travaux exécutés ou de salaires, provient en définitive du développement du trafic. Il en est ainsi par exemple de l'entretien de la route et de ses dépendances (art. 59 du budget); de la surveillance et de la police de la route (art. 57 *litt. a*); des salaires des ouvriers (art. 61 et 67); de la consommation de combustibles, huile et graisse (art. 63); des réparations et du renouvellement du matériel roulant (art. 64); du chargement et du déchargement des marchandises (art. 67); du camionnage et des pertes et avaries (art. 69 et 76), toutes dépenses dont l'augmentation résulte nécessairement de l'accroissement de la circulation et conséquemment du produit de la voie ferrée.

En prenant maintenant la dépense totale d'exploitation renseignée d'autre part,

soit, y compris les crédits supplémentaires, une somme de 9,782,032 francs et le produit brut de l'année 1853 ou fr. 19,542,793-93, on trouve que cette dépense ne s'est élevée en 1853 qu'à 50⁵/₁₀ p. % de la recette générale.

Comparant ce résultat aux résultats antérieurs à partir de 1849, on aura :

PÉRIODES COMPARÉES.	DÉPENSES.	RECETTES.	RAPPORT de la dépense à la recette.
1849	8,298,163 57	12 953,920 91	64 ¹ / ₁₀ p. %
1850	9,182,402 12	14,847,540 53	61 ⁹ / ₁₀ id.
1851	8,953,149 83	15,968,804 91	55 ⁹ / ₁₀ id.
1852	8,928,424 74	17,078,003 06	52 ² / ₁₀ id.
1853	9,782,032 »	19,542,793 93	50 ⁵ / ₁₀ id.

d'où il suit que, malgré l'apparente élévation des crédits supplémentaires et de la dépense d'exploitation en général, cette exploitation s'est effectuée en 1853 dans de meilleures conditions d'économie que les années précédentes.

Considérant en outre les excédants de recettes sur les dépenses, on trouve :

PÉRIODES.	DÉPENSES.	RECETTES.	EXCÉDANTS.
1849	8,298,163 57	12,953,920 91	4,657,757 34
1850	9,182,402 12	14,847,540 53	5,665,138 41
1851	8,953,149 83	15,968,804 90	7,035,655 03
1852	8,928,424 74	17,078,003 06	8,149,578 52
1853	9,782,032 »	19,542,793 93	9,560,763 93

résultat qui fait voir que, pendant les cinq exercices comparés, l'excédant des recettes sur les dépenses a suivi une marche constamment progressive. Or, cet excédant est évidemment la mesure d'après laquelle on doit apprécier l'amélioration de l'exploitation du chemin de fer au point de vue financier, et il suffirait de son accroissement pour démontrer, si cela n'avait pas déjà été fait dans le paragraphe précédent, que la situation actuelle est très-satisfaisante.

La recette de fr. 19,542,793-93 s'est répartie de la manière suivante sur les diverses branches de revenu :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe fr.	2,674,936 36
		2 ^e id.	2,573,438 90
		3 ^e id.	2,864,099 »
Voyageurs militaires			135,093 17
Voyageurs extraordinaires			227,737 88
Bagages	{	Au <i>minimum</i>	38,387 22
		Au poids	582,983 48
Petits paquets	{	De 0 à 2 kilogrammes	16,366 32
		De 2 à 10 id.	67,032 17
Petites marchandises.	{	Au <i>minimum</i>	14,949 89
		De 10 à 500 kilogrammes	868,429 38
Grosses marchandises.	{	1 ^{re} classe	2,197,434 12
		2 ^e id.	1,031,774 91
		3 ^e id.	4,339,243 24
		Tarif spécial	391,370 12
		Abonnement	112,549 43
Produits divers.			405,990 67
Finances			74,678 69
Équipages			57,081 16
Chevaux et bestiaux			174,343 72
Produits extraordinaires			200,236 01
Télégraphes.			272,327 69
Total égal à la recette renseignée ci-dessus, fr.			19,342,793 93

Les dépenses et les recettes de 1853 sont résumées ci-après :

Résumé du compte

Dépenses.

1 ^{re} SECTION. Voies et travaux.	Traitements et indemnités.	179,160 »	2,998,160 »
	Salaires.	1,238,000 »	
	Matériaux, engins, ustensiles	1,003,819 89	
	Travaux et fournitures	535,180 11	
2 ^e SECTION. Traction et arsenal.	Traitements et indemnités.	118,060 »	4,203,770 »
	Salaires.	1,464,000 »	
	Primes d'économie et de régularité	46,000 »	
	Combustible et graisse	1,117,300 »	
	Entretien, réparations, renouvellement, etc., du matériel	1,501,710 »	
	Loyer du matériel étranger	156,300 »	
3 ^e SECTION. Mouvement et trafic.	Traitements et indemnités.	771,309 »	2,209,299 »
	Salaires.	964,300 »	
	Frais d'exploitation	206,790 »	
	Camionage	228,300 »	
	Pertes et avaries	58,000 »	
4 ^e SECTION. Télégraphes.	Traitements et indemnités.	44,000 »	72,000 »
	Salaires.	16,000 »	
	Entretien.	12,000 »	
5 ^e SECTION. Service général.	Traitements et indemnités.	26,462 »	261,106 »
	Salaires.	28,700 »	
	Matériel et fournitures de bureau	195,944 »	
	Subside à la caisse de retraite et de secours	10,000 »	
6 ^e SECTION. Régie.	Traitements, indemnités, frais de bureau	57,697 »	57,697 »
DÉPENSE TOTALE.			9,782,052 »

*d'exploitation.***Recettes.**

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.	Voyageurs.	8,497,575 54
	Bagages	621,572 70
	Petits paquets	83,418 49
	Petites marchandises.	883,579 47
	Grosses marchandises	8,072,571 84
	Produits divers	405,990 67
	Finances.	74,678 69
	Équipages	57,081 16
	Chevaux et bestiaux	174,545 72
	Produits extraordinaires	200,256 01
	Télégraphes	272,527 69
	RECETTE TOTALE DE L'EXPLOITATION	19,542,795 95
	Excédant de la recette sur la dépense, versé dans les caisses de l'État	9,560,763 95
	BALANCE.....	9,782,052 »

§ 3.

Fonds de construction.

Les fonds mis à la disposition du Gouvernement pour les frais de premier établissement du chemin de fer, s'élevaient, au 31 décembre 1852, à la somme de fr. 170,742,635-15, laquelle avait été prélevée de la manière suivante, savoir :

Sur l'emprunt de 1836, jusqu'à concurrence d'une somme effective de fr.	24,524,163	74
» 1858 id.	32,267,256	59
» 1840 id.	69,472,645	62
» 1842 id.	24,000,000	»
» 1848 id.	18,978,571	58
» 1851 id.	1,500,000	»
Total égal. . . fr.	170,742,635	15

La loi du 25 avril 1855 ayant ouvert des crédits spéciaux pour le service du chemin de fer, s'élevant ensemble à la somme de. . . fr. 4,880,000 »

Le total des fonds affectés aux dépenses de premier établissement est actuellement de. fr. 175,622,635 15

Ces chiffres résultent des renseignements fournis par le Département des Finances et repris à l'annexe n° I.

Les dépenses prélevées sur ces fonds s'élevaient, au 31 décembre 1852, à fr. 168,447,448-20, et se répartissaient de la manière indiquée ci-après :

1° Routes, travaux, fournitures et frais de justice . . fr.	124,817,952	41
2° Stations et dépendances	14,501,181	72
5° Dépenses générales, mobilier, frais de bureau . . .	5,176,573	05
4° Matériel des transports, locomotives, etc.	24,151,741	02
Ensemble. . . fr.	168,447,448	20

Les sommes dépensées du 31 décembre 1852 au 31 décembre 1855 se répartissent de la manière suivante entre les quatre catégories ci-dessus :

1° Route proprement dite fr.	384,405	»
2° Stations et dépendances	185,189	39
5° Dépenses générales	10,887	02
4° Matériel des transports	647,624	58
Ensemble. . . fr.	1,228,105	99

D'où il suit que les fonds utilisés pour l'établissement du chemin de fer comportaient, au 31 décembre 1855, un total de fr. 169,675,554 19 (Annexe n° III.)

Il restait disponible à la même époque sur divers crédits législatifs une somme de 5,253,977 15

D'autre part, des fonds destinés à la construction ont été détournés de cette destination et employés à un autre usage jusqu'à concurrence de 715,103 79

Total égal au montant des crédits. . fr. 175,622,635 15

Mais à la somme prémentionnée de fr. 169,673,354 19
il faut ajouter celle de 78,933 44
bien qu'elle ait été imputée sur le budget de 1830, puisqu'elle
a été employée à solder des emprises de terrains, de telle sorte
que la dépense totale est de (annexe n° III) fr. 169,754,487 63

D'autre part, on doit porter en déduction les prix de vente
ou de rétrocession de terrains non utilisés dont le produit a
fait retour au Trésor, soit 1,583,814 92

D'où il suit que l'ensemble des frais faits au 31 décembre
1833 pour l'établissement du chemin de fer se réduit en défi-
nitive à fr. 168,368,672 71

Or, l'excédant des recettes sur la dépense d'exploitation ayant été en 1833 de
fr. 9,360,763-93, cet excédant représente un intérêt de $5^{63/100}$ du capital utilisé,
en ne considérant que la dépense effective et faisant pour un moment abstraction
du capital nominal correspondant à cette dépense.

On a vu au § 1 du présent chapitre qu'en tenant compte de la valeur nominale
des emprunts, le chemin de fer a pu servir, en 1833, les intérêts et frais de ces
valeurs nominales et pourvoir aux dépenses d'exploitation, tout en produisant un
boni de plus de 2,900,000 francs. Ces résultats concordent parfaitement entre
eux, car si le capital nominal est plus élevé que le capital effectif, les intérêts n'en
sont pas payés sur le pied de 5 p. %.

Quant à la différence entre les capitaux effectifs destinés au chemin de fer et
la part afférente à ce chemin dans les sommes nominales des emprunts, on a pu
voir, à l'annexe XXII du Compte-rendu du dernier exercice, que les crédits
ouverts au 31 décembre 1832 s'élevaient à la somme de fr. 170,742,633-13,
représentée par un capital nominal de fr. 190,368,426-96.

L'annexe n° I déjà citée, du présent Compte-rendu, montre que par suite de
l'ouverture du crédit de 4,880,000 francs, accordé par la loi du 23 avril 1833,
le capital effectif, mis à la disposition du Gouvernement, s'élevait au 31 décembre
de cette année à fr. 173,622,633-13, tandis que le capital nominal des em-
prunts se réduisait à cette époque, pour la part afférente au chemin de fer, à
fr. 181,596,064-69 (annexe n° IV).

Cette réduction provient de ce que, en convertissant les emprunts de 1840,
1842 et 1848, contractés à 5 p. % en $4\frac{1}{2}$ p. %, on n'a pu convertir que le
capital nominal, déduction faite des sommes rachetées au moyen des fonds d'amor-
tissement. Or, les rachats opérés au compte du chemin de fer, s'étant élevés
à fr. 13,644,899-58, il s'ensuit que les capitaux nominaux ont dû diminuer de
la dite somme.

Voici au surplus le libellé des capitaux dont il s'agit :

Emprunt de 1836, 4 p. %, part afférente au chemin de fer, fr.	26,886,438 74
Id. 1838, 3 id., id.	43,860,985 17
Id. 1832, 3 id., id.	1,492,537 51
Dette de 1833, $4\frac{1}{2}$ id., id.	102,476,103 47
Bons du Trésor, 1833, id.	4,880,000 »
Total fr.	181,596,064 69

CHAPITRE DEUXIÈME.

MOUVEMENTS ET RECETTES COMPARÉS DES EXERCICES 1852 A 1853.

§ 1.

Voyageurs et bagages.

Les tarifs décrétés par la loi du 12 avril 1854 et mis en vigueur le 1^{er} juin de la même année, n'ont subi aucune modification dans le courant de l'exercice 1855.

Les différences de mouvement et de recette qui seront constatées plus loin pour le service des voyageurs et des bagages pendant les deux périodes comparées, doivent donc être considérées comme tout à fait indépendantes de la tarification.

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

Voyageurs civils . .	{	1 ^{re} classe	551,874
		2 ^e id.	1,190,959
		3 ^e id.	2,817,750
Total des voyageurs civils			<u>4,540,583</u>
Voyageurs militaires			85,441
Id. extraordinaires			61,255
Total général des voyageurs			<u>4,685,259</u>

Le nombre de voyageurs transportés, pendant l'exercice 1852, avait été, savoir :

Voyageurs civils . .	{	1 ^{re} classe	433,142
		2 ^e id.	1,160,093
		3 ^e id.	2,752,824
Total des voyageurs civils			4,346,059
Voyageurs militaires			42,514
Id. extraordinaires.			62,751
Total général des voyageurs			4,451,304

Il résulte de ces chiffres que le chemin de fer a transporté, en 1855, 233,955 voyageurs en plus qu'en 1852.

Voici comment cette augmentation se répartit :

Voyageurs civils . . .	{	1 ^{re} classe	98,732
		2 ^e id.	50,866
		3 ^e id.	64,926
Voyageurs civils, ensemble			194,524
Id. militaires			40,927
Total des augmentations.			235,451
dont il faut déduire la réduction remarquée dans les voyageurs extraordinaires.			
			1,496
Total égal à la différence ci-dessus.			233,955

En considérant ces augmentations relativement aux inscriptions effectuées en 1852, on trouve qu'elles se sont élevées :

Pour les voyageurs de 1 ^{re} classe, de	22 ⁸ / ₁₀ p. ‰.
Id. de 2 ^e id. de	2 ⁶ / ₁₀ p. ‰.
Id. de 3 ^e id. de	2 ⁴ / ₁₀ p. ‰.

L'accroissement proportionnel des inscriptions porte donc sur la 1^{re} classe, en ce qui concerne les voyageurs civils.

Les recettes ont atteint en 1853, savoir :

Pour les voyageurs civils. {	1 ^{re} classe	fr. 2,674,936 36
	2 ^e id.	2,575,468 90
	3 ^e id.	2,864,099 »
Ensemble pour les voyageurs civils . . .		fr. 8,114,524 46
Pour les voyageurs militaires		155,093 17
Id. extraordinaires		227,757 88
Total pour l'ensemble des voyageurs. . .		fr. 8,497,375 51

Les recettes correspondantes s'étaient élevées en 1852 :

Pour les voyageurs civils. {	1 ^{re} classe à	fr. 2,215,948 47
	2 ^e id.	2,722,655 72
	3 ^e id.	2,815,546 20
Ensemble pour les voyageurs civils . . .		fr. 7,754,150 59
Pour les voyageurs militaires		65,249 76
Id. extraordinaires		275,274 87
Total pour l'ensemble des voyageurs. . .		fr. 8,094,675 02

Le transport des voyageurs de toutes catégories a donc produit, en 1853, une somme de fr. 402,700-49 en plus que le même transport pendant l'exercice antérieur. Cette somme se compose ainsi qu'il suit pour les augmentations, savoir :

Du chef des voyageurs civils, 1 ^{re} classe	fr. 459,008 09
Id. 3 ^e id.	48,552 80
Id. militaires	89,843 41
Total des augmentations.	fr. 597,404 30

Duquel il faut déduire :

1 ^o La réduction des recettes de la 2 ^e classe	fr. 147,186 82
2 ^o Id. des voyageurs extraord ^{res}	47,516 99
Ensemble	fr. 194,703,81
Reste	fr. 402,700 49

somme égale à l'excédant total de recette indiqué ci-dessus.

On voit que malgré l'accroissement du nombre des voyageurs civils des trois classes qui ont circulé sur le chemin de fer en 1853, les voyageurs de 1^{re} et de 3^e classe ont seuls donné une augmentation de recette, tandis que le produit de la 2^e classe présente un notable déficit, déficit provenant nécessairement de ce que le parcours moyen effectué en 1853 dans les voitures de 2^e classe a été moindre qu'en 1852.

Le tableau suivant permet de se rendre compte jusqu'à quel point on peut attribuer les augmentations ou réductions de recette aux augmentations ou réductions du mouvement des voyageurs ou du trajet moyen.

		VOYAGEURS-LIEUES		TRAJET MOYEN		DIFFÉRENCE EN 1853	
		EN 1852.	EN 1853.	EN 1852.	EN 1853.	de mouvement.	de trajet.
				Lieues.	Lieues.		
Voyageurs civils.	1 ^{re} classe.	5,559,871	6,687,591	12,789,964	12,575,261	+ 1,147,320	— 0.216703
	2 ^e id.	9,075,519	8,584,896	7,825,096	7,208,589	— 490,625	— 0.614707
	3 ^e id.	14,077,751	14,520,495	5,115,925	5,082,244	+ 242,764	— 0.051679

En effet, en prenant, d'une part, le nombre de voyageurs inscrits en plus en 1853 qu'en 1852, et, d'autre part, le reste des voyageurs, et en multipliant le premier nombre par le trajet parcouru par chacun d'eux et le second par la réduction du trajet moyen remarqué en 1853, on trouve, savoir :

		VOYAGEURS DE 1 ^{re} CLASSE.				Lieues.	Voy.-lieues.
Nombre de voyageurs en plus en 1853.....	98,752	×	12,575,261	=	+ 1,241,585		
Id. en 1852.....	455,142	×	— 0.216705	=	— 95,865		
Nombre total de voyageurs en 1853.....	551,874	Aug ^{nts} de voyag.-lieues		+ 1,147,320			

VOYAGEURS DE 2^e CLASSE.

			Lieues.		Voy.-lieues.
Nombre de voyageurs en plus en 1855.....	50,866	×	7.208589	=	+ 222,494
Id. en 1852.....	1,160,095	×	- 0.614707	=	- 715,117
Nombre total de voyageurs en 1855.....	1,190,959		Voyageurs-lieues.	-	<u>490,625</u>

VOYAGEURS DE 5^e CLASSE.

Nombre de voyageurs en plus en 1855.....	64,926	×	5.082244	=	+ 529,969
Id. en 1852.....	2,752,824	×	- 0.051679	=	- 87,205
Nombre total de voyageurs en 1855.....	2,817,750		Voyageurs-lieues.	+	<u>242,764</u>

En appliquant les prix du tarif aux quantités de mouvement en plus et en moins renseignées ci-contre, on aura :

1^{re} CLASSE.

Accroissement de	1,241,583 voyageurs-lieues à fr. 0-40	= fr. 496,553 20
Réduction de trajet	95,863 lieues en moins à 0-40	= 37,545 20
Reste total égal à l'accroissement de recette fr.	459,008	»

2^e CLASSE.

Accroissement de	222,494 voyageurs-lieues à fr. 0-50	= fr. 66,748 20
Réduction de trajet	715,117 lieues en moins à 0-50	= 213,935 10
Reste égal à la réduction de recette . . . fr.	147,186	<u>90</u>

3^e CLASSE.

Accroissement de	529,969 voyageurs-lieues à fr. 0-20	= fr. 65,993 80
Réduction de trajet	87,205 lieues en moins à 0-20	= 17,441 »
Reste égal à l'augmentation de recette . . . fr.	48,552	<u>80</u>

D'où il suit que, sans réduction du trajet moyen de chaque voyageur, l'accroissement du nombre d'inscriptions aurait donné les excédants de recette ci-après, savoir :

Du chef des voyageurs de 1 ^{re} classe	fr. 496,553 20
Id. 2 ^e id.	66,748 20
Id. 3 ^e id.	65,993 80
Ensemble	<u>fr. 629,295 20</u>

Mais la réduction du trajet moyen ayant conduit à une réduction de la quantité de mouvement, il en est résulté :

Du chef des voyageurs de 1 ^{re} classe une perte de fr.	37,545 20
Id. 2 ^e id.	213,935 10
Id. 3 ^e id.	17,441 »
En total	<u>268,921 30</u>

De telle sorte que l'augmentation finale des recettes des voyageurs civils est restée à fr. 360,573 90

En définitive, la quantité de mouvement ou le nombre de *voyageurs-lieues* et la somme de la recette ont été augmentés par l'accroissement des voyageurs inscrits, sans toutefois se trouver en rapport exact avec cet accroissement, à cause de la diminution du trajet moyen parcouru par les voyageurs.

Il est facile de se rendre compte de la marche suivie pour les calculs qui précèdent. On conçoit en effet que les voyageurs inscrits en plus en 1853 qu'en 1852, ont produit une recette supplémentaire égale au trajet parcouru par eux multiplié par la base du tarif, et que, pour le reste des voyageurs, la réduction du trajet correspond à une diminution de recette représentée par le total de cette réduction multiplié également par la base du tarif.

En résumé, la plus grande augmentation de produit, due à l'accroissement du nombre de voyageurs, porte sur la première classe, tandis que la plus importante réduction provenant du raccourcissement du trajet se fait remarquer dans le transport des voyageurs de troisième classe.

Les bagages transportés au prix *minimum* de 50 centimes comprennent ensemble 85,650 colis et ont produit une recette de fr. 58,587-22.

Les bagages taxés au poids ont donné un total de 109,909 quintaux ou 1,099 $\frac{9}{100}$ tonneaux et une recette de fr. 582,983-48.

En 1852, les transports au *minimum* de taxe s'étaient élevés à 79,962 colis et la recette de ce chef à fr. 57,428-50.

Pendant la même année, la taxe au poids avait été appliquée à 107,598 quintaux dont le produit atteignait alors fr. 571,679-12.

Les augmentations obtenues sur cette branche de produit, en 1853, sont donc :

	EN POIDS OU NOMBRE.	EN RECETTE.
	Colis	Francs
Pour les colis au <i>minimum</i>	2,088	1,158 72
	Quintaux.	
Pour les transports au poids	2,311	11,306 36
Total de l'accroissement de recette . . . fr.		12,465 08

La différence de recette des bagages, en 1851 et 1852, ne s'élevait qu'à fr. 985-20, en faveur de cette dernière année. Ainsi, l'exercice 1853 présente sous ce rapport une amélioration, qu'il est facile d'ailleurs d'expliquer par le développement du transport des voyageurs.

Réunissant pour le service des voyageurs et des bagages les différences partielles en plus et en moins renseignées ci-dessus pour les exercices comparés 1852 et 1853, on formera le tableau suivant :

		RECETTES EN 1853.	
		EN PLUS.	EN MOINS.
Voyageurs civils.	1 ^{re} classe . . .	459,008 09	"
	2 ^e id. . . .	"	147,186 82
	3 ^e id. . . .	48,552 80	"
Id. militaires		89,843 41	"
Id. extraordinaires		"	47,516 99
Bagages	au poids . . .	1,158 72	"
	au <i>minimum</i> .	11,306 36	"
TOTAUX		609,869 38	194,703 81
D'où une différence finale de fr.		415,165 57	

en plus en 1853 qu'en 1852.

Il est presque inutile de faire remarquer qu'on ne peut rigoureusement tenir compte dans la comparaison de deux exercices de l'influence exercée par les transports militaires et extraordinaires, attendu que ces transports dépendent de circonstances toutes spéciales et excessivement variables. Or, en déduisant des années 1852 et 1853, le produit provenant de ce chef, on trouve que l'excédant de recette pendant la dernière des années précitées se réduit à fr. 572,859-15.

§ 2.

Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.

Les tarifs des marchandises, finances, etc., n'ont pas été modifiés pendant le 1^{er} semestre 1853. Les transports se sont donc effectués pendant ce semestre aux mêmes prix que pendant le semestre correspondant de 1852, ce qui en rend les résultats facilement comparables tant en mouvement qu'en recette.

Pendant la période indiquée ci-dessus, le chemin de fer a transporté, en 1853, par les convois de grande vitesse, aux prix du tarif n° 1, savoir :

En expéditions du poids de 100 kilogrammes et au-dessous	82,904 quintaux.
En expéditions de plus de 100 kilogrammes	59,899 id.
En total	122,803 quintaux.

Le transport des marchandises de l'espèce s'était élevé, pendant la période correspondante en 1852, à 113,219 quintaux.

Ce qui donne en faveur du 1^{er} semestre 1853 9,584 id.

Cette différence se décompose ainsi qu'il suit :

Expéditions de moins de 100 kilogrammes	6,964 quintaux.
Id. de plus id.	2,620 id.
Nombre égal	9,584 quintaux.

Comparant les recettes des deux périodes, on aura :

Produit des expéditions de 100 kilogr. et moins en 1853. . fr.	509,573 04
Id. et plus id.	72,869 44
Ensemble fr.	582,442 48

Le produit correspondant du 1^{er} semestre 1852 ayant été de . 555,042 59
il s'ensuit une augmentation de fr. 47,200 09
en faveur de la période 1853.

Cette différence est répartie de la manière suivante :

Expéditions de 100 kilogr. et moins. fr.	41,155 59
Id. et plus	6,066 70
Chiffre égal à celui ci-dessus fr.	47,200 09

Le poids des marchandises *ordinaires*, transportées aux prix et conditions du tarif n° 2, a été, en 1853, savoir :

Pour les expéditions avec remise à domicile de	16,848 tonnes.
Id. avec chargement et déchargement.	110,274 id.
Id. sans chargement ni déchargement.	5,405 id.
En total	130,527 tonnes.

Dans le cours de la période correspondante 1852, les transports de l'espèce s'étaient élevés à 116,406 tonnes.

D'où une différence de 14,121 tonnes,
en faveur de la période comparée du dernier exercice.

Cette différence provient :

Des expéditions avec remise à domicile jusqu'à concurrence de	1,206 tonnes.
Des expéditions avec chargement et déchargement jusqu'à concurrence de	12,878 id.
Des expéditions sans chargement ni déchargement jusqu'à concurrence de.	37 id.
Ensemble.	14,121 tonnes.

Les recettes perçues pour les transports, au tarif n° 2, ont atteint :

En 1853 :

Du chef des marchandises avec remise à domicile . . . fr.	176,263 31
Id. avec chargement et déchargement.	951,711 80
Id. sans chargement ni déchargement.	24,418 25
En total fr.	<u>1,152,393 54</u>

En 1852 :

Du chef des marchandises avec remise à domicile . . . fr.	168,594 95
Id. avec chargement et déchargement.	844,550 77
Id. sans chargement ni déchargement.	21,478 99
En total fr.	<u>1,034,624 69</u>

D'où les différences suivantes :

Du chef des marchandises avec remise à domicile . . . fr.	7,668 38
Id. avec chargement et déchargement.	407,161 05
Id. sans chargement ni déchargement.	2,939 24

Et la différence totale de fr. 417,768 65
en faveur de la période de l'exercice 1853 sur la période correspondante de l'exercice 1852.

Les produits dits favorisés, parce qu'ils étaient taxés aux prix du tarif n° 3, comportaient, pendant le 1^{er} semestre 1853, le tonnage renseigné ci-après par catégorie dudit tarif :

Expéditions avec remise à domicile	3,817 tonneaux.
Id. avec chargement et déchargement . . .	116,610 id.
Id. sans chargement ni déchargement . . .	567,115 id.
Ensemble	<u>687,542 tonneaux.</u>

Les catégories correspondantes comprenaient, en 1852, les expéditions suivantes :

Expéditions avec remise à domicile	3,600 tonneaux.
Id. avec chargement et déchargement . . .	112,063 id.
Id. sans chargement ni déchargement . . .	438,981 id.
Ensemble	<u>554,644 tonneaux.</u>

Ce qui établit les différences ci-après :

Du chef des marchandises avec remise à domicile . . .	217 tonneaux.
Id. avec chargement et décharge- ment	4,547 id.
Id. sans chargement ni décharge- ment	128,134 id.
Donc un transport de . . .	<u>132,898 tonneaux</u>

en plus pendant le 1^{er} semestre 1853 que pendant la période correspondante de 1852.

Les recettes se sont élevées en 1853 :

Du chef des marchandises avec remise à domicile à . . . fr.	29,587 55
Id. avec chargement et déchargement . . .	745,469 32
Id. sans chargement ni déchargement . . .	1,743,404 44
Ensemble à fr.	2,518,461 28

Les recettes de l'espèce en 1852 s'étaient réparties ainsi qu'il suit :

Expéditions avec remise à domicile fr.	27,705 13
Id. avec chargement et déchargement	772,185 06
Id. sans chargement ni déchargement	1,478,969 18

Ces recettes atteignaient donc une somme de fr. 2,278,859 37
laquelle est inférieure à celle perçue en 1853 de fr. 239,601-91.

L'excédant provient :

Des expéditions avec remise à domicile pour fr.	1,882 42
Id. sans chargement ni déchargement	264,435 23
Ce qui donne fr.	266,317 65
dont il faut déduire la réduction sur les expéditions avec chargement et déchargement, soit	26,715 74
Reste égal à la somme ci-dessus, fr.	239,601 91

Dans le courant des six premiers mois de l'année 1853, le chemin de fer a transporté 57,642 groups de fonds et valeurs.

La recette s'est élevée du chef de ce transport à fr. 39,878-54.

Le mouvement correspondant en 1852 avait été de 65,554 groups.

La recette atteignait une somme de fr. 36,236-95.

Ainsi, malgré une réduction de 7,902 groups, la comparaison qui précède constate une augmentation de recette de fr. 3,641-59, soit environ 10 p. % du produit obtenu pour la période comparée de 1852.

En 1853 le transport de 459 équipages a produit une recette de fr. 23,508-15.

En 1852 il a été transporté 370 équipages, moyennant une somme de fr. 25,043-85.

Ce qui donne, en faveur de l'exercice 1853, pendant les six premiers mois, un accroissement de 89 équipages et, en faveur de la période correspondante de 1852, une différence de fr. 1,535-70.

Le transport des chevaux et bestiaux pendant les deux périodes comparées présente les résultats suivants :

En 1853 :

1 ^{re} catégorie.	Nombre.	892 expéditions.
2 ^e id.	id.	695 id.
3 ^e id.	id.	2,746 id.

1 ^{re} catégorie.		Recette, fr.	8,421 59
2 ^e id.		id.	9,630 86
3 ^e id.		id.	65,532 65

En 1852 :

1 ^{re} catégorie		Nombre.	981 expéditions.
2 ^e id.		id.	698 id.
3 ^e id.		id.	2,855 id.
1 ^{re} catégorie		Recette, fr.	9,596 56
2 ^e id.		id.	9,809 86
3 ^e id.		id.	68,494 18

Les différences sont donc :

En nombre,

1 ^{re} catégorie .		89 expéditions.
2 ^e id.		3 id.
3 ^e id.		89 id.
Ensemble		181 expéditions.

En recette,

1 ^{re} catégorie .		fr.	974 77
2 ^e id.			179 »
3 ^e id.			3,161 55
Ensemble		fr.	4,515 32

toutes différences en faveur de l'exercice 1852.

Les produits divers, qui sont compris dans les produits afférents au service des marchandises, ayant été en 1853 de fr. 51,370 28 et en 1852 de 48,180 02

La différence en faveur de 1853 est de fr. 3,190 26

Reprenant, en ce qui concerne les recettes seulement, les différences constatées ci-dessus entre les premiers semestres 1852 et 1853, on aura, en ne considérant que le service des marchandises, chevaux et bestiaux, etc. :

TARIF N° 1. MARCHANDISES A GRANDE VITESSE.

Expéditions de 100 kilogrammes et moins	fr.	41,133 39
Id. 100 id. et plus		6,066 70

TARIF N° 2. MARCHANDISES A PETITE VITESSE.

Expéditions avec remise à domicile	7,668 58
Expéditions avec chargement et déchargement.	107,161 03
Id. sans chargement ni déchargement.	2,939 24
A reporter.	164,968 74

Report fr. 164,968 74

TARIF N° 3, MARCHANDISES FAVORISÉES.

Expéditions avec remise à domicile	1,882 42
Id. sans chargement ni déchargement.	264,435 23
Finances	3,641 59
Produits divers	3,190 26
Total.	fr. 458,148 24

Dont à déduire :

MARCHANDISES A PETITE VITESSE, TARIF N° 5.

Expéditions avec chargement et déchargement . fr.	26,715 74
Équipages	1,535 70
Chevaux et bestiaux	4,515 52
Ensemble . fr.	32,566 76
Reste.	fr. 405,551 48

auquel il faut ajouter le produit des transports par abonnement, soit 1,715 »
 en sorte que le total de fr. 407,266 48

renseigne le montant de la recette perçue en plus, pendant le 1^{er} semestre 1853 que pendant le 1^{er} semestre 1852, du chef des transports des marchandises, chevaux, bestiaux, etc.

Les tarifs ayant été les mêmes pendant les deux périodes comparées, l'excédant de recette, en 1853, est dû exclusivement au développement du trafic (voir, pour le mouvement et les recettes, les annexes n^{os} V, VI, VII^{re}, VII^{re}, VIII^{re}, VIII^{re}).

Les prix de transport des marchandises ont été modifiés à partir du 1^{er} juillet 1853.

On sait que, jusqu'à cette époque, les expéditions s'effectuaient sous le régime de trois tarifs, savoir :

1^o Le tarif n° 1, pour les transports dits à *grande vitesse*, dont les prix étaient établis à raison de 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue, et de 50 centimes une fois payés par expédition de 100 kilogrammes et au-dessous, cette dernière base étant appliquée par dixième de 10 en 10 kilogrammes pour tout poids au-dessus de 100 kilogrammes; moyennant ces prix, la remise à domicile était obligatoire pour l'administration ;

2^o Le tarif n° 2 réglait le transport des marchandises en général; sa base variable était de 5 centimes par 100 kilogrammes et par lieue ;

3^o Le tarif n° 3 certains produits favorisés; sa base variable était de 5 centimes par 100 kilogrammes et par lieue.

Les expéditeurs payaient en outre, pour les marchandises transportées aux conditions de ces deux tarifs, dits *tarifs à petite vitesse*, les taxes suivantes :

Pour la remise à domicile par 100 kilogrammes	fr. » 30
Pour le chargement et le déchargement par 100 kilogrammes	» 15
Pour les expéditions bureau restant	» 40
Pour inscription et délivrance d'un bulletin	» 40

Chacun des tarifs n^{os} 2 et 3 se trouvait donc nécessairement divisé en trois catégories pour déterminer les prix de transport, suivant que la marchandise était expédiée avec remise à domicile, bureau restant et avec chargement et déchargement obligatoire pour l'administration.

Du reste, dans ce système il n'existait aucune distinction quant à la nature de la marchandise. La classification avait donc été supprimée. Les objets transportés à *grande vitesse*, sur la demande de l'expéditeur, étaient taxés au tarif n^o 1. Les expéditions déclarées à *petite vitesse* payaient les prix du tarif n^o 2, sauf certaines denrées alimentaires et des produits pondéreux, tels que la houille, le fer, etc., auxquels l'administration appliquait les prix de faveur du tarif n^o 3.

Les bases du tarif actuellement en vigueur ont été fixées par arrêté royal du 8 juin 1835, qui a introduit les dispositions fondamentales suivantes :

Transport de petits paquets de 2 kilogrammes et moins, remise à domicile comprise, au prix uniforme de 50 centimes par colis, à toutes distances ;

Transport des objets du poids de 2 à 10 kilogrammes à 3 centimes par kilogramme et par zone de 7 $\frac{1}{2}$ lieues, et *minimum* de taxe de 25 centimes pour la 1^{re} et la 2^e zone, de 50 centimes pour la 3^e et la 4^e zone et de 75 centimes pour toutes les autres ;

Expédition des marchandises d'un poids de 10 à 500 kilogrammes aux prix du tarif n^o 1 supprimé, c'est-à-dire à 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue et réduction des frais fixes à 40 centimes par expédition, le *minimum* de taxe étant fixé à 60 centimes ;

Application du prix de la remise à domicile à tout transport inférieur en poids à 500 kilogrammes ;

Division des marchandises d'un poids supérieur à 500 kilogrammes en trois classes où elles sont renseignées nominativement, sauf dans la première qui comprend tous les produits non désignés dans les deux autres ;

Formation d'une taxe nouvelle de 4 centimes par 100 kilogrammes et par lieue ;

Frais fixes pour les trois classes de grosses marchandises établis ainsi qu'il suit :

Expédition avec remise à domicile, par 100 kilogrammes	fr. » 40
Expédition de station à station avec chargement et déchargement par 100 kilogrammes	» 20
Expédition de station à station sans chargement ni déchargement	» 40
Inscription et délivrance d'un bulletin de réception pour chaque expédition	» 20

L'exposé qui précède fait comprendre de prime abord que l'application de ces nouvelles bases devait conduire à la formation de trois tarifs divisés en catégories distinctes. C'est en effet ce qui eut lieu de la manière suivante :

Mais, si l'on ne peut comparer le mouvement et la recette des marchandises pendant les 2^o semestres 1852 et 1853, par suite des changements apportés aux tarifs, à partir du 1^{er} juillet 1853, il est toutefois possible de constater que ces changements ont été favorables aux intérêts du Trésor. Il suffit pour cela de remarquer, d'une part, qu'en contraignant l'expéditeur à faire taxer au tarif n^o 2, soit à 1 centime par 10 kilogrammes ou 10 centimes par 100 kilogrammes, tous les envois de 10 à 500 kilogrammes, qui autrefois s'expédiaient en grande partie au tarif n^o 2, c'est-à-dire à 5 centimes les 100 kilogrammes, l'administration a dû prélever un bénéfice de 5 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, auquel il faut ajouter une taxe fixe *obligatoire* de 20 centimes par expédition, applicable par dixième de 10 en 10 kilogrammes, mais seulement à partir de 100 kilogrammes. D'autre part, la subdivision des marchandises en trois classes et l'application à la 2^e classe de la taxe de 4 centimes par 100 kilogrammes et par lieue

à des transports qui pouvaient être effectués antérieurement à 5 centimes, aux conditions de l'ancien tarif n° 3, a produit nécessairement une augmentation de 1 centime par 100 kilogrammes et par lieue. Enfin, le cubage des marchandises volumineuses ou encombrantes, substitué à la réception de ces marchandises *au poids réel*, a dû produire encore un accroissement de revenu dont l'importance ne saurait être établie rigoureusement.

La mise en vigueur du tarif du 1^{er} juillet 1853 a donc eu pour effet d'augmenter les recettes du chemin de fer. Pour l'appréciation de cette augmentation, je ne puis que m'en référer à un rapport que m'a présenté M. le directeur général du chemin de fer et des postes, et qui est annexé à l'exposé des motifs du projet de loi de prorogation de l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1833, projet déposé dans la séance de la Chambre des Représentants du 7 avril 1854.

Les bases des tarifs applicables au transport des finances, des équipages, des chevaux et bestiaux n'ont pas été modifiées; seulement les frais d'enregistrement des équipages ont été portés de 10 à 20 centimes par expédition, et les 10 centimes exigés antérieurement pour les mêmes frais pour les chevaux et bestiaux ont été supprimés. Il est donc possible de comparer le mouvement et la recette provenant des transports renseignés ci-dessus pendant les deux derniers semestres des exercices 1852 et 1853, en tenant compte d'une augmentation de 10 centimes par expédition de finances et d'une réduction de 10 centimes par expédition de chevaux et bestiaux.

Pendant le 2^e semestre de 1852 le chemin de fer a transporté, savoir :

Nombre de groupes de finances	56,443
Id. d'équipages	514
Id. d'expéditions de chevaux et bestiaux	2,943

Pendant le semestre correspondant de l'exercice 1853, les transports de l'espèce se sont élevés ainsi qu'il suit :

Nombre de groupes de finances	51,529
Id. d'équipages	636
Id. d'expéditions de chevaux et bestiaux	4,148

D'autre part, les recettes afférentes aux transports ci-dessus ont été, en 1852 :

Du chef du transport des finances de fr.	39,747	54
Id. d'équipages de	34,802	85
Id. des chevaux et bestiaux de	54,685	71

Et en 1853 :

Du chef du transport des finances de fr.	34,801	15
Id. d'équipages	33,573	01
Id. des chevaux et bestiaux de	90,958	64

On remarque donc les différences suivantes, au profit ou au préjudice du 2^e semestre 1853, entre le mouvement et les recettes des deux périodes comparées :

	MOUVEMENT.	RECETTES.
Finances. Groups. . .	— 4,914	— 4,946 39
Équipages Nombre . .	+ 142	— 1,229 84
Chevaux et bestiaux. . . Expédition .	+ 1,203	+ 26,272 93

D'où il suit que les réductions constatées dans le mouvement et la recette des finances et la recette des équipages ont été largement compensées par l'augmentation de la circulation et du produit du transport des expéditions de chevaux et bestiaux.

En réunissant dans un seul tableau les différences de recette en plus ou en moins effectuées en 1853 sur les produits correspondants en 1852, on aura :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	DIFFÉRENCES EN 1853.		DIFFÉRENCES FINALES.	
	EN MOINS.	EN PLUS.	EN MOINS.	EN PLUS.
Voyageurs civils. { 1 ^{re} classe	"	439,008 09	"	360,374 07
2 ^e id.	147,186 82	"		
3 ^e id.	"	48,552 80		
Id. militaires	"	89,843 41	"	42,526 42
Id. extraordinaires	47,516 99	"		
Bagages { au minimum	"	1,158 72	"	12,465 08
{ au poids	"	11,506 56		
1 ^{er} SEMESTRE 1853.				
Marchandises { à grande vitesse	"	47,200 09	"	406,285 03
{ à petite vitesse	"	537,570 56		
{ par abonnement	"	1,713 "		
Finances	"	5,641 59	"	26,642 96
Équipages	1,553 70	"		
Chevaux et bestiaux	4,515 32	"		
Produits divers	"	5,190 26		
Id. extraordinaires	"	23,662 15		
2 ^e SEMESTRE 1853.				
Marchandises de { Grande vitesse	"	185,487 60	"	939,444 05
0 à 500 kil. { Service accéléré	"	"		
Grosses marchan- { Petite vitesse	"	278,556 58		
dises. { Tarif spécial	"	591,570 12		
{ Abonnement	"	106,049 95	"	549,722 49
Finances	4,947 59	"		
Équipages	1,229 84	"		
Chevaux et bestiaux	"	56,272 95		
Produits divers	"	503,040 74		
Id. extraordinaires	"	14,836 05		
Différence totale en plus en 1853				2,137,260 72

D'où il suit que, sans tenir compte du produit du télégraphe électrique qui forme cependant, dans l'état actuel des choses, une dépendance du chemin de fer, l'exercice 1853 présente, sur l'exercice 1852, un excédant de recette de fr. 2,157,260-72 et, qu'en tenant compte de ce produit, l'accroissement total de revenu s'élève à fr. 2,264,792-89.

L'excédant total de la recette des grosses marchandises pendant le 2^e semestre 1853 sur le montant des recettes du semestre correspondant de 1852, se décompose ainsi qu'il suit :

Pour les trois classes de marchandises du tarif n° 5	fr. 278,536 58
Pour les transports taxés au tarif spécial	391,370 12
Id. par abonnement.	106,049 95

Plus de la moitié du prédit excédant provient ainsi du développement du transport des marchandises pondéreuses, expédiées aux conditions du tarif spécial.

SERVICES INTERNATIONAUX.

Les services internationaux concourent pour une assez large part dans la formation du revenu total du chemin de fer de l'État. Il est donc indispensable de connaître la statistique du mouvement créé par ces services et la part de recette due à chacun d'eux.

Les relations internationales les plus importantes et les plus anciennes ont été établies par les conventions conclues avec les compagnies du chemin de fer du Nord et du chemin de fer Rhénan. Depuis, des arrangements spéciaux ont réglé le transport des petits paquets entre la Belgique, d'une part, la Prusse, la France, l'Angleterre et les pays au-delà, d'autre part. Enfin une convention intervenue entre l'administration belge et l'administration prussienne a fixé le mode de relations du chemin de fer de l'État avec le railway de Dusseldorf à Ruhrort.

Ces divers services ont donné les résultats suivants, en mouvement et en recette :

SERVICE FRANCO-BELGE.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre.... 2 ^e id..... Id. 3 ^e id..... Id.	60,809 51,653 58,931	343,374 87 165,926 61 52,585 52	359,685 .
Voyageurs extraordinaires..... Id.	2,535	15,522 01	
Bagages..... Kilogrammes.	2,270,360	"	108,794 76
Équipages..... Expéditions.	171	"	9,262 50
A reporter.....	.....	.....	693,064 27

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Report.....	.....	.....	693,064 27
Animaux..... Wagons....	188	»	3,937 40
Finances..... Groups de 1,000 fr.	21,162	»	8,330 32
Marchandises à grande vitesse..... Quintaux...	23,147	62,337 79	698,996 07
Marchandises à petite vitesse. { Tarif n° 2..... Tonneaux ..	13,984	90,394 71	
	Id. n° 3..... Id.	283,433	546,064 47
Produits divers	•	•	18,035 86
Ensemble pour le service franco-belge			1,424,603 02

SERVICE BELGE-RHÉNAN.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre....	41,702	421,637 63	618,038 15
	2 ^e id..... Id.	123,318 80	
	3 ^e id..... Id.	71,081 70	
Voyageurs extraordinaires..... Id.	14,164	•	50,607 30
Bagages..... Kilogrammes.	2,120,480	•	163,020 90
Équipages..... Expéditions.	162	•	13,203 20
Animaux..... Wagons....	118	•	3,208 10
Finances..... Groups de 1,000 fr.	10	»	5 »
Marchandises à grande vitesse..... Quintaux...	12,086	34,313 89	783,822 14
Marchandises à petite vitesse. { Tarif n° 2..... Tonneaux....	9,603	81,468 16	
	Id. n° 3..... Id.	117,612	669,838 09
Produits divers.....	•	8,004 74	8,004 74
Ensemble pour le service belge-rhénan.....			1,643,911 33

TRANSIT DE LA FRANCE VERS L'ALLEMAGNE ET RÉCIPROQUEMENT.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre....	12,433	244,118 »	282,797 »
	2 ^e id..... Id.	38,661 »	
	3 ^e id..... Id.	18 »	
A reporter.....	.....	.....	282,797 »

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Report.....	.....	.....	282,797 »
Voyageurs extraordinaires..... Nombre....	10,809	»	84,623 93
Bagages..... Kilogrammes.	373,250	»	84,501 62
Équipages..... Expéditions.	30	»	7,500 »
Finances..... Groups de 1,000 fr.	60	»	50 »
Marchandises à grande vitesse..... Quintaux...	13,647	80,383 50	248,839 08
Marchandises à petite vitesse. { Tarif n° 2..... Tonneaux...	8,538	123,062 26	
	Id. n° 3..... Id.	2,880 43,215 32	
Produits divers.....	»	»	4 03
Ensemble pour le transit.....			708,377 70

SERVICE BELGE-PRUSSIEN.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre....	66	757 70	1,163 73
	2 ^e id..... Id.	243 »	
	3 ^e id..... Id.	183 03	
Bagages..... Kilogrammes.	5,190	»	413 54
Marchandises à petite vitesse. { Tarif n° 2..... Tonneaux...	32	933 53	16,465 67
	Id. n° 3..... Id.	2,569 13,510 34	
Produits divers.....	»	»	191 90
Ensemble pour le service belge-prussien.....			18,232 66

SERVICE ANGLO-BELGE-RHÉNAN.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Voyageurs civils..... { 1 ^{re} classe..... Nombre....	2,370	43,484 33	54,006 30
	2 ^e id..... Id.	763 10,521 93	
Ensemble.....			54,006 30

TRANSPORT DES FINANCES ET DES PETITS PAQUETS.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES	
		PARTIELLES.	TOTALES.
Service belge-prussien..	Finances..... Groups.....	11,207	28,691 57
	Petits paquets... Kilogrammes.	197,058	20,472 14
	Produits divers.....	"	1,211 "
Service anglo-belge....	Petits paquets... Kilogrammes.	22,575	2,318 45
	Produits divers.....	"	170 54
Franco-belge-prussien..	Finances..... Groups.....	3,509	6,087 25
	Petits paquets... Kilogrammes.	98,040	12,920 70
Anglo-belge-prussien...	Finances..... Groups.....	410	446 70
	Petits paquets... Kilogrammes.	102,008	14,519 75
EN TOTAL.....			85,858 08

Récapitulant les sommes produites par chacun des services internationaux repris ci-dessus, l'on aura :

Service franco-belge.	fr. 1,424,603 02
Id. belge-rhénan.	1,648,911 53
Id. franco-belge-rhénan	708,577 70
Id. belge-prussien	18,232 66
Id. anglo-belge-rhénan.	54,006 50
Finances et petits paquets	85,858 08
Et en total	fr. 3,934,969 49

Les recettes perçues au profit de l'État du chef des transports internationaux comportent donc une somme de fr. 3,934,969-49.

Comparant les résultats financiers obtenus en 1852 et 1853 pour les transports principaux, on aura :

Pour le service franco-belge,

1852. Voyageurs civils	fr. 560,298	
Bagages.		111,952
Marchandises		464,966
1853. Voyageurs civils	559,685	
Bagages.		108,795
Marchandises		698,997
Différences en 1853	613 —	3,157 + 254,031

Pour le service belge-rhénan,

1852. Voyageurs civils fr.	564,200		
Bagages.		165,878	
Marchandises			800,899
1853. Voyageurs civils	618,038		
Bagages.		165,020	
Marchandises			785,822
Différences en 1853 fr.	+ 53,838	— 858	— 15,077

Et pour le transit,

1852. Voyageurs civils fr.	235,153		
Bagages.		76,365	
Marchandises			229,887
1853. Voyageurs civils	282,797		
Bagages.		84,562	
Marchandises			248,859
Différences en 1853 fr.	+ 27,644	+ 8,199	+ 18,972

Ainsi le service franco-belge présente une réduction de recette du chef du transport des voyageurs et des bagages et une augmentation provenant du développement du trafic des marchandises. Les mêmes circonstances s'étaient produites en 1852.

Quant au service belge-rhénan, on remarque au contraire une majoration du produit des voyageurs et une réduction de la recette des marchandises. Cette réduction est, au reste, fort peu sensible puisqu'elle ne s'élève qu'à 15,077 francs.

Pour le service du transit, l'augmentation s'est manifestée aussi bien en ce qui concerne les recettes des voyageurs et des bagages que la recette des marchandises.

En définitive, en réunissant les réductions et les accroissements de recette mentionnés ci-dessus, on trouve :

Service franco-belge. Voyageurs . . . fr.	— 615		
Bagages		— 3,157	
Marchandises			+ 234,031
Service belge-rhénan. Voyageurs . . .	+ 53,838		
Bagages		— 858	
Marchandises			— 15,077
Service de transit. Voyageurs . . .	+ 27,644		
Bagages		+ 8,199	
Marchandises			+ 18,972
	+ 80,869	+ 4,184	+ 237,926
Total en plus en 1853 fr.		522,979	

Ainsi le transport des voyageurs, bagages et marchandises, effectué par les services internationaux franco-belge, belge-rhénan et franco-belge-rhénan, a produit, en 1853, une recette plus élevée de 322,979 francs que la recette correspondante en 1852

Les services mixtes, c'est-à-dire les relations entre le chemin de fer de l'État et les lignes belges concédées, ont produit les résultats financiers renseignés ci-après pour les expéditions faites desdites lignes en transit ou en destination d'une des stations de l'État :

Lignes de Mons à Manage et de Liège à Namur.	{ 1 ^{er} semestre, fr. 574,073 23 } 2 ^e id., 467,644 27 }	841,714 50
Id. de la Flandre occiden- tale.	{ 1 ^{er} semestre, fr. 44,620 08 } 2 ^e id., 54,513 12 }	98,933 20
Id. de l'Entre-Sambre-et- Meuse.	{ 1 ^{er} semestre, fr. 53,331 38 } 2 ^e id., 59,272 14 }	114,803 72
Id. de Charleroy à la frontière	{ 1 ^{er} semestre, fr. 19,836 37 } 2 ^e id., 20,404 40 }	40,240 97
Ensemble	fr. 1,093,694 59	

Prenant le produit des transports de provenance française ou allemande en transit par la Belgique ou en destination de ce pays, produit qui s'élève respectivement à fr. 841,384-46 et fr. 1,077,174-33, on voit que la recette provenant des expéditions de la Compagnie de Liège à Namur et de Mons à Manage dépasse celle du service franco-belge, et atteint à peu près le chiffre du service rhénan-belge.

Cette observation constate, d'une part, que la création de lignes concédées affluentes au chemin de fer de l'État sont susceptibles d'en faire croître le mouvement et le produit et, d'autre part, que les rapports commerciaux sont plus actifs entre les points séparés par de petites distances, d'où il suit que le trafic intérieur est bien plus propre, par son développement, à contribuer à l'augmentation des recettes que les relations internationales, bien que celles-ci s'étendent aujourd'hui d'une manière remarquable au moyen d'un vaste réseau de voies de communication.

TÉLÉGRAPHES.

L'emploi du crédit de 250,000 francs alloué par la loi du 4 juin 1850 pour l'établissement des lignes télégraphiques a été renseigné dans le Compte-rendu de l'exercice 1852. Il ne reste donc qu'à faire connaître l'usage du second crédit de 150,000 francs voté par la loi du 14 avril 1852.

Ce dernier crédit a été utilisé, savoir :

A l'établissement d'une ligne à un fil de Landen à Hasselt, sur une longueur de 28 kilomètres ;

A l'établissement d'une ligne à deux fils de Braine-le-Comte à Namur et de Jurbise à Tournay. Ces dernières mesurent ensemble 127 kilomètres ;

A l'établissement d'une ligne à un fil d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, sur une longueur de 29 kilomètres ;

A l'établissement d'une ligne à un fil de Termonde à Alost et de Mouscron à la frontière, sur un parcours de 16 kilomètres;

Au rachat de la ligne prussienne établie en Belgique de Verviers à la frontière de Prusse;

Au placement d'un fil supplémentaire sur 172 kilomètres; de deux fils supplémentaires sur 44 kilomètres de Bruxelles à Anvers et de quatre fils supplémentaires, avec poteaux, entre Bruxelles et Malines, dont l'éloignement est de 20 kilomètres;

Enfin, à solder une partie de la dépense de deux fils supplémentaires en voie d'exécution sur la ligne de Malines à Ostende.

Le crédit de 150,000 francs a dû d'ailleurs contribuer jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 59,182-48 à l'achat des appareils, piles et mobilier nécessaires.

Voici au surplus un résumé des dépenses totales :

Constructions de lignes à un fil et plus, 604 kilomètres 200 mètres, dont en souterrains, 6 kilomètres 200 mètres	fr.	167,195 40
Fils supplémentaires		49,803 69
Appareils, piles, mobilier, locaux		80,512 91
Fils supplémentaires en voie d'établissement		17,983 90
Rachat de lignes concédées		72,000 »
Valeur en approvisionnements divers		12,500 10
Total égal aux deux crédits	fr.	<u>400,000 »</u>

Le revenu des lignes télégraphiques s'est élevé :

En 1850, à.	fr.	3,821 06
En 1851, à.		83,316 44
En 1852, à.		164,795 52
En 1853, ce revenu a atteint un chiffre de.		272,327 69

Cette progression de recette est très-remarquable. Elle démontre que le besoin de communications rapides a fait utiliser immédiatement chaque partie du réseau télégraphique, au fur et à mesure de son développement.

Les dépenses de personnel, de salaires et d'entretien s'étant élevées en 1853 à la somme de 72,000 francs, l'excédant de la recette sur la dépense a été ainsi de fr. 200,327-69.

La loi du 7 avril 1854 ayant alloué un nouveau crédit de 170,000 francs pour l'extension des lignes télégraphiques, le capital d'exécution se trouvera porté à la somme de 570,000 francs.

Je crois inutile de renseigner d'autres faits dans le présent Compte-rendu. L'exposé des motifs, à l'appui de la demande de crédit de 170,000 francs mentionnée ci-dessus, contient des détails très-circonstanciés sur la construction et l'exploitation des télégraphes, qu'il semble inutile de reproduire et qu'on pourrait consulter au besoin.



CHAPITRE TROISIÈME.

STATISTIQUE.

Parcours des convois.

Le parcours des convois de voyageurs en 1853 a été subdivisé ainsi qu'il suit :

Convois ordinaires	2,028,790	kilomètres.
Id. spéciaux	48,630	id.
Ensemble.	2,074,440	kilomètres.

Les locomotives remorquant ces convois ayant parcouru :

Avec les convois ordinaires	2,067,275	kilomètres.
Id. spéciaux.	49,990	id.
Ensemble.	2,117,265	kilomètres.

il résulte de la différence de parcours de 42,825 kilomètres que sur la distance indiquée par cette différence certains convois ont exigé l'emploi de deux locomotives.

Les convois de marchandises ont parcouru, savoir :

Les convois ordinaires.	2,137,200	kilomètres.
Id. spéciaux	164,805	id.
Et en total	2,302,005	kilomètres.

Le parcours des locomotives attelées auxdits convois ayant été :

Pour les convois ordinaires de	2,277,735	kilomètres.
Id. spéciaux de	170,770	id.
Ensemble.	2,448,505	kilomètres.

il s'ensuit une différence de 146,500 kilomètres entre le parcours des convois et des locomotives, laquelle indique le trajet effectué par les trains remorqués par deux locomotives.

En cherchant la composition des convois on trouve qu'ils comprenaient en moyenne, savoir :

Les convois de voyageurs ordinaires	8,	voitures	249
Id. id. spéciaux	12,	id.	576
Id. marchandises ordinaires	19,	id.	292
Id. id. spéciaux	16,	id.	139

On obtient donc les moyennes ci-dessous :

Pour les convois à voyageurs	8,	voitures	550
Id. marchandises	19,	id.	066
Et pour les trains sans établir aucune distinction de service	13,	id.	987

Reprenant les parcours effectués par les convois et renseignés ci-dessus,

Soit pour les convois de voyageurs	2,074,440	kilomètres
Et pour les convois de marchandises	2,302,003	id.

On constate un parcours total de 4,376,443 kilomètres en 1883.

La dépense totale d'exploitation pendant l'exercice 1883, s'étant élevée à 9,710,032 francs, déduction faite des frais du télégraphe électrique, la dépense par kilomètre de parcours des convois a été de fr. 2.2187.

Subdivisant ce chiffre conformément au libellé du budget, l'on aura :

VOIES ET TRAVAUX.

Traitements et indemnités	fr.	0.0409
Salaires		0.2875
Rails et billes		0.2064
Matériel fixe et outils		0.0234
Réparations et améliorations		0.1269
Ensemble	fr.	<u>0.6851</u>

TRACTION ET ARSENAL.

Traitements et indemnités	fr.	0.0270
Salaires des machinistes et chauffeurs		0.0719
Salaires pour visite, réparations, etc.		0.2626
Primes d'économie de coke		0.0039
Primes de régularité		0.0066
Combustible et graisse		0.2553
Entretien et renouvellement du matériel		0.2974
Loyer du matériel étranger		0.0358
Ensemble	fr.	<u>0.9605</u>

MOUVEMENT ET TRAFIC.

Traitements et indemnités	fr.	0.1763
Salaires		0.2204
A reporter	fr.	<u>0.3967</u>

Report	fr.	0.5967
Éclairage et chauffage		0.0317
Consommations diverses, locaux		0.0155
Camionage		0.0322
Pertes et avaries		0.0087
Ensemble.	fr.	<u>0.5048</u>

SERVICE GÉNÉRAL.

Traitements et indemnités	fr.	0.0060
Salaires, conservation, réception et vérification des magasins		0.0066
Matériel et fournitures de bureau		0.0448
Subside à la caisse des veuves		0.0023
Ensemble.	fr.	<u>0.0597</u>

RÉGIE.

Traitements et indemnités	fr.	0.0084
Frais de bureau et loyer		0.0005
Ensemble.	fr.	<u>0.0086</u>

En récapitulant, on trouve pour les cinq grandes subdivisions du budget, savoir :

Pour la 1 ^{re} section. Voies et travaux	fr.	0.6831
Id. 2 ^e id. Traction et arsenal		0.9605
Id. 3 ^e id. Mouvement et trafic.		0.5048
Id. 5 ^e id. Service général		0.0597
Id. 6 ^e id. Régie		0.0086
Ensemble.	fr.	<u>2.2187</u>

chiffre qui reproduit la dépense indiquée ci-dessus pour le parcours d'un convoi à un kilomètre de distance.

Calculant ces dépenses en parties proportionnelles, on aura :

Pour la 1 ^{re} section. — Voies et travaux	30.88
Pour la 2 ^e id. — Traction et arsenal	43.29
Pour la 3 ^e id. — Mouvement et trafic	22.75
Pour la 5 ^e id. — Service général	2.69
Pour la 6 ^e id. — Régie	0.39
Total.	<u>100 »</u>

D'autre part, en réunissant les dépenses similaires, il viendra :

Traitements et indemnités	fr.	0.2585
Salaires d'ouvriers		0.8490
Entretien du matériel et loyer du matériel étranger.		0.3332

Combustible et graisse	0.2553
Rails et billes.	0.2064
Matériel de la route et travaux.	0.1505
Dépenses diverses, loyer, etc.	0.0631
Éclairage et chauffage	0.0517
Primes	0.0105
Camionage	0.0522
Pertes et avaries	0.0087

Ce qui indique, quant à la dépense générale, la répartition suivante :

Traitements et indemnités.	11.642
Salaires	38.266
Entretien et loyer du matériel	15.018
Combustible et graisse.	11.507
Rails et billes	9.502
Matériel et travaux de la route	6.774
Dépenses diverses	2.844
Éclairage et chauffage	1.429
Primes	0.475
Camionage	2.555
Pertes et avaries	0.592
Total	100 »

En prenant la somme déjà indiquée de fr. 2.2187 comme dépense moyenne d'un train-kilomètre et en tenant compte de la composition des convois qui est, terme moyen, de 8.550 voitures pour les voyageurs et de 19.066 voitures pour les marchandises, la dépense par voiture sera pour le parcours de 1 kilomètre :

Pour les voitures des trains de voyageurs	fr. 0.265715
Id. des trains de marchandises	0.116369

Les trains de voyageurs ayant transporté 11,646,080 voitures-kilomètres à charge et 149,580 voitures-kilomètres à vide, et les trains de marchandises et mixtes 5,606,145 voitures-kilomètres à charge et 472,285 voitures-kilomètres à vide, l'ensemble de ces voitures étant réservé spécialement au service des voyageurs, il s'ensuit que la dépense a été :

$$\begin{array}{rcl}
 11,646,080 + 149,580 \times \text{fr. } 0.265715 & = & \text{fr. } 3,154,260 \text{ } 20 \\
 5,606,145 + 472,285 \times 0.116369 & = & 474,602 \text{ } 82
 \end{array}$$

Ensemble pour 15,874,090 voitures-kilomètres fr. 3,608,865 02

D'autre part, les trains de marchandises ont transporté 50,874,510 voitures-kilomètres à charge et 8,937,745 voitures-kilomètres à vide, les convois de voyageurs comprenant 5,403,893 voitures-kilomètres à charge et 122,525 voitures-kilomètres à vide, toutes ces voitures étant exclusivement réservées au transport des marchandises, la dépense doit être établie comme il suit :

$$30,874,510 + 8,957,745 \times \text{fr. } 0.116369 = \text{fr. } 4,632,912 \text{ } 30$$

$$5,403,895 + 122,525 \times 0.265713 = 1,468,441 \text{ } 63$$

Ensemble pour 45,538,675 voitures-kilomètres . . . fr. 6,101,353 95

Divisant ces dépenses respectivement par le nombre de voitures-kilomètres utilisées, tant à charge qu'à vide, pour le transport des voyageurs et des marchandises, on aura :

Voitures à voyageurs.	{	Dépense. . .	3,608,863 02	= fr. 0.227342
		Nombre. . .	15,874,090	
Wagons à marchandises.	{	Dépense. . .	6,101,353 93	= fr. 0.134572
		Nombre. . .	45,538,675	

Donc, on peut évaluer le coût de transport d'une voiture à voyageurs à fr. 0.2273 et celui d'une voiture à marchandises à fr. 0.1346 pour le parcours d'un kilomètre.

La recette totale de l'exploitation du chemin de fer ayant été, en 1853, déduction faite du produit du télégraphe électrique, de fr. 19,070,468-26, on trouve, en divisant cette somme par le parcours des convois, lequel s'est élevé à 4,576,445 kilomètres, que chaque kilomètre de parcours a produit une somme de fr. 4.3575.

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

Voyageurs civils . . .	{	1 ^{re} classe	fr.	0.6112
		2 ^e id.		0.5885
		3 ^e id.		0.6545
Ensemble			fr.	<u>1.8542</u>
Voyageurs.	{	militaires	fr.	0.0354
		extraordinaires		0.0520
		Ensemble		fr.	0.0874
Bagages.	{	au poids	fr.	0.1332
		au <i>minimum</i>		0.0088
		Ensemble		fr.	0.1420
Petits paquets.	{	de 0 à 2 kilogrammes	fr.	0.0037
		de 2 à 10 id.		0.0154
		Ensemble		fr.	0.0191
Petites marchandises	{	au <i>minimum</i>	fr.	0.0034
		de 10 à 500 kilogrammes		0.1984
		Ensemble		fr.	0.2018

Grosses marchandises. .	{	1 ^{re} classe	fr. 0.5021
		2 ^e id.	0.2358
		3 ^e id.	0.9915
		Tarif spécial	0.0894
		Abonnement	0.0257
		Ensemble	fr. <u>1.8445</u>
Finances			fr. <u>0.0171</u>
Produits divers			fr. <u>0.0928</u>
Équipages			fr. <u>0.0130</u>
Chevaux et bestiaux			fr. <u>0.0398</u>
Produits extraordinaires.			fr. 0.0458

En récapitulant ces chiffres, on aura la subdivision suivante des recettes moyennes par kilomètre de parcours des convois :

Voyageurs civils	fr. 1.8542
Id. militaires et extraordinaires	0.0874
Bagages	0.1420
Petits paquets	0.0191
Petites marchandises	0.2018
Grosses marchandises	1.8445
Finances	0.0171
Produits divers	0.0928
Équipages	0.0130
Chevaux et bestiaux.	0.0398
Produits extraordinaires	0.0458

Ce qui donne un total de. fr. 4.3575

pour la recette moyenne déjà indiquée pour le parcours kilométrique d'un convoi.

Le produit de chacune de ces branches de revenu sur une recette de 100 francs est conséquemment :

Pour les voyageurs civils, de	fr. 42 55
Id. id. militaires et extraordinaires, de	2 01
Id. bagages, de	3 26
Id. petits paquets, de	» 44
Id. petites marchandises, de	4 63
Id. grosses marchandises, de.	42 53
Id. finances, de.	» 59
Id. produits divers, de.	2 13

A reporter fr. 97 74

	Report fr.	97 74
Pour les équipages, de.	»	50
Id. chevaux et bestiaux, de	»	91
Id. produits extraordinaires, de		1 05
Total fr.		100 »

Les voyageurs de toutes classes ayant produit une recette de fr. 8,497,575 51
à laquelle on peut ajouter. 66,752 »
soit le tiers des produits extraordinaires, dont on ne peut faire une répartition exacte, on aura un total de. fr. 8,564,127 51

Lequel déduit de la recette générale s'élevant à fr. 19,070,468-26, sans y comprendre le produit du télégraphe électrique, donne pour reste la somme de fr. 10,506,340-75, dont la perception provient du transport des bagages et des marchandises.

Le nombre de voitures à voyageurs, tant à charge qu'à vide, ayant effectué le parcours de 1 kilomètre, étant, ainsi que cela a été établi ci-dessus de 15,874,090, il s'ensuit que le produit moyen par voiture a été, en 1853, de fr. 0.5395.

Les wagons à marchandises ayant parcouru 45,538,675 kilomètres, on trouve que chaque wagon-kilomètre à charge ou à vide a produit, en moyenne, fr. 0.2537.

La dépense d'exploitation calculée ci-dessus par kilomètre étant de fr. 0.2275 pour une voiture à voyageurs et de fr. 0.1346 pour un wagon à marchandises et à bagages, il s'ensuit que le bénéfice net est, pour la 1^{re} catégorie de véhicules, de fr. 0.5122, et, pour la 2^e catégorie, de fr. 0.1191, par chaque véhicule et par kilomètre de parcours.

Voir, pour le parcours des convois, des locomotives et des voitures, le tableau annexe n° IX.

HOUILLE ET COKE.

Les fournitures de houille en roche, effectuées en 1853 pour la consommation de l'arsenal de Malines, comportent un poids total de 250,000 kilogrammes, dont le prix s'est élevé à fr. 4,122-50, soit fr. 16-49 les 1,000 kilogrammes.

Le charbon destiné aux forges, aux machines fixes et au chauffage des salles d'attente, bureaux, etc., a coûté fr. 75,467-53, soit fr. 7-86 par mètre cube pour une quantité de 9,345^{m³}.155 (voir annexe n° X).

La fabrication du coke par l'État a coûté, savoir :

A Gand	fr.	29,275 01
A Malines		160,062 53
A Hal		52,688 76
A Manage		49,066 61
A Jemmapes		158,961 78
Ensemble. fr.		450,052 41

Cette fabrication ayant produit 28,363,333 kilogrammes, il s'ensuit que le tonneau de 1,000 kilogrammes a coûté fr. 13 46

Mais on peut évaluer le prix du menu coke et des cendres à fr. 8,260-60, ce qui donne, par tonneau, une réduction de » 29

De telle sorte que le coke, fabriqué par l'État, en 1853, ne revient en réalité qu'à 14 87
par tonneau de 1,000 kilogrammes (annexe n° XI).

L'industrie privée a fourni 29,344,340 kilogrammes de coke, pour lequel l'administration a payé une somme de fr. 479,998-03 (annexe n° XII).

Le prix de revient est ainsi, par 1,000 kilogrammes, de fr. 16 24
et celui du coke, fabriqué par l'État, n'étant que de. 14 87
ce dernier présente une économie de fr. 1 37
par 1,000 kilogrammes.

Prenant, d'une part, la totalité du coke fabriqué par l'État ou fourni par l'industrie privée, soit 28,363,333 kilogrammes et, d'autre part, la dépense de ce chef, soit fr. 430,032-41 et fr. 479,998-03, on trouve que le coke a coûté en moyenne fr. 13-71 par tonneau de 1,000 kilogrammes.

La consommation totale, en 1853, ayant été de 59,773,230 kilogrammes, la valeur du coke employé s'est élevée à fr. 959,068-86.

Comparant cette dépense à l'ensemble des dépenses d'exploitation, comportant une somme de fr. 9,710,032, on voit qu'elle en forme à peu près le dixième.

La répartition du coke consommé a eu lieu de la manière suivante :

Pour le parcours	49,776,560 kilogrammes.
Pour le stationnement	4,780,630 id.
Pour l'allumage	3,218,220 id.

Consommation totale. 59,773,230 kilogrammes.

Les machines ont consommé en moyenne :

Par kilomètre de parcours	8 948
Par heure de stationnement	0.860
Par allumage	0.956

Soit en total par kilomètre. 10.744

Chaque locomotive allumée a parcouru moyennement $29\frac{65}{100}$ lieues, soit $149\frac{25}{100}$ kilomètres.

Le rapport de la consommation totale pour le stationnement et l'allumage est = 100 : 16.72 (annexe n° XIII).

Les primes payées, en 1853, aux chefs d'atelier et aux machinistes pour économies effectuées dans la consommation de coke, se sont élevées à fr. 19,271-13.

Les primes allouées pour assurer la régularité de la marche des convois se sont élevées à fr. 26,003-23, à savoir :

Au profit des chefs d'atelier.	fr. 14,559 79
Au profit des chefs-gardes et gardes	11,443 44
Total égal.	fr. 26,003 23

L'importance de ces primes par trimestre est renseignée à l'annexe n° XIV.

MATÉRIEL ROULANT.

La situation du matériel roulant a été beaucoup améliorée dans le courant de l'exercice 1853. Cinq locomotives neuves ont été mises en service. Une de seize pouces a été fournie par la société de Saint-Léonard; deux de quinze pouces par la société de Couillet et deux de quinze pouces également par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France.

De plus, vingt-deux locomotives ont été transformées, c'est-à-dire que les anciens cylindres ont été remplacés par d'autres cylindres de plus fort diamètre.

Deux tenders ont été fournis par la société de Couillet, un par la société du Renard, un par la société de Saint-Léonard et deux par la compagnie concessionnaire du chemin de fer mentionnée plus haut.

Quant aux voitures à voyageurs, l'administration s'est bornée à renouveler quelques diligences, chars-à-bancs et wagons.

En outre, les véhicules renseignés ci-après ont été mis en service entièrement neufs :

Pour les bagages et les petites marchandises	17 wagons.
Id. les chevaux et le bétail (modèle)	1 »
Id. les grosses marchandises (wagons plats)	51 »
Id. id. (à huit roues)	4 »
Id. le charbon	67 »
Id. id. (portant 10,000 kilogrammes)	13 »
Ensemble	153 wagons.

Mais il faut remarquer que diverses voitures à voyageurs et à marchandises ont été démolies pour cause de vétusté, de telle sorte que l'augmentation du matériel se réduit aux chiffres indiqués au tableau ci-dessous :

	NOMBRE		DIFFÉRENCE EN PLUS	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.	AU 1 ^{er} JANVIER 1854.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.	AU 1 ^{er} JANVIER 1854.
Locomotives	175	180	"	5
Tenders	178	184	"	6
Voitures à voyageurs	1,074	1,087	"	13
Voitures pour la poste	30	40	"	10
Voitures cellulaires	8	8	"	"
Wagons à marchandises	3,403	3,620	"	127
Wagons de service	336	342	"	6

Voir pour les détails l'annexe n° XV.

D'après le tableau qui précède, le nombre de voitures et wagons s'élevait, au 1^{er} janvier 1854, à 5,097.

Les voitures mises en service depuis le commencement de l'exploitation s'élevaient, à la même époque, savoir :

Voitures payées sur les fonds spéciaux	5,483
Voitures remplacées sur les fonds des budgets successifs	725
Total	6,208

Déduisant de ce nombre :

1 ^o La quantité de voitures constatée au 1 ^{er} janvier 1854, soit	5,097
2 ^o Les voitures en construction ou en renouvellement, soit	421
Ensemble	5,518

On trouve une réduction de 690

voitures sur celles construites ou renouvelées sur le fonds de construction ou les allocations des budgets.

Cette réduction provient de la mise hors de service du matériel renseigné ci-après :

Voitures pour convois de voyageurs	473
Wagons à marchandises	84
Id. de service	153
Total égal	690

BILLES ET RAILS.

Il résulte de l'annexe n° XVI que la 1^{re} voie du chemin de fer présente un développement de 624 kilom.
que la 2^e voie est de 490 id.

Il reste donc à construire pour l'achèvement de la double voie. . . 131 kilom.

Les voies principales et doubles voies mesurent ensemble 1,115,397 mètres,
les voies accessoires 155,747 id.

Ensemble 1,271,144 mètres.

Les rails successivement employés, dits *ondulés*, *parallèles* et à *double bourrelet*, ont été construits sur des modèles différents et leur poids varie de 27 à 34 kilogrammes le mètre courant.

Les voies se composent actuellement de rails ondulés sur
une étendue de 411,600 mètres,
de rails parallèles 949,500 id.
de rails à double bourrelet 1,178,100 id.

Développement total. . . 2,539,200 mètres.

Les rails forts, à double bourrelet, du poids de 34 kilogrammes au mètre courant, forment donc près de la moitié des rails placés dans les voies.

De 1840 à 1852 l'administration a fait retirer des voies, savoir :

Rails ondulés	533,999 mètres.
Id. parallèles.	253,516 id.
Id. à double bourrelet	2,630 id.
En total	<u>789,965 mètres.</u>

Les rails mis hors de service en 1853 comprennent :

Rails ondulés	44,134 mètres.
Id. parallèles.	47,494 id.
Id. à double bourrelet	3,428 id.
En total	<u>95,056 mètres.</u>

Ce qui porte la longueur des rails mis hors de service de 1840 à 1853 inclus à 885,021 mètres courants.

Le nombre de mètres courants de rails employés pour la construction et l'entretien depuis 1833 se décompose ainsi qu'il suit :

	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.
	Mètres.	Mètres.
1833	61,500	»
1836	51,000	»
1837	211,000	»
1838	351,336	»
1839	251,081	»
1840	69,534	3,025
1841	251,192	9,418
1842	202,672	81,738
1843	294,742	3,920
1844	11,500	3,870
1845	»	5,724
1846	142,730	28,580
1847	174,718	129,695
1848	154,265	103,742
1849	75,850	83,328
1850	103,299	109,777
1851	»	101,483
1852	101,700	150,311
1853	51,500	104,431
Ensemble. .	<u>2,539,189</u>	<u>919,042</u>

Ces chiffres font voir qu'à partir de l'exercice 1840, les rails employés à l'entretien comportent ensemble 36²¹/₁₀₀ p. % du développement total des voies.

Le prix des rails a considérablement augmenté en 1853.

Voici le tableau des variations de ce prix à partir de 1849.

Le tonneau de 1,000 kilogrammes a été payé, savoir :

En 1849, de	fr. 170 à 190 ;
En 1850.	170 ;
En 1851.	172 ;
En 1852, de	164 à 180 ;
En 1853, de	222 à 240.

Le nombre de billes ôtées des voies, en 1853, a été de 64,821, nombre qui se décompose ainsi qu'il suit :

Billes en chêne	48,618
Id. en sapin	8,446
Id. autres essences.	7,053
Id. en fer	704
Total égal	64,821

Les billes ôtées des voies ont été remplacées par 56,719 billes neuves.

La différence entre ces deux nombres provient de l'emploi des rails à double bourrelet, qui, ainsi que cela a déjà été expliqué dans les comptes-rendus antérieurs, permettent d'employer une quantité moindre de billes.

La construction de doubles voies et de voies d'évitement a exigé 18,385 billes neuves, de sorte que le nombre total de billes utilisées en 1853 s'élève à 75,104, parmi lesquelles 4,445 billes en fer, prises sur les 5,000 traverses de l'espèce dont j'ai annoncé l'adjudication dans un des comptes-rendus précédents.

L'annexe n° XVII renseigne le nombre de billes remplacées sur les diverses sections du chemin de fer pendant l'exercice 1853.

Il n'a pas été adjugé de fournitures de billes de sapin pendant cet exercice. Celles qui ont été utilisées provenaient de fournitures antérieures.

L'annexe n° XVIII donne les prix des traverses en bois et en fer.

Les traverses en chêne ont coûté en moyenne	fr. 4 90
Id. en hêtre	2 68
Id. en fer	9 »

Les billes employées successivement, soit pour la construction, soit pour l'entretien, ont été posées dans les voies ainsi qu'il suit :

	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.
	Mètres.	Mètres.
1855	32,743	»
1856	27,894	»
1857	115,000	»
1858	183,444	»
A reporter . . .	359,081	»

	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.
	Mètres.	Mètres.
Report . . .	359,084	»
1839	135,755	5,210
1840	54,005	12,346
1841	132,218	20,558
1842	111,457	45,692
1843	153,792	41,190
1844	6,000	59,497
1845	»	66,493
1846	71,500	84,172
1847	89,508	82,840
1848	84,868	86,965
1849	58,000	85,735
1850	51,852	77,551
1851	»	48,459
1852	27,510	60,902
1853	18,385	56,719
En total . .	<u>1,513,551</u>	<u>833,887</u>

Ces deux nombres étant entre eux dans le rapport de 100 à 63, on peut en conclure que les $\frac{2}{3}$ des billes employées à la construction ont été renouvelées successivement.

L'annexe n° XIX donne la statistique des recettes à partir de l'origine de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 1853.

Compte commercial de 1848 à 1853 inclus.

DOIT.**Capital.**

1848. 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. fr.	202,400,180 84
Loi du 6 mai 1848. — Émission forcée 5 p. % affectée, jusqu'à concurrence de la somme de 11,972,960 francs, au remboursement des émissions de bons du trésor, autorisées par les lois des 5 mars et 13 avril 1845, et du 16 août 1846, s'élevant ensemble à la même somme. (Pour mémoire.)	•
Loi du 21 avril 1848 qui ouvre un crédit de 5,000,000 de francs pour le chemin de fer, sur l'emprunt forcé ci-dessus, ci.	5,000,000 »
Loi du 24 mai qui ouvre un crédit de fr. 2,005,611-38 pour le chemin de fer sur le même emprunt, ci.	2,005,611 38
Intérêts et frais des bons émis en vertu de la loi du 7 mars 1845.	7,500 •
Id. id. du 13 avril 1845.	199,874 75
Id. id. du 16 août 1846.	75,887 36
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836.	884,123 65
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	460,188 29
Frais relatifs à cet amortissement.	448 45
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	904 62
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838.	1,135,003 14
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	699,436 18
Frais relatifs à cet amortissement.	7,298 72
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	24,021 92
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840.	3,577,594 95
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	841,881 87
Frais relatifs à cet amortissement.	7,693 99
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	80,171 75
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,159,429 52
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	249,639 69
Frais relatifs à cet amortissement.	2,941 13
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	27,252 96
Intérêts, du 1 ^{er} juillet au 31 octobre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	378,877 69
Frais relatifs à cet emprunt.	64,746 86
Dépenses d'exploitation.	8,787,480 46
fr.	228,078,199 87

— 1848.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr.	59,933 38
Id. id. d'objets hors d'usage	12,839 70
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	3,479 20
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	17,025 86
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	16,589 83
Id. de la location des buffets-restaurants.	22,158 47
Id. de la location des vidanges.	712 18
Remboursement d'avances faites pour études de chemins de fer	510 08
Produit de l'excédant sur les 10 p. % stipulés pour adjudications d'immeubles.	2,245 44
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	730,374 78
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,280,952 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,051,926 06
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	317,029 17
Recettes de l'exploitation.	12,107,744 56
 Solde au 31 décembre 1848.	 212,454,677 61
Balance fr.	228,078,199 87

DOIT.**Capital.**

1849, 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau fr.	212,454,677 61
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1838	871,550 79
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	472,771 13
Frais relatifs à cet amortissement.	301 11
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	1,236 03
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 juillet 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	632,726 24
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	417,363 26
Frais relatifs à cet amortissement.	4,322 17
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	8,217 94
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	2,954,722 70
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	728,174 63
Frais relatifs à cet amortissement.	6,685 36
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	65,752 22
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	957,593 53
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	210,625 83
Frais relatifs à cet amortissement.	2,252 53
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	22,705 46
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1848 au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	948,928 57
Frais relatifs à cet emprunt.	518 56
Dépenses d'exploitation.	8,298,163 27
fr.	229,085,294 04

— 1849.

AVOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	86,363 17
Id. id. d'objets hors d'usage	4,275 44
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés	2,801 29
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	16,542 10
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	10,771 36
Id. de la location des buffets-restaurants.	13,034 59
Id. de la location des vidanges.	645 84
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	559,212 03
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	645,072 81
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	759,957 15
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	232,029 91
Recettes de l'exploitation	12,935,920 91
Solde au 31 décembre 1849	213,818,667 44
Balance. fr.	229,085,294 04

DOIT.**Capital.**

1850. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. fr.	213,818,667 44
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	854,200 08
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	490,121 85
Frais relatifs à cet amortissement.	107 61
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	653 79
Intérêts, du 1 ^{er} août 1849 au 31 juillet 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	1,092,424 72
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	742,004 60
Frais relatifs à cet amortissement.	7,427 59
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	13,890 02
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	2,502,408 39
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	917,070 41
Frais relatifs à cet amortissement.	7,602 56
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	88,315 13
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842.	1,137,275 50
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	271,793 71
Frais relatifs à cet amortissement.	2,852 25
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	31,232 46
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	948,928 56
Frais relatifs à cet emprunt	124 56
Allocation accordée par la loi du 4 juin 1850 pour payer aux sieurs Legrand et Duez, en exécution d'une transaction conclue, au sujet d'une emprise de terrain, une somme de	78,933 44
Dépenses d'exploitation.	9,182,402 12
fr.	233,188,444 70

— 1850.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr.	28,946 10
Id. id. d'objets hors d'usage	1,425 50
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	1,315 69
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	15,952 61
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	15,073 08
Id. de la location des buffets-restaurants.	12,899 "
Id. de la location des vidanges	577 50
Id. d'excédant de droits d'encau.	103 78
Restant des produits de l'année 1849 perçu en 1850	1,308 28
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	573,075 84
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,138,160 87
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre	925,501 61
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	273,209 97
Recettes de l'exploitation	14,847,540 53
Solde au 31 décembre 1850.	215,343,354 43
Balance. fr.	233,188,444 79

DOIT.**Capital.**

1851. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. fr.	215,343,354 43
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	825,754 23
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	518,567 71
Frais relatifs à cet amortissement.	514 19
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	523 24
Intérêts, du 1 ^{er} août 1850 au 31 juillet 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	1,057,626 92
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	776,812 40
Frais relatifs à cet amortissement.	7,773 83
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,820 88
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840.	3,455,737 21
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	903,739 59
Frais relatifs à cet amortissement.	7,994 47
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	37,789 37
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,123,495 15
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	285,574 06
Frais relatifs à cet amortissement.	2,996 48
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	12,195 32
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	948,928 57
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	94 57
Loi du 20 décembre 1851. — Emprunt 5 p. % affecté à la construction du chemin de fer, jusqu'à concurrence de la somme nominale de	1,500,000 »
Dépenses d'exploitation.	8,933,149 85
fr.	235,813,442 47

— 1851.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	25,381 25
Id. id. d'objets hors d'usage.	4,028 17
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	2,748 11
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	17,072 03
Id. du bangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer et affecté au service de la douane	9,023 .
Id. de la location des buffets-restaurants	12,226 37
Id. de la location des vidanges	626 50
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer	3,290 65
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	615,058 48
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	1,205,918 32
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	961,058 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	284,119 82
Recettes de l'exploitation	15,968,804 91
Solde au 31 décembre 1851	216,704,076 33
Balance. fr.	235,813,442 47

DOIT.**Capital.**

1852. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau fr.	216,704,070 33
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1838	801,305 49
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	543,016 44
Frais relatifs à cet amortissement	539 30
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	712 55
Intérêts, du 1 ^{er} août 1851 au 31 juillet 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1836	1,021,283 38
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	613,175 95
Frais relatifs à cet amortissement	8,357 23
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,696 94
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	3,411,214 74
Somme employée en partie à l'amortissement de cet emprunt.	1,008,262 07
Frais relatifs à cet amortissement	7,164 15
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	59,064 83
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,110,736 21
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	298,333 "
Frais relatifs à cet amortissement	3,066 97
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	20,574 65
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	948,068 53
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	190,645 75
Frais relatifs à cet amortissement	189 62
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	29,056 65
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 20 décembre 1851.	74,626 86
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	7,462 69
Frais relatifs à cet amortissement	5 45
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,236 85
Dépenses d'exploitation.	8,928,424 74
fr.	236,019,277 37

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

1852.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	2,781 78
Id. id. d'objets hors d'usage	5,749 35
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	6,625 47
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	19,325 77
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	5,376 05
Id. de la location des buffets-restaurants.	27,021 87
Id. de la location des vidanges	612 50
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer	3,954 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	589,377 80
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,168,301 10
Somme non employée sur le fonds d'amortissement ci-contre de l'emprunt de 1840	165,734 49
Capital nominal racheté sur le même emprunt au moyen d'une somme de fr. 842,527-58, prise sur le fonds d'amortissement ci-contre	840,117 15
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	297,477 45
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1848 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	189,791 48
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1852 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	7,373 17
Recettes de l'exploitation	17,078,003 06
Solde au 31 décembre 1852	215,611,654 55
Balance. fr.	236,019,277 57

DOIT.**Capital.**

1853. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau	213,611,654 35
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836.	777,699 20
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	566,622 73
Frais relatifs à cet amortissement	562 84
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	680 »
Intérêts, du 1 ^{er} août 1852 au 31 juillet 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	987,010 24
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	847,429 09
Frais relatifs à cet amortissement.	8,939 97
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,822 48
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1852 au 30 avril 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	1,675,543 08
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	533,872 84
Frais relatifs à cet amortissement	4,100 76
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	18,850 81
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1852 au 30 avril 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	545,013 50
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	159,451 25
Frais relatifs à cet amortissement	1,594 51
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	6,074 79
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1852 au 30 avril 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	467,189 34
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	102,119 71
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	1,011 81
Réserve destinée à l'amortissement sur les emprunts 1840-1842 et 1848. . .	5,033,731 31
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1852 au 31 octobre 1853, de l'emprunt autorisé par la loi du 20 décembre 1851	74,120 27
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	15,431 97
Frais relatifs à cet amortissement.	17 22
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	169 25
Dette à 4 1/2 p. % provenant jusqu'à concurrence de la somme de fr. 102,476,105-47 de la conversion des emprunts à 5 p. %, 1840-1842 et 1848 et de la négociation d'une somme de 15,000,000 de francs, autorisée par la loi du 14 juin 1853 et affectée à la construction du chemin de fer jusqu'à concurrence de 4,880,000 francs, ci	107,356,105 47
Intérêts, du 1 ^{er} mai au 31 octobre 1853, de la dette autorisée par la loi du 14 juin 1853	2,415,512 37
Somme employée à l'amortissement de cette dette.	268,390 27
Frais relatifs à cet amortissement	267 04
Frais relatifs à cette dette autres que ceux d'amortissement	118,249 13
Dépenses d'exploitation.	9,782,032 »
fr.	547,390,066 58

N. B. Les chiffres en italique sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés exactement.

— 1853.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	775 "
Id. id. d'objets hors d'usage.	2,997 20
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	3,498 57
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	17,573 04
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane.	14,381 "
Id. de la location des buffets-restaurants.	25,815 60
Id. de la location des vidanges.	592 50
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer.	5,090 "
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	670,165 58
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,128,423 33
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	529,096 40
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	158,025 99
Emploi de la réserve d'autre part pour le remboursement d'un capital nominal de même somme, ci-contre.	5,033,731 31
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1848 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	101,206 33
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1852 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	15,211 07
Capital nominal restant des emprunts à 5 p. % 1840-1842 et 1848 converti en 4 1/2 p. %	102,476,105 47
Capital nominal racheté sur la dette de 1853 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	278,506 17
Recettes de l'exploitation.	19,342,795 95
Montant, au 31 décembre 1853, des approvisionnements au magasin central.	949,355 42
Régie du chemin de fer.	892,234 12
Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature pour la construction du chemin de fer.	4,341,693 03
Solde au 31 décembre 1853.	241,402,945 70
Balance. fr.	347,390,066 58

ANNEXES.

(68)

N° I.

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

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

SOMMES NOMINALES.

Emprunt de fr. 30,000,000 » à 4 p. %, créé avec jouissance du 1^{er} juillet 1836, ayant produit net

Id.	50,850,800 » à 3 p. %,	id.	1 ^{er} août 1838,	id.
Id.	86,940,000 » à 5 p. %,	id.	1 ^{er} mai 1840,	id.
Id.	28,621,718 40 à 5 p. %,	id.	1 ^{er} nov. 1842,	id.
Id.	37,513,940 » à 5 p. %, de 1848,	id.	à partir de diverses époques,	id.
Id.	26,000,000 » à 5 p. %, de 1852,	id.	du 1 ^{er} nov. 1851,	id.
Id.	157,615,300 » à 4½ p. %, de 1853,	id.	1 ^{er} mai 1853,	id.

DESIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	SERVICES.	INTÉRÊTS.	FONDS d'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.
Totaux pour les exercices 1850 et antérieurs..... fr.						
Exercice 1851.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1851	921,380 "	378,620 "	575 74	585 85	1,801,157 57
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1850 au 31 juill. 1851	1,172,700 "	861,352 "	8,619 63	11,998 22	2,034,649 87
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1850 au 31 oct. 1851	4,078,878 20	1,157,321 80	9,456 04	44,603 57	5,270,459 61
Id. de 1842	Id. id.	1,569,289 72	348,043 58	3,631 96	14,863 03	1,733,818 11
Id. de 1848	Id. id.	1,875,697 "	"	"	186 95	1,875,883 95
Exercice 1852.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1852	894,100 "	605,900 "	601 75	795 06	1,801,596 81
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1851 au 31 juill. 1852	1,152,580 "	901,632 "	9,266 52	11,860 80	2,033,459 32
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1851 au 31 oct. 1852	4,026,527 40	1,190,072 60	8,436 "	69,713 44	5,294,571 44
Id. de 1842	Id. id.	1,555,709 76	565,595 54	5,757 87	25,075 33	1,746,116 52
Id. de 1848	Id. id.	1,875,997 "	576,859 40	574 80	57,454 75	2,508,645 95
Id. de 1852	Id. id.	1,500,000 "	150,000 "	94 98	335,105 83	1,765,200 85
						A reporter..

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

SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES NOMINALES.	
fr. 27,364,163 74 dont pour les chemins de fer, fr. 24,524,163 74 représentés par		26,886,438 74			
35,778,033 70	id.	32,267,256 39	id.	45,860,983 17	
82,000,000 "	id.	69,472,643 62	id.	73,657,946 78	
29,250,000 "	id.	24,000,000 "	id.	23,484,486 89	
37,513,940 "	id.	18,978,571 38	id.	18,978,571 38	
26,130,000 "	id.	1,500,000 "	id.	1,492,537 31	
"	id.	"	id.	107,356,103 47	

DES DÉPENSES.		PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.					
PAR EXERCICE.	DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	INTÉRÊTS.	FONDS d'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
120,785,500 58	(V. les comptes-rendus précéd.) Exercice 1851.					Report...	102,792,686 87
	Emprunt de 1856	825,754 25	518,567 71	314 19	525 24	1,345,559 57	
	Id. de 1838	1,037,626 92	776,812 40	7,775 85	10,820 88	1,835,054 05	
12,457,949 09	Id. de 1840	5,433,757 21	965,759 39	7,994,47	57,789 57	4,465,260 64	10,036,958 19
	Id. de 1842	1,125,493 15	235,574 06	2,996 48	12,195 52	1,424,261 01	
	Id. de 1848	948,928 57	"	"	94 57	949,025 14	
	Exercice 1852.						
	Emprunt de 1856	801,505 49	545,016 44	559 30	712 55	1,545,575 78	
	Id. de 1838	1,021,265 58	815,175 95	8,557 25	10,696 94	1,835,495 50	
	Id. de 1840	5,411,214 74	1,008,262 07	7,164 15	59,064 85	4,485,705 79	
14,671,090 67	Id. de 1842	1,110,756 21	298,555 "	5,066 97	20,574 65	1,432,710 85	10,586,776 50
	Id. de 1848	948,068 55	190,645 75	189 62	29,036 65	1,167,960 55	
	Id. de 1852	74,626 86	7,462 69	5 45	19,256 85	101,551 85	
147,892,540 14						A reporter..	125,216,401 56

DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	SERVICES.	INTÉRÊTS.	FONDS d'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL PAR EMPRUNT.
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
Exercice 1853.						Report...
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1833	867,760 »	632,240 »	628 »	758 76	1,501,386 76
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1832 au 31 juill. 1833	1,094,400 »	939,632 »	9,912 67	12,000 »	2,055,944 67
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1832 au 30 avril 1833	1,977,678 20	630,141 17	4,840 21	22,250 »	2,634,909 58
Id. de 1842	Id. id.	664,253 20	194,331 21	1,945 31	7,400 »	867,909 72
Id. de 1848	Id. id.	923,468 30	201,834 63	»	2,000 »	1,127,323 13
Id. de 1852	Du 1 ^{er} nov. 1832 au 31 oct. 1833	1,261,175 »	268,825 »	298 40	2,930 »	1,563,248 40
Id. de 1853	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre 1853	5,546,344 25	594,038 25	302 05	173,607 95	4,114,382 50
						TOTAUX...

Note établissant le montant de la dette à 4 1/2 p. % contractée en 1853

Emprunt à 5 p. % de 1840	.....
Id. de 1842	.....
Id. de 1848	.....
Total.	.....
Capitaux amortis au moyen du fonds d'amortissement.	fr. 10,460,382 40
Capitaux remboursés au moyen de la réserve	5,982,776 27
Capitaux restant convertis en 4 1/2 p. %	.....
Négociation de l'emprunt autorisé par la loi du 14 juin 1853	.....
Négociation autorisée d'une somme de	.....
Négociation de la réserve convertie	.....
Montant de la dette à 4 1/2 p. % créée avec jouissance du 1 ^{er} mai 1853.	.....

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

DES DÉPENSES.		PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.					
PAR EXERCICE.	DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE	INTERÊTS.	FONDS d'amortissement	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
147,892,540 14	Exercice 1853.					Report...	125,216,401 56
	Emprunt de 1836	777,699 20	566,622 73	562 84	680 »	1,345,564 77	
	Id. de 1838	987,010 24	847,429 09	8,939 97	40,822 48	1,854,201 78	
	Id. de 1840	1,675,545 08	553,872 84	4,100 76	48,850 81	2,232,367 49	
13,865,101 76	Id. de 1842	545,015 50	439,431 23	1,594 51	6,071 79	712,431 05	9,606,743 47
	Id. de 1848	467,189 54	102,119 71	»	1,011 81	570,320 86	
	Id. de 1852	74,120 27	13,451 97	17 22	469 25	89,738 74	
	Id. de 1855	2,415,512 57	268,590 27	267 04	118,249 13	2,802,418 81	
161,737,444 90						TOTAL...	132,823,144 83

par le fait de la conversion des emprunts à 5 p. % de 1840-1842 et 1848.

SOMMES NOMINALES.		SOMMES NOMINALES.	
fr. 86,940,000 »	Dont pour les chemins de fer.	fr. 73,657,946 78	
28,621,718 40	Id.	23,484,486 89	
37,513,940 »	Id.	18,978,571 38	
fr. 153,075,658 40	Id.	116,121,005 05	
16,444,158 87	Id.		
	Id. fr. 8,611,168 27	13,644,899 58	
	Id. 5,033,731 31		
fr. 136,631,499 73	Id.	102,476,105 47	
13,000,000 »	Id.	4,880,000 »	
24 »	Id.	»	
5,983,776 27	Id.	»	
fr. 157,615,300 »	Id.	fr. 107,356,105 47	

N° II.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'exercice 1853.

INDICATION DES TRANSPORTS.		QUANTITÉS.	SOMMES DUES AUX PRIX DES TARIFS.	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.	Observations.
Administra- tion des postes.	Dépêches.....	Nombre. 210,544	126,239 40	»	126,239 40	Gratuit.
	Bureaux ambulants....	Voit.-lieues. 247,580	369,814 50	»	369,814 50	Id.
Département de la Guerre.	Militaires.....	Nombre. 83,441	318,662 60	139,331 50	139,331 50	Remise de 50 p. %
	Farines pour les boulan- geries militaires.	Tonneaux. 1,850,560	13,090 02	6,543 01	6,543 01	Id.
	Chevaux de cavalerie...	Nombre. 8,000	174 »	87 »	87 »	Id.
Justice...	Détenus.....	12,977	93,115 78	46,537 89	46,537 89	Id.
	Ophthalmiques.....	Nombre. 153	321 92	160 96	160 96	Remise de 50 p. %
Finances..	Douaniers.....	28,765	32,443 40	»	32,443 40	Gratuit.
Intérieur..	Objets pour l'exposition.	Tonneaux. 15,690	293 92	146 96	146 96	Remise de 50 p. %
	Id. id.	61,480	654 74	»	654 74	Gratuit.
TOTAUX.....			954,850 28	212,829 12	742,001 16	

ROUTE PROPREMENT DITE.									STATIONS.			DÉPENSES GÉNÉRALES.		TOTAL POUR LA ROUTE ET LES STATIONS.		MATÉRIEL DES TRANSPORTS.		Observations.	
DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, FRAIS D'ACQUISITION.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, Ouvrages d'art ET POSE DU RAILWAY, y compris les Ouvrages et fortifications affectés en régie.	FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.										
				BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.														
LIGNE DU NORD.																			
Bruxelles à Malines.....	923,540 61	21,475 17	982,161 82	292,471 51	1,533,740 43	11,140 16	59,173 82	3,603,312 34	Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy.....	13,406 23		Personnel.....	4,588,496 65	Locomotives et accessoires.....	8,398,017 56				
Malines à Anvers.....	917,150 "	57,452 88	2,039,989 43	265,654 30	1,458,244 61	18,515 23	33,728 41	4,770,335 06	Bruxelles (nouvelle station du Nord).....	1,697,270 69		Frais de bureau, impres- sions, reliures, achat de livres, etc.....	227,232 42	Pièces de rechange.....	224,512 96				
Embranchement de Lierre.....	89,891 03	743 15	12,460 30	"	"	"	"	103,094 66	Malines (Allée-Verte). — Vilvorde.....	1,609,721 73		Études de projets, frais d'enquêtes, levés de plans.....	201,936 09	Voitures et approvisionnements de con- structions y relatifs.....	11,749,931 17				
LIGNE DE L'OUEST.																			
Malines à Termonde.....	593,191 53	8,883 93	1,237,442 04	263,650 17	1,488,918 66	14,673 20	231 "	3,408,994 37	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu.....	1,178,768 51		Mobilier, instruments, etc.	137,835 11	Métaux, fers divers, etc.....	1,584,580 05				
Termonde à Gand.....	1,347,158 80	57,013 53	1,505,412 96	302,422 94	1,643,014 01	13,014 36	25,328 79	4,873,567 39	Termonde, Capelle, Malderen, Buggenhout.....	152,233 05		Secours.....	11,071 "	Brouettes, charrettes et canots.....	27,372 11				
Gand à Bruges.....	1,197,640 55	53,107 01	2,167,109 95	404,139 28	1,739,221 85	19,571 99	4,448 23	3,603,058 84	Gand, Wetteren, Audeghem.....	1,150,867 23		Dépenses imprévues et ex- traordinaires.....	200,830 80	Bascules et poids.....	102,620 74				
Bruges à Ostende y compris la branche de raccorde- ment de la station de Bruges au bassin du commerce.	590,306 98	11,660 75	1,540,990 91	234,620 19	1,043,542 80	11,528 43	3,988 47	3,258,608 33	Bruges, Aeltre, Bloemendael.....	390,505 62				Paniers pour le transport des marchan- dises.....	29,900 "				
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY.																			
Gand à Deynze-Peteghem.....	523,802 23	13,568 66	523,224 56	139,683 42	1,632,073 33	371 20	3,591 35	4,438,806 24	Ostende, Plasschendael.....	458,520 60				Objets de ferblanterie.....	63,181 53				
Deynze-Peteghem à Courtray.....	717,141 62	8,003 77	966,730 81	120,800 "	950,223 88	32 30	800 "	5,543,532 12	Templeuve.....	9,477 34				Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, etc.....	538,284 18				
Courtray à la Frontière de France.....	674,483 32	41,856 82	1,458,649 40	239,386 "	514,554 80	1,111 20	1,942 40	5,087,601 51	Tournay.....	242,744 33				Transport de matériel anglais.....	43,035 02				
Mouscron à Tournay.....	922,151 43	9,393 19	1,544,802 29	93,684 "	"	"	"	"	Ans, Fexhe.....	503,971 18				Main-d'œuvre de construction, y com- pris le traitement des surveillants temporaires.....	2,434,092 30				
LIGNE DE L'EST.																			
Malines à Louvain.....	833,064 18	14,960 67	1,731,408 99	277,684 38	1,469,473 93	8,873 80	13,160 27	4,568,650 42	Liège.....	526,142 76									
Louvain à Tirlemont.....	748,733 01	7,620 58	4,028,130 73	194,884 34	1,068,902 43	16,998 94	2,239 73	6,067,351 82	Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée.....	128,210 11									
Tirlemont à Waremmé.....	546,950 82	1,269 08	2,903,839 63	262,533 82	1,298,663 56	13,687 15	"	3,630,786 06	Dalhain, Herbesthal.....	13,210 81									
Waremmé à Ans.....	503,182 49	23,638 68	1,734,164 13	253,433 "	936,591 43	6,104 33	"	3,462,956 10	Verviers.....	550,438 84									
Ans à la Meuse. { Route proprement dite.....	1,564,894 29	19,598 01	1,910,661 33	93,271 83	600,132 80	3,874 03	3,102 60	4,002,533 11	Saint-Trond, Landen.....	116,986 61									
	"	"	1,488,379 61	"	"	"	"	1,488,379 61	Hasselt.....	5,363 46									
Pont du Val-Benoit.....	"	"	1,451,616 86	"	"	"	"	1,451,616 86	Bruxelles (Midi).....	292,706 04									
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	3,517,333 66	80,611 51	17,139,194 39	594,333 72	1,740,936 24	3,906 41	18,171 03	23,114,709 66	Hal, Tubise.....	234,780 90									
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.																			
Landen à Saint-Trond.....	262,294 22	9,711 14	376,347 70	33,383 "	509,720 67	7,394 03	3,046 73	1,224,299 53	Braine-le-Comle.....	187,779 11									
Saint-Trond à Hasselt.....	"	"	7,322 80	861 "	"	"	"	8,183 80	Soignies.....	69,519 09									
LIGNE DU MIDI.																			
Bruxelles à Tubise.....	2,083,067 78	29,033 61	1,636,027 97	327,298 06	1,182,637 72	8,692 68	11,430 03	3,500,227 87	Jurbise.....	69,932 76									
Tubise à Soignies.....	860,138 82	7,348 60	3,008,048 10	163,703 44	878,731 61	1,170 26	241 43	4,922,224 26	Mons.....	490,883 93									
Soignies à Mons.....	1,093,096 99	50,694 53	2,612,003 58	202,303 20	1,530,431 23	"	"	4,693,479 78	Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain.....	351,743 45									
Mons à Quiévrain.....	1,424,501 33	42,433 34	1,856,873 33	262,053 03	1,107,651 71	"	"	780 72	Manège, Ecaussines, Roux, Gosselies, Mar- chiennes.....	49,066 03									
Tournay à Jurbise.....	780 72	"	"	"	"	"	"	"	Charleroy.....	376,632 63									
Branche de raccordement des stations du Nord et du Sud à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	526,534 08	8,910 22	222,340 04	26,180 80	216,490 79	"	7,826 78	1,008,382 71	Florffe, Taminés, Châtelaineau.....	88,733 23									
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.																			
Braine-le-Comte à Charleroy.....	2,072,511 25	42,497 87	3,000,767 21	350,937 04	2,480,434 93	1,072 60	834 "	10,128,894 90	Namur.....	78,677 "									
Charleroy à Namur.....	1,474,542 40	26,083 74	4,196,334 71	333,904 85	1,209,939 84	704 70	1,596 76	7,242,947 "	Ath, Leuze.....	707 46									
TOTAL des dépenses de premier établissement.										Ensemble pour bâtiments et constructions.....			12,012,939 34						
										Ensemble pour dépendances.....			2,473,431 77						
													14,486,371 11	3,187,460 07	144,955,122 03	24,799,365 60			

RÉCAPITULATION
DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Établissement des sections décrétées, y compris la somme de fr. 78,933-44, votée par la loi du 4 juin 1850 et imputable sur le budget de cet exercice.....	123,281,290 83
Construction des bâtiments et dépendances.....	14,486,371 11
Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau)....	5,187,460 07
	144,953,122 03
Matériel des transports.....	24,799,365 60
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement..	169,754,487 63

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE
DES PAYEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

Aux dépenses de premier établissement proprement dit, détaillées dans le tableau ci-contre.....	169,754,487 63
Il faut ajouter, comme imputées sur le fonds spécial de construction, les sommes suivantes:	
A. Sommes restant à la disposition de la régie au 1 ^{er} janvier 1834.....	892,284 12
B. Sommes imputées sur le fonds spécial et employées à couvrir des dépenses autres que celles de premier établissement :	
1 ^o Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1835 et 1836, antérieurement aux allocations du budget, y compris une somme de fr. 74-71 non renseignée dans les dépenses.....	399,985 11
2 ^o Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget..	100,096 27
3 ^o Sommes versées à la caisse du caissier-général de l'Etat, au montant de fr. 12,124-41, provenant des bénéfices sur les houillères de Wandre, cédées au Gouvernement par le sieur Cockerill, à titre de remboursement des avances faites à l'établissement de Seraing.....	713,103 79
	12,124 41
TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction	171,359,875 54

N° IV.

Situation des emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie à la construction du chemin de fer de l'État, savoir : à l'échéance du 1^{er} janvier 1854 pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1^{er} août 1853 pour l'emprunt à 3 p. % et à celle du 1^{er} novembre 1853 pour les emprunts à 5 p. % et à 4 1/2 p. %.

TAUX D'INTÉRÊT DES EMPRUNTS.	CAPITAUX PRIMITIFS DES EMPRUNTS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.	PARTIE DES EMPRUNTS AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER.		
				CAPITAUX PRIMITIFS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.
4 %	30,000,000 »	8,834,593 61	21,165,406 39	26,886,438 74	7,964,092 »	18,922,346 74
3 %	50,850,800 »	15,314,655 88	35,539,144 12	45,860,983 17	13,809,174 93	32,051,808 24
5 %	26,000,000 »	393,447 45	25,606,582 55	1,492,537 31	22,584 24	1,469,953 07
4 1/2 %	^(a) 157,645,300 »	408,889 96	157,206,410 04	^(a) 107,356,105 47	278,506 17	107,077,599 30
Totaux.	264,466,100 »	24,948,556 90	239,517,543 10	181,596,064 69	22,074,357 34	159,521,707 35

(a) L'emprunt à 4 1/2 p. % provient de la conversion faite en 1853 des emprunts à 5 p. % 1840-1842 et 1848 et de la négociation d'une somme de 15,000,000 de francs autorisée par la loi du 14 juin 1853.

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

(77)

N° V.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports pendant
l'année 1853.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS							BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS			1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	TOTAL.	
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL.				AU MINIMUM.	AU POIDS TAIÉ.						
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.					Par colis	Quint.						
JANVIER....	26,551	80,665	205,507	312,723	1,282	2,141	316,146	4,998	5,219	28	118	92	379	589	9,547
FÉVRIER....	23,810	71,383	164,209	259,492	970	3,292	263,763	4,573	5,012	16	112	119	438	667	8,585
MARS	30,166	88,173	205,590	323,929	1,634	4,220	329,783	5,729	6,345	20	165	117	512	794	9,748
AVRIL.....	31,544	88,090	216,680	337,214	1,950	3,990	343,154	6,409	7,122	99	150	102	370	622	9,875
MAI.....	39,342	97,174	277,730	414,246	13,992	5,827	433,865	7,203	8,952	134	193	149	581	923	10,602
JUIN.....	51,725	102,045	237,536	391,906	2,536	10,679	405,121	7,593	10,557	153	154	116	468	738	9,305
TOTAUX....	203,138	529,030	1,307,342	2,039,510	22,373	29,949	2,091,832	36,505	43,207	459	692	695	2,746	4,333	57,642

MARCHANDISES.												TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	
GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.									
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE de WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 100 kilogr.		Àvec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION		TOTAL.	Àvec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION		TOTAL.		
	Quintaux.	Quintaux.		CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.		CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.					
				Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
38,630	11,927	5,741	17,668	2,600	17,909	350	20,868	613	16,686	85,184	102,483	"	"
36,334	11,665	5,236	16,901	2,514	16,318	351	19,183	658	25,528	82,121	98,307	"	"
45,009	15,050	6,590	21,646	2,869	19,606	539	23,014	773	20,685	103,226	124,684	"	"
47,082	14,718	6,834	21,552	2,820	19,351	672	22,843	672	21,506	96,724	118,902	70	350
51,349	14,936	7,540	22,485	2,813	18,383	691	21,887	562	21,070	96,442	118,054	"	"
48,230	14,608	7,943	22,551	3,232	18,707	783	22,732	539	21,135	103,438	125,112	"	"
266,694	82,904	39,899	122,603	16,848	110,274	3,405	130,527	3,817	116,610	567,115	687,542	70	350

DESIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS							BAGAGES.		TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.		
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	au MINIMUM. — Par colis.	au POIDS TAXÉ. — Quintaux.	NOMBRE de colis. — Taxes uniformes.	De 2 à 10 kilog. et plus.	
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL.							NOMBRE de colis taxés AU MINIMUM.	POIDS TAXÉ. — Kilog.
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.									
JUILLET.....	57,202	113,725	273,724	444,651	21,556	5,115	471,322	8,305	12,580	10,557	4,478	90,827
AOUT.....	81,481	144,552	298,002	524,035	18,213	8,166	550,394	10,871	17,408	10,978	4,161	99,030
SEPTEMBRE...	66,783	142,236	300,784	509,803	12,069	8,624	530,548	10,376	14,716	11,043	4,311	91,103
OCTOBRE.....	49,021	103,599	262,459	415,079	4,811	3,555	423,445	7,724	10,222	12,406	4,740	93,496
NOVEMBRE....	36,857	77,589	213,424	327,870	2,757	2,684	333,311	5,318	6,381	11,687	3,746	87,161
DÉCEMBRE....	37,412	80,178	162,015	279,605	1,662	3,142	284,409	4,551	5,393	12,300	4,143	110,012
TOTAUX....	328,736	661,929	1,510,408	2,501,073	61,068	31,286	2,593,427	47,145	66,702	68,969	25,585	577,629

RÉCAPI

des 1^{er} et 2^e semestres

1 ^{er} SEMESTRE.	203,138	529,030	1,307,342	2,039,510	22,373	29,949	2,091,832	36,505	43,207	"	"	"
2 ^e ID.	328,736	661,929	1,510,408	2,501,073	61,068	31,286	2,593,427	47,145	66,702	68,969	25,585	577,629
TOTAL GÉNÉRAL.	531,874	1,190,959	2,817,750	4,540,583	83,441	61,235	4,685,259	83,650	109,909	68,969	25,585	577,629

TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).							TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					
NOMBRE de colis taxés ou similaires.	De 10 à 500 kilog.			Prix par 100 kilog.			TARIF spécial. — Bouilles, etc. — Tonn.	Abonnement.		TOTAL. — — Tonn.	FINANCES GROUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL	
	De 100 kil. et moins.		Au-dessus de 100 kil. Quint.	1 ^{re} CLASSE. — Tonn.	2 ^e CLASSE. — Tonn.	3 ^e CLASSE. — Tonn.	NOMBRE de vagrans.	POIDS TAXÉ. — Tonn.	1 ^{re} catégorie.					2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
	NOMBRE d'expédi.	POIDS.																
	Quint.	Quint.																
7,046	25,015	14,627	38,615	19,519	31,873	75,338	12,369	23	130	139,279	3,718	128	90	151	108	542	891	
6,759	24,389	17,323	29,586	20,981	27,861	76,602	20,701	47	235	146,400	7,040	128	76	160	81	401	721	
6,921	24,668	17,240	29,432	20,485	29,781	82,803	25,177	69	345	155,591	7,152	158	47	127	81	417	702	
7,273	27,605	19,639	33,914	23,213	31,881	87,699	27,251	29	143	173,389	6,947	100	49	97	72	426	635	
6,174	24,497	17,523	31,913	23,523	31,952	92,470	30,318	492	2,450	180,723	7,337	67	71	91	70	420	652	
6,200	23,187	17,811	30,387	21,297	29,029	89,061	29,580	2,269	12,252	181,219	14,335	75	81	89	88	289	517	
40,373	149,561	104,163	194,077	129,018	185,397	504,223	145,396	2,932	15,567	979,601	51,529	656	405	715	503	2,525	4,148	

TULATION

de l'exercice 1853.

"	266,604	82,904	39,899	130,527	"	657,512	"	70	350	818,419	57,642	459	"	892	695	2,746	4,333
40,373	149,561	104,163	194,077	129,018	185,397	504,223	145,396	2,932	15,567	979,601	51,529	656	405	715	503	2,525	4,148
40,373	416,255	187,037	237,976	239,545	185,397	1,191,765	145,396	3,002	15,917	1,793,020	109,171	1,115	405	1,607	1,198	5,271	8,471

État récapitulatif, PAR MOIS, des recettes en général, pendant les six premiers mois de l'année 1853.

Désignation des mois.	VOYAGEURS							BAGAGES.			ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	MARCHANDISES.															PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	TRANSPORT		TOTAL.		1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.	TOTAL.		GRANDE VITESSE.			PETITE VITESSE.									TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	PRODUITS DIVERS.	TOTAL.				
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.	AU POIDS.								EXPÉDITIONS			MARCHANDISES ORDINAIRES.			PRODUITS FAVORISÉS.												
																	DE 100 KILOG. ET MOINS.	AU-DESSUS DE 100 KILOG.	TOTAL.	AVEC REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	AVEC REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.								
																					CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS.			CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS.									
Janvier.....	123,798 48	174,300 23	197,792 72	495,891 43	1,672 77	7,349 55	501,913 45	2,353 50	25,624 16	27,977 66	1,738 55	1,019 74	1,277 81	9,525 48	11,823 03	6,744 89	44,810 64	10,248 45	55,059 09	27,726 04	150,605 94	2,445 29	180,777 27	4,805 37	106,224 58	262,248 82	373,278 77	"	7,746 90	616,862 03	21,372 35	1,191,431 96	22,419 71	1,216,851 67	
Février.....	111,760 75	158,281 50	160,159 "	433,201 25	1,326 50	10,995 54	445,526 38	2,143 50	24,189 16	26,332 96	1,229 35	1,077 31	1,667 47	10,837 93	13,582 71	5,811 05	44,662 24	9,185 65	53,847 89	27,062 03	140,445 66	2,277 84	169,485 53	5,189 95	98,297 21	246,869 65	350,356 81	"	7,489 75	581,179 98	17,181 19	1,090,813 62	18,662 98	1,109,506 60	
Mars.....	145,019 11	196,575 35	199,664 78	541,289 24	2,247 41	11,949 50	558,186 15	2,684 50	31,458 06	34,142 56	2,060 15	1,462 14	1,629 61	12,528 77	15,620 52	6,290 78	55,990 09	12,115 08	68,105 17	30,223 65	168,686 79	3,812 95	202,723 39	6,077 79	130,911 64	319,584 59	456,574 02	"	8,987 21	736,389 79	16,152 32	1,369,412 27	23,272 96	1,392,715 23	
Avril.....	151,285 01	201,305 25	223,658 22	576,248 51	2,658 43	16,166 95	598,373 89	3,007 "	31,776 91	37,783 91	3,998 70	1,416 81	1,465 50	8,753 53	11,635 87	6,885 84	53,377 67	12,258 23	65,635 90	30,221 39	167,365 20	4,890 58	202,477 17	5,150 85	138,515 56	296,634 71	410,301 12	1,715 "	9,629 54	719,758 73	17,869 39	1,396,306 33	20,687 76	1,416,994 09	
Mai.....	191,609 87	216,970 09	280,211 89	691,791 85	25,072 19	21,101 61	737,965 65	3,371 "	45,819 13	49,220 13	6,431 90	1,892 63	2,026 74	12,719 38	16,668 75	7,662 59	56,047 88	11,370 75	70,418 63	29,762 53	159,883 72	5,203 75	191,850 "	4,293 24	135,247 93	292,085 09	431,626 26	"	9,019 86	705,914 75	16,231 05	1,510,100 82	19,076 85	1,529,177 67	
Juin.....	258,391 17	210,990 51	212,712 27	712,096 95	3,812 65	30,761 65	746,671 25	3,514 99	56,572 91	60,411 90	8,016 50	1,552 93	1,563 73	10,937 51	11,051 20	6,183 39	51,481 52	11,691 28	69,175 80	31,267 67	165,024 19	5,787 82	202,079 98	4,070 35	136,272 10	325,981 55	466,324 30	"	8,497 02	716,077 10	17,707 97	1,599,155 31	23,861 26	1,623,016 57	
TOTAUX.....	990,897 12	1,158,425 93	1,301,198 88	3,453,521 93	36,790 04	101,624 80	3,591,936 77	17,101 49	218,470 63	235,572 12	23,508 15	8,421 59	9,630 86	65,332 63	83,385 08	39,878 51	309,373 01	72,869 11	382,242 18	176,263 31	951,711 80	21,418 23	1,152,393 31	29,587 55	715,169 32	1,713,101 11	2,518,161 28	1,715 "	51,370 28	1,106,182 38	109,517 27	1,189,980 31	127,981 52	1,317,961 83	

État récapitulatif, PAR MOIS, des recettes en général, pendant les six derniers mois de l'année 1853.

Désignation DES MOIS.	VOYAGEURS							BAGAGES.			TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.				TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).						Tarif N° 4.	FRAIS ACCESSOIRES.										TOTAL GÉNÉRAL des FINANCES et marchandises.	TARIF N° 5. ÉQUIPAGES.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.					PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	Au MINIMUM.	Au POIDS.	TOTAL.	De 2 kil. et au-dessous. — Taxe uniforme.	De 2 à 10 kilog. ET PLUS. EXPÉDITIONS TAXÉES		TOTAL.	De 10 à 500 kilog. et plus.				1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TARIF SPÉCIAL.	ABONNEMENT.		TOTAL.	FINANCES.	Bulletins.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Engins extraordinaires et frais imprévus.	TOTAL.	GRAYE VITESSE. Par WAGON.	PETITE VITESSE. PAR EXPÉDITION.			TOTAL.								
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.								Au MINIMUM.	Au POIDS.		par expédition.	DE 100 KILOG. et moins.	AU-DESSUS de 400 kilog.	DROIT d'abonnement.					FRAIS de transport.																							
																								1 ^{re} catégorie.											2 ^e catégorie.				3 ^e catégorie.							
Juillet.....	299,740 47	238,045 64	277,701 91	815,488 02	49,919 90	23,825 52	889,233 44	3,779 25	69,136 75	72,916 "	2,560 88	1,438 97	9,487 10	13,486 95	2,677 84	26,994 98	56,630 33	86,303 15	169,735 01	177,823 23	256,458 04	36,823 63	105 "	351 "	631,295 91	5,184 63	5,797 57	932 70	24,080 63	24,251 28	1,051 01	1,063 87	57,207 06	793,477 70	6,287 41	2,842 05	1,478 87	1,633 73	11,272 52	17,228 07	15,856 27	1,791,998 89	27,397 49	1,822,396 38		
Août.....	415,726 "	329,596 43	323,359 59	1,068,682 02	37,937 03	36,602 99	1,173,212 04	4,950 62	97,829 36	102,779 98	2,584 38	1,381 86	9,869 01	13,835 25	2,502 29	36,832 44	39,565 80	78,900 53	176,008 09	153,263 99	275,271 58	47,545 44	315 "	634 50	653,038 60	4,965 49	5,837 45	1,348 69	23,339 70	26,313 82	1,084 84	351 50	58,296 "	809,035 87	6,621 80	3,531 50	1,562 12	1,157 31	9,711 30	15,962 23	14,733 24	2,122,345 16	31,558 62	2,153,903 78		
Septembre.....	357,005 57	308,403 50	321,606 43	987,015 50	17,643 81	24,821 78	1,029,481 09	4,723 87	81,512 77	86,236 64	2,610 75	1,439 33	9,003 73	13,053 81	2,502 30	40,339 24	39,342 09	82,183 63	173,757 34	159,350 25	303,552 55	60,590 75	140 "	895 50	698,286 39	4,964 65	5,590 05	1,336 49	22,976 24	26,133 54	1,429 60	824 31	58,290 23	856,778 71	7,811 10	2,106 90	1,256 45	1,234 69	9,555 65	14,153 69	14,778 16	2,009,269 39	25,658 14	2,034,927 53		
Octobre.....	238,943 44	219,701 50	269,437 22	728,082 16	6,653 02	17,432 23	752,167 41	3,499 12	53,534 63	57,033 75	2,933 39	1,667 88	9,778 11	14,379 38	2,704 47	42,292 80	43,465 35	88,462 62	181,715 88	196,283 55	316,733 31	75,924 20	140 "	388 50	771,185 44	4,419 90	6,102 43	1,657 67	25,599 93	28,039 28	1,599 43	847 24	63,815 98	912,293 32	6,110 40	1,679 50	923 97	1,071 84	10,951 18	14,636 49	14,722 96	1,786,964 33	20,991 35	1,807,955 68		
Novembre.....	171,259 10	162,540 "	215,389 81	549,189 "	3,905 96	12,090 83	565,185 79	2,440 "	33,202 13	35,642 13	2,757 45	1,300 15	9,016 62	13,074 22	2,278 90	37,735 56	41,760 01	81,774 47	186,386 91	186,242 07	334,607 14	83,032 78	6,140 "	9,927 "	806,595 90	5,219 20	6,086 48	1,088 07	23,331 38	26,533 42	1,627 78	970 "	59,637 13	966,300 92	2,748 70	3,357 30	922 50	1,062 78	11,254 70	16,597 28	15,112 36	1,601,617 18	19,006 97	1,620,624 15		
Décembre.....	171,384 77	158,755 90	132,405 16	482,545 83	2,253 11	11,359 73	496,158 97	2,092 87	29,299 21	31,392 08	2,919 47	1,369 76	11,299 65	15,588 88	2,284 09	41,699 20	39,529 30	83,512 59	167,437 55	158,811 82	333,690 34	87,453 32	49,100 85	42,697 10	839,399 98	10,046 28	6,036 68	1,134 15	23,306 69	24,464 76	1,679 57	721 94	57,343 99	1,005,891 72	3,963 60	3,806 50	815 "	1,218 98	6,540 40	12,350 88	15,505 75	1,565,293 "	19,730 60	1,585,023 60		
TOTAUX.....	1,684,059 44	1,417,012 97	1,559,900 12	4,661,002 53	118,303 13	126,133 08	4,905,438 74	21,485 73	364,514 85	385,000 58	16,356 32	8,597 95	58,454 22	83,418 49	14,949 89	225,894 22	260,292 88	501,136 99	1,045,010 78	1,031,774 91	1,820,781 96	391,370 12	55,940 85	54,893 60	4,399,802 22	34,800 15	35,450 66	7,517 77	142,654 77	135,746 10	8,472 23	4,778 86	354,620 39	5,373,778 24	33,573 01	17,324 65	6,958 91	7,379 33	59,295 75	90,958 64	90,738 74	10,880,487 95	141,343 17	11,024,831 12		

RÉCAPITULATION des 1^{er} et 2^e semestres de l'exercice 1853.

1 ^{er} semestre.....	990,897 12	1,158,425 93	1,301,198 88	3,453,521 93	36,790 04	101,624 80	3,591,936 77	17,101 49	218,470 63	235,572 12	"	"	"	"	"	309,373 01	72,869 11	382,242 18	1,152,393 31	"	2,518,461 28	"	1,715 "	3,672,569 62	39,878 51	"	"	"	"	"	"	51,370 28	1,110,060 92	23,508 15	"	8,421 59	9,630 86	65,332 63	83,385 08	109,517 27	8,160,980 31	127,984 52	8,317,964 83	
2 ^e id.	1,681,059 11	1,417,012 97	1,559,000 12	4,661,002 53	118,303 13	126,133 08	4,905,438 74	21,485 73	361,514 85	386,000 58	16,366 32	8,597 95	58,454 22	83,418 49	14,949 89	225,894 22	260,292 88	501,139 99	1,045,040 78	1,031,774 91	1,820,781 96	391,370 12	55,940 87	54,893 60	4,399,802 22	34,800 15	35,450 66	7,517 77	142,654 77	155,746 10	8,472 23	4,778 86	351,620 39	5,373,778 24	33,573 01	17,324 65	6,958 91	7,379 33	50,295 75	90,958 64	90,738 74	10,880,487 95	144,343 17	11,024,831 12
TOTAUX GÉNÉRAUX.	2,674,956 56	2,575,468 90	2,864,099 "	8,114,524 46	155,093 17	227,757 88	8,497,375 51	38,587 22	582,985 48	621,572 70	16,366 32	8,597 95	58,454 22	83,418 49	14,949 89	535,267 26	333,162 32	883,379 47	2,197,434 12	1,051,774 91	4,339,243 24	391,370 12	55,940 87	56,608 60	8,072,371 84	74,078 69	35,450 66	7,517 77	142,654 77	155,746 10	8,472 23	4,778 86	405,990 67	9,510,839 16	57,081 16	17,324 65	15,380 50	17,010 19	124,628 38	174,343 72	200,256 01	19,070,468 26	272,327 69	19,342,795 95

N^o VII^{1o}

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports,
pendant les six premiers mois de l'année 1853.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.							AU POIDS TAXÉ.
NORD.	Bruxelles (Id. L.Y. et Entrepôt)	40,733	76,501	100,061	217,297	2,342	3,771	223,410	4,924	6,497	62	56	48	83	187	6,041
	Vilvorde	1,874	11,207	25,591	38,672	164	421	39,257	168	42	"	"	"	"	"	118
	Malines	8,636	30,187	49,895	88,938	1,983	417	91,338	1,552	709	3	83	76	155	314	895
	Duffel	471	3,962	8,360	12,793	96	12	12,901	193	66	"	"	"	"	"	37
	Contich	73	837	4,117	5,027	"	13	5,040	29	5	"	"	"	"	"	10
	Vieux-Dieu	140	1,246	6,358	7,774	"	5	7,779	"	"	"	"	"	"	"	"
	Anvers	17,435	34,957	38,476	90,846	1,904	620	93,372	1,978	3,323	9	47	45	364	456	4,561
	TOTAL	69,604	158,897	232,818	461,349	6,489	5,259	473,097	8,844	10,642	74	186	169	602	957	11,662
OUEST.	Capelle	93	921	6,109	7,123	"	18	7,141	"	"	"	"	"	"	"	"
	Londerzeel	136	753	3,560	4,449	"	7	4,456	"	"	"	"	"	"	"	"
	Malderen	46	166	1,405	1,617	"	3	1,620	9	4	"	12	27	6	45	13
	Duggenhout	74	678	3,629	4,381	"	20	4,401	23	4	"	2	1	9	12	6
	Termonde	1,603	6,447	17,231	25,281	1,292	234	26,807	385	138	"	8	4	46	58	356
	Auvelghem	397	2,388	4,302	7,087	297	37	7,421	167	64	"	"	"	"	"	76
	Gysseghem	12	51	313	376	"	"	376	"	"	"	"	"	"	"	"
	Abst.	248	613	1,945	2,806	32	4	2,872	37	18	"	"	"	"	"	3
	Wiebelen	56	333	2,742	3,131	1	"	3,132	"	"	"	"	"	"	"	1
	Wetteren	514	2,123	11,238	13,875	"	85	13,960	127	46	"	4	12	12	28	260
	Melle	165	1,052	4,300	5,517	"	"	5,517	"	"	"	"	"	"	"	"
	Gand	10,902	29,463	71,062	111,427	2,331	2,173	115,931	1,761	2,055	12	86	57	321	464	2,856
	Landeghem	85	499	2,807	3,391	"	"	3,391	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hansbeke	43	418	1,615	2,106	"	"	2,106	"	"	"	"	"	"	"	"
	Aelre	148	1,476	5,565	7,189	6	13	7,208	60	30	"	18	7	4	23	121
	Bloemendaal	137	840	4,975	5,952	"	51	6,003	42	11	"	"	"	"	"	22
	Oostcamp	5	41	248	294	"	"	294	"	"	"	"	"	"	"	"
	Bruges { Station	3,888	12,416	28,160	44,464	1,734	773	46,971	667	653	4	18	20	80	118	1,051
	Bruges { Bassin	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Jabbeke	43	335	3,345	3,723	"	"	3,723	"	"	"	"	"	"	"	"
	Plassebendaale	50	613	3,848	4,511	"	"	4,511	15	6	"	"	"	"	"	9
	Ostende	3,264	9,133	13,502	25,899	301	85	26,285	507	1,301	5	3	"	7	10	1,557
	Nazareth	46	176	2,447	2,669	"	"	2,669	"	"	"	"	"	"	"	1
	Deynze	317	3,082	13,636	17,035	392	21	17,358	206	135	"	23	2	17	42	124
	Machelen	2	31	154	187	"	"	187	"	"	"	"	"	"	"	"
	Olsène	4	247	1,872	2,123	"	"	2,123	"	"	"	"	"	"	"	"
	Waereghem	115	1,269	11,165	12,549	"	8	12,557	73	24	"	2	"	3	5	156
	Boerlebeke	90	1,052	5,727	6,869	"	3	6,872	29	13	"	"	"	1	1	60
	Courtray	2,203	9,709	31,470	43,382	439	447	44,268	954	610	"	19	12	94	126	1,687
	Houscron	642	4,789	21,546	26,977	1	104	27,082	542	188	4	6	3	15	24	295
	Néchin	53	732	5,368	6,153	"	4	6,157	27	6	"	1	"	2	3	61
	Templeuve	77	633	2,260	2,970	"	"	2,970	7	6	"	"	"	"	"	10
	Toornay	3,876	12,494	30,252	46,622	584	328	47,534	1,166	756	2	29	8	14	51	909
	Havannes	11	223	1,180	1,414	"	"	1,414	"	"	"	"	"	"	"	1
	Barry et Maulde	101	325	1,984	2,413	"	"	2,413	14	3	"	"	"	"	"	20
	Leuze	740	4,374	13,433	18,547	11	15	18,573	429	180	"	8	4	4	16	496
	Ligne	134	497	2,615	3,246	"	11	3,257	19	15	"	22	4	"	26	43
	Ath	787	5,073	17,816	23,676	441	101	24,218	377	210	"	14	8	2	24	484
	Maffles	63	331	1,318	1,772	"	2	1,774	19	4	"	1	"	"	1	27
	Chièvres et Attres	58	539	1,446	2,043	"	2	2,045	17	6	"	"	"	"	"	78
	Bruglette	766	2,122	5,605	7,693	"	10	7,693	110	60	2	3	"	1	4	127
	Lens	92	741	2,555	3,388	"	11	3,399	23	13	"	"	"	"	"	54
	TOTAL	32,116	119,231	365,210	516,557	7,772	4,570	528,899	7,814	6,568	29	279	170	638	1,087	10,304

MARCHANDISES.													
GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABBONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en quintaux.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS. Tonneaux.
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS DE 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.		
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			
49,913	11,112	4 808	15,950	4,083	6,865	5	10,953	468	2,767	4,466	7,701	"	"
1,428	307	40	356	182	100	"	291	58	208	233	490	"	"
7,489	1,927	1,123	3,050	40	2,077	"	2,478	105	1,403	617	2,125	"	"
1,196	242	3	245	31	92	10	136	11	124	59	194	"	"
273	71	22	93	9	2	"	11	3	72	"	75	"	"
119	39	5	44	"	6	"	6	"	21	"	21	"	"
26,171	7,737	6,110	13,877	2,469	16,714	105	19,288	893	24,890	5,924	31,807	"	"
88,589	21,465	12,150	33,615	7,178	25,865	120	33,163	1,538	29,385	11,299	42,422	"	"

180	52	21	73	3	70	"	73	2	88	108	198	"	"
180	61	43	104	4	41	"	55	5	62	"	67	"	"
126	35	49	84	21	11	"	35	4	151	79	237	"	"
250	79	17	96	16	15	"	31	9	169	31	200	"	"
3,546	1,091	598	1,691	478	2,577	"	3,055	27	711	391	1,129	"	"
1,575	373	51	424	157	183	"	340	10	301	496	807	"	"
13	5	"	5	0	"	"	0	"	"	"	"	"	"
264	61	10	71	14	25	"	39	1	7	"	8	"	"
237	73	39	114	9	3	"	12	1	"	"	1	"	"
1,090	230	373	603	58	316	"	374	13	105	28	146	"	"
449	107	17	124	5	13	"	18	"	"	"	"	"	"
18,742	5,369	4,266	9,628	1,542	8,817	62	10,411	251	1,992	2,211	4,487	"	"
101	30	4	34	1	11	"	12	1	7	5	13	"	"
36	10	1	11	"	2	"	2	"	19	15	34	"	"
591	138	108	246	49	322	"	371	6	127	35	168	"	"
149	36	25	61	5	127	"	132	"	115	38	153	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5,338	1,170	244	1,414	180	534	"	714	51	419	53	523	"	"
"	"	"	"	34	37	40	111	"	59	598	657	"	"
31	10	"	10	"	3	5	8	5	39	190	240	"	"
71	22	"	22	"	"	"	"	1	6	268	275	"	"
6,442	1,817	368	2,185	85	1,121	30	1,236	251	2,300	1,224	3,775	"	"
49	8	6	14	0	1	"	1	0	1	"	1	"	"
923	238	727	965	28	349	"	377	2	169	75	246	"	"
2	0	"	0	"	0	"	0	0	"	"	0	"	"
42	9	1	10	3	12	"	15	0	10	"	10	"	"
605	202	323	525	14	269	"	283	6	156	965	1,137	"	"
255	57	19	76	26	103	"	134	7	188	200	395	"	"
4,300	1,468	955	2,423	255	3,783	10	4,048	224	1,621	986	3,031	"	"
1,305	339	119	458	128	1,038	"	1,166	20	296	3,133	3,449	"	"
125	26	2	28	0	27	"	27	"	186	76	262	"	"
120	23	1	24	0	15	"	15	"	64	377	441	"	"
5,145	1,433	686	2,119	282	2,506	50	2,838	92	1,273	11,949	13,314	"	"
19	3	1	4	0	61	"	61	"	11	"	11	"	"
48	11	1	12	0	21	"	21	"	14	50	64	"	"
3,113	750	286	1,036	171	1,705	10	1,886	41	991	2,240	3,272	"	"
199	53	13	66	12	70	"	82	"	21	60	81	"	"
2,359	625	172	797	212	1,874	"	2,086	14	364	818	1,126	"	"
126	31	9	40	4	38	349	391	0	416	1,157	1,573	"	"
291	4	3	48	9	18	"	27	1	21	1,476	1,498	"	"
505	133	45	183	5	190	"	195	"	48	318	366	"	"
257	82	20	102	9	43	"	52	1	45	434	480	"	"
51,411	15,389	11,534	26,922	3,819	26,359	576	30,751	1,045	12,768	31,143	43,957	"	"

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL.		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.							AU POIDS TAXÉ.
EST.	Haccht	139	1,427	4,675	6,241	"	21	6,262	"	"	"	"	"	"	"	"
	Wespelaar	21	235	175	431	"	"	431	"	"	"	"	"	"	"	"
	Louvain. { Station	7,395	20,000	23,650	51,055	938	615	52,808	1,278	733	"	38	52	61	151	1,202
	{ Bassin	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck	166	957	2,185	3,308	"	"	3,308	23	3	"	"	"	"	"	50
	Tirlemont	2,334	8,835	15,161	26,330	61	277	26,689	643	417	"	47	57	251	355	762
	Esmael	1	17	251	269	"	"	269	"	"	"	"	"	"	"	"
	Landen	571	2,449	8,578	11,598	42	15	11,655	175	46	"	16	15	36	67	480
	Velm	22	162	866	1,050	"	"	1,050	"	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond	648	4,257	12,994	18,099	7	2	18,108	425	223	1	29	10	114	153	493
	Cortenbosch	51	302	1,977	2,330	"	"	2,330	"	"	"	"	"	"	"	"
	Alken	51	376	1,819	2,246	"	"	2,246	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hasselt	655	2,930	9,082	12,667	1,115	74	13,856	197	188	"	21	24	170	215	596
	Gingelom	15	269	762	1,047	"	"	1,047	"	"	"	"	"	"	"	11
	Roux	18	153	766	937	"	1	938	"	"	"	"	"	"	"	"
	Wareme	393	2,735	8,895	12,023	97	75	12,195	183	63	1	13	8	18	39	437
	Fexhe	41	1,430	6,680	8,151	"	"	8,151	24	4	"	2	3	6	11	71
	Ans	207	1,103	7,098	8,404	23	"	8,427	39	17	"	9	6	44	59	112
	Hautpré	316	3,095	9,332	12,801	214	"	13,017	155	62	"	8	14	"	22	126
	Liège { Station	11,743	21,205	37,248	70,201	1,354	1,632	73,197	1,838	2,621	16	28	17	21	66	3,138
	{ Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Chênée	592	2,992	12,899	16,393	2	38	16,433	102	97	"	2	2	79	83	633
	Chaudfontaine	416	1,450	6,295	8,161	"	"	8,161	75	42	"	1	"	"	1	24
	Le Trooz	158	781	6,352	7,291	"	"	7,291	"	"	"	"	"	"	"	1
	Nessonvaux	140	1,141	6,436	7,717	"	"	7,717	43	5	"	"	"	"	"	23
	Pepinster	900	4,237	13,156	18,293	"	457	18,750	241	125	"	6	10	3	19	288
Spa	371	728	1,157	2,256	"	"	2,256	71	189	"	"	"	"	"	"	
Ensival	113	437	3,259	3,859	1	"	3,860	34	10	"	"	"	"	"	84	
Verviers	4,293	12,258	37,470	54,021	1	196	54,218	1,340	1,203	4	11	11	87	109	1,507	
Dalhain	255	1,031	9,660	10,946	"	"	10,946	55	20	"	"	"	"	"	133	
Herbesthal	446	1,425	5,312	7,183	1	337	7,521	177	148	"	"	"	3	3	108	
TOTAL		32,643	98,467	254,200	385,310	3,586	3,940	393,136	7,118	6,216	22	231	229	693	1,353	10,281

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en Quintaux.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 100 kilogr. et MOINS. — Quintaux.	AU-DESSUS de 100 kilogr. — Quintaux.		Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux.	DE STATION A STATION.		TOTAL. — Tonneaux.	Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux.	DE STATION A STATION.		TOTAL. — Tonneaux.		
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. — Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris. — Tonneaux.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. — Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris. — Tonneaux.			
310	85	7	92	6	31	"	37	1	223	268	492	"	"
15	3	"	3	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"
7,184	1,897	2,032	3,929	664	3,283	"	3,947	189	2,265	1,977	4,431	"	"
"	"	"	"	17	1,145	73	1,235	"	1,562	8,509	10,071	"	"
225	41	"	41	8	3	"	11	9	93	165	267	"	"
3,540	1,135	643	1,778	285	1,170	"	1,461	27	1,556	2,802	4,385	"	"
42	6	"	6	7	293	"	300	4	114	718	836	"	"
770	156	79	235	7	437	"	444	5	267	2,741	3,013	"	"
27	5	1	6	"	3	"	3	"	8	25	33	"	"
1,679	450	278	728	29	968	41	1,038	20	918	4,069	5,037	"	"
58	13	"	13	1	9	"	10	"	38	63	101	"	"
59	13	4	17	0	5	"	5	0	36	66	102	"	"
2,041	421	172	593	76	879	"	955	5	643	144	792	"	"
99	17	1	18	4	19	"	23	0	60	283	343	"	"
73	15	3	18	4	9	"	13	4	131	462	597	"	"
798	170	70	240	24	122	"	146	14	839	1,274	2,127	"	"
83	17	6	23	1	103	"	104	1	91	1,131	1,223	"	"
125	25	5	30	4	84	"	88	1	432	23,778	24,211	70	350
538	94	51	145	45	104	"	149	"	204	3,556	3,760	"	"
14,466	5,339	6,238	11,577	851	6,165	778	7,794	142	7,220	34,146	41,508	"	"
"	"	"	"	"	21	122	143	"	102	11,547	11,649	"	"
576	176	54	230	12	1,218	289	1,519	22	5,666	29,837	35,545	"	"
102	23	11	34	7	6	"	13	"	"	281	281	"	"
63	14	4	18	8	50	10	68	1	23	1,258	1,282	"	"
144	42	35	77	1	35	"	36	"	15	845	860	"	"
1,046	337	319	656	51	377	"	428	0	85	7,841	7,926	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
784	239	91	390	35	18	"	53	"	8	93	101	"	"
7,580	3,066	1,566	4,632	495	1,616	10	2,121	14	733	2,851	3,588	"	"
271	82	15	97	56	70	"	126	2	89	1,374	1,405	"	"
110	46	72	118	6	272	"	278	"	214	18,160	18,374	"	"
42,817	13,987	11,757	25,744	2,704	18,521	1,323	22,548	461	21,655	160,204	184,410	70	350

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.							AU POIDS.
MIDI.	Bruxelles (Midi)	21,099	31,981	65,642	122,322	1,234	1,455	125,011	2,936	5,598	46	92	78	395	565	2,827
	Forest	12	317	1,361	1,690	"	"	1,690	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ruybroeck	122	1,517	10,543	12,212	"	5	12,217	14	"	"	"	"	"	"	36
	Loth.	230	290	2,392	2,912	"	9	2,921	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal	1,802	8,233	27,689	37,724	"	216	37,940	474	159	"	3	1	1	5	286
	Lembreeck	210	461	1,030	1,704	"	"	1,704	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tubise	480	1,589	7,093	9,168	1	47	9,216	79	16	"	3	13	3	19	186
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte	921	4,738	14,090	19,751	11	48	19,810	191	143	"	14	4	3	21	523
	Écaussines	206	1,382	4,129	5,717	1	47	5,765	51	7	"	1	"	"	1	178
	Manage	1,917	6,440	17,174	35,531	4	135	25,670	490	272	"	7	2	19	28	540
	Gouy-lez-Piéton	28	170	1,733	1,931	"	12	1,943	"	"	"	"	"	"	"	"
	Pont-à-Celles	3	109	1,544	1,656	"	"	1,656	"	"	"	"	"	"	"	"
	Luttre	80	539	3,112	3,740	2	34	3,776	21	4	"	"	1	5	6	72
	Gosselies	336	2,148	10,887	13,371	"	30	13,401	152	63	"	1	"	3	4	513
	Roux	181	964	5,874	7,019	"	18	7,037	52	23	"	"	"	"	"	238
	Marchiennes	741	2,916	11,552	15,209	"	36	15,245	196	69	"	"	"	"	"	390
	Charleroy	2,469	9,662	33,275	45,406	228	261	45,895	765	431	93	11	4	22	37	1,459
	Châtelineau	1,008	4,447	26,124	31,579	"	6	31,585	319	101	"	2	1	1	4	853
	Farciennes	37	320	4,457	4,814	"	"	4,814	21	5	"	"	"	"	"	52
	Tamines	278	1,394	13,215	14,877	"	128	15,005	101	21	"	1	"	1	2	199
	Auvclais	28	284	5,323	5,635	"	"	5,635	"	"	"	"	"	"	"	4
	Moustier	78	610	7,446	8,134	"	"	8,134	23	14	"	"	"	"	"	50
	Floreffe	188	887	8,842	9,917	"	"	9,917	38	15	"	1	"	"	1	78
	Namur... Station	3,190	7,994	27,540	38,724	1,480	708	40,912	674	813	92	14	7	25	46	1,812
	Namur... Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies	640	3,728	8,546	12,914	1	90	13,005	244	108	"	1	"	7	8	464
	Jurbise	233	1,665	10,329	12,227	"	100	12,327	56	20	"	2	1	1	4	51
	Mons	5,450	20,269	43,584	69,312	1,262	870	71,444	1,667	743	9	7	3	12	22	1,648
	Jemmapes	217	3,036	15,737	19,020	"	77	19,097	128	27	"	"	"	1	1	283
	St-Ghislain	542	4,365	18,405	23,312	"	86	23,398	350	52	"	1	"	"	1	741
	Roussu	177	1,166	6,467	7,810	"	7	7,817	85	17	"	"	"	"	"	309
	Thulin	110	1,130	5,995	7,244	2	76	7,322	89	38	"	"	"	"	"	170
	Quiévrain	1,194	4,845	14,701	20,740	"	219	20,959	745	649	2	"	2	"	2	535
SERVICE.	TOTAL de la ligne du Midi	44,872	132,619	435,831	613,322	4,226	4,720	622,268	9,961	9,408	242	161	117	499	777	14,492
	Id. id. Est.	32,643	98,467	254,200	385,310	3,886	3,940	393,136	7,118	6,216	22	231	229	893	1,353	20,281
	Id. id. Ouest.	32,116	119,231	365,210	516,557	7,772	4,570	528,899	7,814	6,568	20	279	170	638	1,087	10,304
	Id. id. Nord.	69,604	158,897	232,848	461,349	6,480	5,259	473,097	8,844	10,642	74	186	169	602	957	11,662
	TOTAUX	179,235	599,214	1,288,089	1,976,538	22,373	18,489	2,017,400	33,737	32,834	337	857	635	2,632	4,174	56,739
	Bruges (service mixte)	555	1,595	2,863	5,013	"	"	5,013	225	203	"	33	10	48	91	560
	Manage (id.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	997
	Entre-Sambre-et-Meuse	221	425	551	1,197	"	"	1,197	72	49	"	2	"	4	6	416
	Charleroy à la frontière de France	163	408	8,9	1,470	"	"	1,470	51	39	"	"	"	1	1	232
	Français (par Monsenon)	4,380	6,212	8,233	18,805	"	"	18,805	930	1,698	10	"	"	9	9	1,455
Rhénan (par Herbesthal)	8,097	5,209	6,042	19,348	"	11,282	30,630	538	4,259	27	"	"	27	27	60	
Français (par Quiévrain)	9,745	5,623	665	16,033	"	178	16,211	952	4,155	55	"	"	25	25	1,555	
Anglo-Belge-Rhénan	702	344	"	1,106	"	"	1,106	"	"	"	"	"	"	"	"	
Anglo-Belge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Prusso-Belge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Transit	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,504	
TOTAUX GÉNÉRAUX	403,138	529,039	1,307,342	2,039,510	22,373	29,049	2,091,832	36,505	43,207	459	892	685	2,746	4,333	57,642	

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABONNEMENT	
SOMME d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en quintaux	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS	POIDS — Tonneaux
	DE 100 kilogr. et moins.	AU DESSUS DE 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux	DE STATION A STATION		TOTAL. — Tonneaux	Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux	DE STATION A STATION		TOTAL. — Tonneaux.		
					CHARGEMENT et DECHARGEMENT compris	CHARGEMENT et DECHARGEMENT compris			CHARGEMENT et DECHARGEMENT compris	CHARGEMENT et DECHARGEMENT compris			
16,101	4,522	3,448	7,970	594	8,520	66	9,180	67	1,561	3,479	5,107	»	»
17	3	»	3	»	7	»	7	0	5	5	10	»	»
191	37	13	50	16	358	»	374	0	160	»	160	»	»
129	41	2	43	5	38	»	43	»	13	»	13	»	»
1,241	277	105	382	83	812	»	895	2	496	652	1,150	»	»
96	32	3	35	31	235	»	266	»	46	227	273	»	»
721	173	61	234	156	679	15	850	15	1,403	3,103	4,521	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	394	394	»	»
582	190	44	234	250	513	16	809	41	511	517	1,069	»	»
483	89	31	120	4	125	4	133	3	899	14,137	15,039	»	»
1,466	307	32	339	132	478	»	610	15	2,035	3,758	5,808	»	»
74	18	»	18	0	22	»	22	0	78	100	184	»	»
48	12	»	12	1	18	»	10	1	56	»	56	»	»
282	51	3	54	4	61	»	65	3	192	2,724	2,919	»	»
1,303	250	26	286	174	574	»	748	104	4,097	13,612	17,843	»	»
523	114	5	119	16	158	»	174	28	330	8,901	9,259	»	»
784	141	106	247	32	955	287	1,254	107	2,937	7,372	10,416	»	»
3,628	855	391	1,246	157	2,037	82	2,276	112	3,903	31,183	35,198	»	»
2,113	535	111	646	43	835	54	932	9	1,203	12,095	13,307	»	»
243	48	21	69	3	63	»	66	0	83	194	277	»	»
380	79	60	145	0	612	»	612	0	1,856	684	2,540	»	»
140	41	2	43	2	207	»	209	2	784	38	824	»	»
235	81	13	94	5	217	4	226	14	797	138	949	»	»
391	90	26	116	10	350	»	390	40	1,031	270	1,341	»	»
7,412	1,719	505	2,224	331	2,558	73	3,282	97	3,691	11,231	15,019	»	»
1	»	»	»	»	323	»	323	»	587	4,023	4,610	»	»
1,202	270	32	302	167	518	77	762	9	1,643	10,619	12,271	»	»
110	19	3	22	16	27	»	43	2	84	1,596	1,592	»	»
8,834	2,004	777	2,781	197	1,569	115	1,881	10	1,771	1,199	2,980	»	»
636	126	8	136	19	396	10	425	4	212	43,966	44,182	»	»
919	189	18	207	72	893	42	1,007	4	782	56,086	56,872	»	»
481	101	7	108	65	500	4	569	23	212	4,861	5,036	»	»
216	49	2	51	26	553	14	593	7	120	5,940	6,067	»	»
2,524	569	204	773	28	832	»	860	1	174	2,942	3,117	»	»
54,084	13,044	6,065	19,109	2,639	26,383	863	29,885	720	33,751	245,992	280,463	»	»
42,817	13,987	11,757	25,744	2,704	18,521	1,323	22,548	461	23,655	160,294	184,410	70	350
50,431	16,388	9,534	25,922	3,819	26,359	576	30,754	1,046	12,768	30,143	43,957	»	»
86,589	21,465	12,150	33,615	7,178	25,865	120	33,163	1,538	29,585	11,299	42,422	»	»
242,921	61,884	39,506	101,390	16,340	97,128	2,882	116,350	3,765	99,759	447,728	551,252	70	350
2,454	611	320	931	262	1,606	118	1,986	13	618	608	1,269	»	»
1,676	329	50	379	221	2,099	225	2,455	22	2,243	100,065	102,331	»	»
382	72	13	85	18	1,030	50	1,098	9	4,379	841	5,229	»	»
386	91	10	101	7	168	139	305	8	269	1,019	1,296	»	»
»	911	»	911	»	651	»	651	»	3,098	16	3,114	»	»
»	5,823	»	5,823	»	4,103	»	4,103	»	4,409	16,837	21,246	»	»
»	9,509	»	9,509	»	3,579	»	3,579	»	1,805	»	1,805	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
937	33	»	33	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4,465	196	»	196	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
13,473	415	»	415	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
266,604	82,904	39,699	122,803	16,848	110,274	3,405	130,527	3,817	116,610	567,115	687,542	70	350

VII^{2°},

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports pendant
les six derniers mois de l'année 1855.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES		TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	AC N° 100000.	AD POIDS TAXÉ.	NOMBRE DE COLIS.	De 2 à 10 kilog. ET PLUS.	
		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL.							NOMBRE DE COLIS TAXÉS AU N° 100000.	POIDS TAXÉ.
		CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.									Kilogr.
NORD.	Bruxelles (Nord)	60,880	82,452	131,802	275,134	6,216	4,434	285,784	5,739	9,612	17,820	4,661	99,111
	Vilvorde	2,273	10,884	29,735	42,892	304	663	43,859	197	63	322	194	2,045
	Malines	15,795	31,458	65,408	112,661	2,910	615	116,186	1,975	1,160	1,456	924	22,947
	Duffel	596	3,871	11,767	16,234	502	63	16,799	258	97	459	315	2,062
	Contich	260	1,205	5,807	7,272	"	60	7,332	40	10	45	45	1,015
	Vieux-Dieu	225	1,940	11,118	12,283	"	"	12,283	"	"	27	13	214
	Anvers	25,607	46,583	53,782	126,032	5,202	988	132,222	2,539	5,021	7,529	2,491	57,959
	TOTAUX	105,696	178,393	308,419	592,508	15,134	6,823	614,465	10,748	15,963	27,658	8,643	185,324
OUEST.	Capelle	177	1,049	6,816	8,042	"	60	8,102	10	5	48	45	861
	Londerzeel	231	843	4,210	5,284	"	1	5,285	"	"	24	29	238
	Malderen	99	356	2,202	2,657	"	"	2,657	18	6	26	17	119
	Buggenhout	106	826	3,641	4,573	"	5	4,578	33	25	52	24	2,782
	Termonde	3,470	7,288	27,358	38,116	2,033	112	40,261	539	228	899	389	5,586
	Gysegheem	108	637	1,487	2,232	"	"	2,232	"	"	17	10	193
	Alost	1,662	4,472	13,643	19,782	782	32	20,596	467	191	527	228	1,789
	Audeghem	43	190	1,358	1,591	"	1	1,592	11	1	16	11	26
	Wichelen	77	724	3,221	4,022	"	"	4,022	"	"	95	18	15
	Wetteren	957	1,974	12,929	15,860	3	24	15,867	122	61	287	87	1,217
	Melle	202	1,675	5,091	6,968	"	"	6,968	"	"	145	17	495
	Gand	18,158	32,231	79,176	129,565	5,962	1,160	136,687	2,309	2,097	4,526	1,737	26,399
	Landeghem	212	678	3,564	4,454	"	11	4,465	"	"	36	5	138
	Hansbeke	182	568	2,344	3,094	"	"	3,094	"	"	72	15	119
	Aeltre	238	1,649	6,444	8,331	"	14	8,345	47	34	164	54	950
	Bloemendaal	250	852	6,023	7,125	"	39	7,134	42	9	66	57	849
	Oostcamp	6	77	313	396	"	"	396	"	"	1	"	9
	Bruges	10,817	15,626	36,473	62,916	1,162	624	64,702	947	1,035	2,045	919	6,663
	Bruges	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Jabbeke	123	467	4,567	5,157	"	"	5,157	"	"	4	5	"
	Plasschendael	78	745	4,750	5,573	"	"	5,573	16	2	22	6	156
	Ostende	14,345	15,060	21,586	50,991	3,116	117	54,224	969	3,353	1,214	1,095	23,386
	Nazareth	55	193	1,545	1,793	"	"	1,793	"	"	8	9	74
	Deynze	588	4,148	13,470	18,206	468	15	18,689	212	138	167	161	1,956
	Machelen	2	55	240	297	"	"	297	"	"	2	1	"
	Olsene	5	229	1,420	1,654	"	"	1,654	"	"	14	4	39
	Waereghem	207	1,719	10,344	12,270	"	"	12,270	108	32	90	63	614
	Haerlebeke	74	1,375	5,514	6,963	"	"	6,963	31	10	57	18	492
	Courtray	2,564	11,528	29,248	43,340	240	351	43,931	854	508	971	494	6,051
	Mouscron	1,139	7,488	21,393	30,020	"	103	30,123	550	319	332	85	2,555
	Néchin	75	1,233	5,385	6,693	"	2	6,695	36	13	47	24	374
	Templeuve	61	1,009	2,490	3,560	"	"	3,560	20	7	47	19	622
	Tournay	4,525	19,276	30,914	54,715	2,992	336	58,063	1,420	979	1,383	297	13,050
	Havannes	17	178	1,498	1,693	"	"	1,693	"	"	2	"	28
	Darry et Maulde	100	362	1,994	2,456	"	"	2,456	22	7	21	21	171
	Leuze	732	5,930	11,447	18,109	2	54	18,163	471	213	447	226	5,712
	Ligne	166	375	2,840	3,381	"	"	3,381	39	15	36	24	1,248
	Ath	1,121	7,569	16,595	25,285	766	201	26,252	548	268	468	184	9,859
	Maffles	83	306	1,432	1,821	"	"	1,821	17	12	61	"	1,006
	Chièvres et Attres	79	613	1,620	2,312	"	4	2,316	23	6	50	24	447
	Brugelotte	753	3,023	4,585	8,362	1	2	8,365	103	129	154	18	1,154
	Lens	121	951	3,012	4,084	1	21	4,106	27	24	66	26	556
	TOTAUX	64,008	155,577	414,188	633,773	17,528	3,309	654,610	10,034	10,631	14,799	6,507	118,111

TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus.)							TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
NOMBRE DE COLIS TAXES OU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.			Prix par 100 kilog.			TARIF spécial.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES CROIS DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOYAGE.	GRANDE VITESSE PAR VAÇON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	De 100 kil. et moins.		Au-dessus de 100 kil.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Houilles, etc.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ.								
	NOMBRE d'expédition.	POIDS.												1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.							
4,021	23,905	12,575	24,929	8,329	6,554	4,633	5	3	15	19,536	6,384	67	22	71	30	64	167
409	663	360	1,190	282	108	77	"	"	"	467	110	"	"	1	"	"	1
1,277	3,799	2,085	4,641	3,700	1,624	217	"	"	"	5,741	472	9	75	61	47	189	372
232	479	260	467	104	113	33	"	"	"	256	20	"	"	"	"	"	"
61	158	98	84	13	29	11	"	"	"	53	6	"	"	"	"	"	"
50	73	37	42	9	93	"	"	"	"	102	"	"	"	"	"	"	"
1,619	14,644	10,277	22,224	16,483	16,620	25,286	736	"	"	59,127	3,113	19	123	51	38	311	553
7,663	43,721	25,712	53,583	23,920	25,341	30,263	743	3	15	85,282	10,105	95	220	184	115	594	1,113

68	158	100	240	103	87	6	"	"	"	106	"	"	"	"	"	"	"
97	154	103	132	34	53	"	"	"	"	87	"	"	"	"	"	"	"
59	143	92	265	20	150	"	"	"	"	179	4	"	"	10	23	16	49
52	167	116	298	148	85	"	"	"	"	233	12	"	"	"	"	"	"
856	2,247	1,480	2,882	3,295	1,201	357	35	"	"	4,858	168	"	1	6	7	19	33
68	68	37	18	2	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"
358	1,193	590	1,439	648	177	1,221	"	"	"	2,046	86	"	"	"	"	"	"
12	19	13	10	87	10	"	"	"	"	97	15	"	"	"	"	"	"
60	115	74	102	6	"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	"	"
170	656	385	911	432	111	10	"	"	"	553	149	"	"	2	2	10	14
67	290	108	48	15	"	"	"	"	"	15	"	"	"	"	"	"	"
1,477	10,921	6,169	16,109	7,318	2,817	3,045	362	"	"	13,542	2,476	15	11	54	43	70	178
44	106	61	276	113	12	69	"	"	"	194	"	"	"	"	"	"	"
37	34	16	51	51	9	41	"	"	"	101	1	"	"	"	"	"	"
86	525	241	437	390	347	12	"	"	"	749	104	"	"	23	9	"	32
58	144	82	267	233	221	"	"	"	"	454	12	"	"	"	"	"	"
"	6	5	2	1	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"
929	3,178	1,678	3,317	682	264	1,110	"	"	"	2,056	665	3	21	31	26	285	363
"	2	2	19	180	482	65	276	"	"	1,009	"	"	"	"	"	"	"
49	20	16	78	7	19	"	55	"	"	81	"	"	"	"	"	"	"
33	60	32	23	7	50	16	300	"	"	373	3	"	"	"	"	"	"
810	6,356	3,929	5,096	1,909	440	1,174	825	"	"	4,348	1,100	12	"	15	4	8	27
13	17	13	11	3	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"
160	612	366	1,843	333	519	46	10	"	"	938	65	"	"	25	1	8	34
5	3	2	2	1	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"
47	21	13	23	23	4	"	"	"	"	27	"	"	"	"	"	"	"
116	379	222	716	223	164	910	10	"	"	1,307	66	"	1	"	"	"	1
57	182	102	168	207	402	88	10	"	"	707	33	"	"	"	"	2	2
527	1,691	1,158	2,077	2,538	1,146	2,212	"	"	"	5,896	515	1	1	8	10	42	61
388	1,743	682	1,223	781	681	233	17	"	"	1,712	153	4	1	6	"	2	9
19	86	49	92	94	123	"	"	"	"	217	37	"	"	1	"	"	1
22	86	44	48	40	230	"	10	"	"	280	1	"	"	"	"	3	3
578	3,638	1,968	3,443	3,784	3,369	4,244	6,320	"	"	17,657	315	4	4	12	13	6	35
2	8	5	8	14	"	"	"	"	"	14	"	"	"	"	"	"	"
11	42	22	31	27	8	"	"	"	"	35	3	"	"	"	"	1	1
665	2,901	1,405	1,757	1,317	1,429	361	30	"	"	3,137	210	"	"	6	2	"	8
24	52	30	145	92	91	17	"	"	"	200	24	"	"	11	1	"	12
483	1,566	913	2,202	851	443	896	"	"	"	2,190	274	4	"	4	2	"	6
19	75	45	134	160	1,454	1,311	5	"	"	2,930	18	"	"	"	"	"	"
55	186	102	184	49	315	2,290	"	"	"	2,674	52	"	"	"	"	"	"
106	308	182	174	267	464	76	"	"	"	807	73	2	"	1	"	"	1
54	162	83	67	66	395	29	"	"	"	510	24	"	"	"	"	"	"
8,773	29,723	22,736	46,379	26,577	17,711	19,839	8,265	"	"	72,452	6,678	45	40	215	143	472	870

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS							BAGAGES		TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.		
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	AU MINIMUM. Colis.	AU POIDS TAXÉ. Quintaux.	NOMBRE DE COLIS. Taxes uniformes.	De 2 à 10 kilogr. ET PLUS.	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.							NOMBRE DE COLIS TAXÉS OU MINIMUM.	POIDS TAXÉ. — Kilogr.
EST.	Haecht.	286	1,141	4,878	6,305	"	41	6,346	"	"	98	67	123
	Wespelaar	159	403	653	1,215	"	"	1,215	"	"	40	7	31
	Louvain. { Station	11,360	17,058	31,550	59,968	996	935	61,899	1,576	1,203	1,718	550	7,698
	{ Bassin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck	202	849	2,938	3,989	"	"	3,989	8	4	42	57	463
	Tirlemont.	3,246	6,776	10,981	27,006	392	363	27,761	689	502	519	284	7,263
	Esmael	1	59	405	466	"	"	466	"	"	23	18	90
	Landen.	513	2,268	9,935	12,706	406	5	13,207	218	100	136	211	2,917
	Velm	25	158	1,088	1,271	"	"	1,271	"	"	3	5	112
	St-Trond	1,193	4,567	14,696	20,476	152	"	20,628	656	348	433	25	2,082
	Cortenbosch	86	251	1,581	1,931	"	"	1,931	"	"	4	3	26
	Alken	101	488	2,520	3,109	"	"	3,109	"	"	36	11	101
	Hasselt.	894	3,037	10,520	14,451	13,767	12	28,230	250	286	492	272	3,827
	Gingelom.	46	361	1,151	1,558	"	"	1,558	"	"	27	26	257
	Rosoux.	34	224	979	1,237	"	"	1,237	"	"	10	18	131
	Waremmé.	412	2,088	10,533	13,033	87	23	13,163	186	75	188	143	1,571
	Fexhe	74	1,153	8,468	9,695	"	5	9,700	40	12	12	9	268
	Ans.	213	1,183	7,709	9,135	180	28	9,343	41	10	24	31	532
	Haut-Pré.	475	2,949	12,989	16,413	92	3	16,508	186	75	152	187	2,108
	Liège. { Station	20,147	20,947	52,060	93,154	2,772	552	96,478	2,491	3,892	3,389	915	17,375
	{ Meuse.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Chénée.	806	2,688	16,569	20,063	1	28	20,092	121	118	170	158	3,484
	Chaudfontaine	1,639	3,146	9,202	13,987	"	"	13,987	233	190	53	33	755
	Le Trooz.	284	1,093	8,486	9,868	"	"	9,868	17	5	20	8	135
	Nessonvaux	264	1,152	7,630	9,046	"	"	9,046	61	12	11	33	1,284
	Pepinster.	2,520	4,046	19,244	25,810	"	246	26,056	467	370	424	335	2,356
	Spa.	1,849	1,946	2,815	6,610	"	"	6,610	153	920	"	"	"
	Enival.	156	380	3,334	3,870	"	"	3,870	62	19	113	35	408
	Verviers.	6,687	11,057	50,041	67,985	524	90	68,599	2,695	1,428	1,050	538	10,013
	Dolhain.	379	1,241	12,703	14,323	"	"	14,323	124	43	73	37	1,505
	Herbesthal.	922	1,951	8,535	11,418	"	28	11,446	264	77	142	5	426
	TOTAL.		55,233	94,705	330,270	480,208	19,369	2,359	501,936	10,538	9,696	9,402	4,051	67,886

TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus.)								TARIF N° 4	TARIF N° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
NOMBRE DE COLIS TAXÉS DU MINIMUM.	De 10 à 500 kilog.			Prix par 100 kilog.			TARIF spécial — Reuilles, etc. — Tauxes.	Abonnement.		TOTAL. — — Tauxes.	FINANCES GROUPES DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPLOITATION.			TOTAL.	
	De 100 kil. et moins.		Au-dessus de 100 kil. — Tauxes.	1 ^{re} CLASSE. — Tauxes.	2 ^e CLASSE. — Tauxes.	3 ^e CLASSE. — Tauxes.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXE. — Tauxes.	1 ^{re} catégorie.					2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.			
	NOMBRE d'expéd. — Quintaux.	POIDS. — Quintaux.																
122	193	127	161	129	228	5	"	"	"	362	"	"	"	"	"	"	"	
23	53	23	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1,027	4,324	2,422	8,691	3,700	3,073	2,092	"	"	"	8,865	665	2	2	44	43	35	124	
"	"	"	"	1,947	10,913	771	"	"	"	13,661	"	"	"	"	"	"	"	
31	105	61	153	30	253	1	"	"	"	314	28	"	"	"	"	"	"	
581	2,971	1,617	4,421	1,721	4,419	1,161	"	"	"	7,321	354	"	3	23	35	203	266	
22	87	51	180	404	1,109	5	"	"	"	1,578	"	"	"	"	"	"	"	
249	494	306	574	422	3,259	179	"	"	"	3,860	260	1	1	6	1	11	19	
17	17	10	34	41	19	20	"	"	"	80	"	"	"	"	"	"	"	
399	1,156	809	2,350	1,347	3,561	2,686	"	"	"	7,791	221	2	7	8	8	107	130	
31	36	16	46	32	40	"	"	"	"	72	"	"	"	"	"	"	"	
25	77	38	48	82	114	39	"	"	"	255	"	"	"	"	"	"	"	
269	1,599	814	1,518	1,002	1,718	200	"	"	"	2,950	266	2	2	19	31	128	180	
72	71	40	65	158	701	83	"	"	"	912	13	"	"	"	"	"	"	
46	85	48	93	167	450	39	"	"	"	617	"	"	"	"	"	"	"	
329	572	347	516	458	2,551	193	"	"	"	3,182	317	"	2	11	2	16	31	
143	133	79	117	181	619	492	"	"	"	1,292	50	"	"	"	"	2	2	
105	145	75	269	189	478	27,151	"	425	2,125	30,231	60	"	"	15	7	203	225	
127	407	227	353	168	327	3,990	"	6	30	4,515	52	"	"	1	8	6	15	
2,400	8,059	6,976	17,061	8,091	9,064	44,567	"	55	275	62,020	2,624	15	16	16	6	45	83	
"	"	"	"	315	1,777	8,593	"	18	90	10,775	"	"	"	"	"	"	"	
274	433	268	869	1,865	3,930	33,935	"	11	55	39,865	313	"	17	1	2	1	21	
40	68	39	180	6	10	289	"	"	"	305	31	"	"	"	"	"	"	
107	74	48	150	52	257	1,610	"	"	"	1,919	1	"	"	1	"	"	1	
70	54	44	148	39	604	615	"	"	"	1,285	18	"	"	"	"	"	"	
658	612	403	874	344	617	10,407	10	"	"	11,378	137	9	27	4	2	3	36	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
145	395	212	182	22	30	164	"	"	"	216	21	"	"	"	"	"	"	
1,075	4,792	3,033	4,303	1,634	2,021	2,413	"	"	"	6,068	510	7	1	11	9	70	91	
47	369	219	471	139	78	2,640	"	8	50	2,907	77	"	"	"	"	"	"	
37	171	156	201	68	1,018	19,979	"	27	255	21,320	238	"	2	"	"	"	2	
8,663	27,877	18,587	44,128	24,727	53,418	164,930	10	350	2,860	245,965	6,307	38	80	162	154	810	1,226	

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES		TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	AU MINIMUM.	AC POIDS TAXÉ.	NOMBRE DE COLIS.	De 2 à 10 kilog. ET PLUS.	
		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	TOTAL.							NOMBRE DE COLIS.	POIDS TAXÉ.
		CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.								Tous uniformes.	Entégr.
									Colis.	Quintaux.	Tous uniformes.	Tous uniformes.	Entégr.
MIDI.	Bruxelles (Midi)	30,357	48,781	70,303	149,443	1,851	1,570	152,664	3,543	7,762	4,581	508	39,096
	Forest	25	376	1,547	1,948	"	"	1,948	"	"	6	4	89
	Ruysbroeck	135	2,670	9,911	12,749	"	"	12,749	32	5	25	9	1,047
	Loth	327	428	2,909	3,655	"	"	3,655	"	"	28	5	377
	Hal	2,360	13,253	27,395	43,041	"	327	43,371	549	151	345	234	3,339
	Lembreeck	219	398	1,079	1,726	"	3	1,729	10	"	37	20	137
	Tubise	765	2,414	7,319	10,528	1	130	10,653	116	29	196	128	2,408
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Braine-le-Comte	1,320	9,213	18,391	26,924	3	122	27,019	341	238	221	304	4,089
	Écaussines	253	2,243	3,657	6,155	"	11	6,196	57	20	181	104	1,484
	Manage	2,319	11,108	15,396	24,853	2	107	24,962	593	362	486	251	2,784
	Gouy-lez-Piéton	31	215	1,761	2,013	"	1	2,014	"	"	25	11	228
	Pont-à-Celles	7	188	1,759	1,954	"	"	1,954	"	"	11	8	83
	Luttre	90	621	3,005	3,722	"	10	3,732	23	12	50	47	1,234
	Gosselies	485	4,241	8,619	13,375	2	32	13,409	205	90	296	127	2,804
	Roux	221	1,439	5,051	6,711	"	2	6,713	62	16	127	63	2,261
	Marchiennes	1,006	6,087	9,732	15,825	"	1	15,825	215	99	233	109	1,210
	Charleroy	3,103	17,200	31,201	51,507	1,888	202	53,597	919	500	1,350	447	5,063
	Châtelineau	1,219	8,435	25,702	35,356	"	11	35,397	315	121	443	251	2,658
	Farciennes	74	311	4,684	5,104	"	"	5,104	16	11	93	58	911
	Tamines	391	2,928	12,002	15,321	"	118	15,439	113	26	203	91	461
	Auvelsais	35	336	7,413	7,784	"	"	7,784	16	8	18	32	403
	Moustier	98	522	8,107	8,727	1	"	8,728	25	22	37	79	792
	Floreffe	223	1,311	9,036	10,630	"	5	10,635	48	33	78	65	1,029
	Namur. { Station	4,979	14,977	28,123	48,059	2,174	359	50,592	886	1,355	1,511	1,405	17,908
	Namur. { Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies	954	4,256	8,876	13,086	1	238	14,325	221	133	283	230	2,751
	Jurbise	339	3,592	12,078	16,009	"	114	16,123	117	25	47	26	150
	Mons	7,849	25,854	43,787	77,490	3,113	592	81,195	1,734	915	3,275	301	8,984
	Jemmapes	281	4,833	14,716	19,862	"	29	19,891	153	38	168	114	2,110
	Saint-Ghislain	559	5,062	14,689	21,210	1	56	21,307	352	58	200	59	3,219
	Doussu	204	1,607	6,887	8,698	"	21	8,719	74	18	196	60	2,500
	Thulin	183	1,916	6,151	8,250	"	"	8,250	116	38	42	26	188
	Quiévrain	2,308	8,257	13,841	24,409	"	127	24,536	1,099	784	353	195	4,368
	TOTAUX de la ligne du Midi	62,806	206,037	435,341	704,187	9,037	4,228	717,432	12,010	12,682	15,615	5,838	117,135
	Id. id. de l'Est	55,233	91,705	320,270	480,208	19,309	2,359	501,836	10,538	9,696	9,402	4,051	67,586
	Id. id. de l'Ouest	64,008	158,577	411,148	633,773	17,528	3,309	654,610	10,034	10,651	14,799	6,507	118,111
	Id. id. du Nord	105,696	178,393	308,419	592,503	15,134	6,823	614,465	10,748	15,963	27,658	8,643	185,374
SERVICE	TOTAUX	287,743	634,712	1,485,221	2,410,676	61,068	16,719	2,488,463	43,330	49,192	67,471	25,039	486,465
	Bruges (service mixte)	1,143	3,185	3,430	7,758	"	"	7,758	427	410	519	315	3,978
	Manage (Id.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	673	19	1,687
	de l'Entre-Sambre-et-Meuse	298	631	517	1,446	"	"	1,446	107	102	154	144	939
	de Charleroy à la frontière de France	216	767	733	1,718	"	"	1,718	109	68	119	68	553
	Français (par Mouscron)	7,312	7,913	6,660	21,885	"	"	21,885	954	2,969	"	"	"
	Rhénan (par Herbesthal)	17,399	8,500	10,260	36,159	"	11,218	47,377	1,182	8,630	"	"	"
	Français (par Quiévrain)	13,101	5,806	557	19,464	"	3,349	22,813	1,006	5,282	"	"	"
	Prussien-Belge	38	21	39	92	"	"	92	"	29	"	"	"
	Anglo-Belge-Rhénan	1,484	391	"	1,875	"	"	1,875	"	"	"	"	"
	Anglo-Belge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,829
	Prusso-Belge	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	22,695
	de transit	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55,382
	TOTAUX GÉNÉRAUX	328,736	661,929	1,510,408	2,501,073	61,078	31,286	2,593,427	47,145	66,702	68,569	25,585	577,629

TARIF N° 2. PETITES MARCHANDISES.				TARIF N° 3. GROSSES MARCHANDISES (500 kilog. et plus).							TARIF n° 4.	TARIF n° 5.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.				
NOMBRE DE COLIS	De 10 à 500 kilog.			Prix par 400 kilog.			TARIF spécial.	Abonnement.		TOTAL.	FINANCES CHOUPE DE 1,000 FRANCS.	ÉQUIPAGES PAR VOITURE.	GRANDE VITESSE PAR WAGON.	PETITE VITESSE PAR EXPÉDITION.			TOTAL.
	De 100 kil. et moins.		Au-dessus de 100 kil.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Houilles, etc.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TAXÉ.								
	NOMBRE d'expédi.	POIDS.												1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.	
TAXES DU MINIMUM.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		Tonneaux.	Tonneaux.							
1,890	10,733	6,851	14,773	8,334	4,070	708	"	4	20	13,132	4,894	52	20	67	37	250	374
28	34	18	87	16	15	5	"	"	"	30	"	"	"	"	"	"	"
56	92	53	438	476	24	183	"	"	"	683	19	"	"	"	"	"	"
115	71	45	210	75	5	4	"	"	"	84	"	"	"	"	"	"	"
561	817	553	1,287	803	975	339	"	"	"	2,117	143	"	2	"	1	6	9
85	87	59	161	371	121	159	"	"	"	651	12	"	"	"	"	"	"
448	552	367	1,008	1,068	2,232	1,287	"	"	"	4,587	80	"	"	8	5	11	25
"	"	"	"	"	"	607	"	"	"	607	"	"	"	"	"	"	"
830	1,004	612	1,328	926	667	302	"	"	"	1,895	485	"	4	4	1	3	12
142	229	145	253	636	13,509	2,510	"	"	"	16,845	102	"	"	"	"	"	"
571	951	551	999	1,398	2,546	10,838	5	293	2,179	16,966	543	"	"	6	2	12	20
45	91	47	54	70	133	"	"	"	"	203	"	"	"	"	"	"	"
46	62	40	76	55	5	"	"	"	"	60	"	"	"	"	"	"	"
103	105	87	143	132	195	1,481	1,015	"	"	2,853	35	"	"	"	"	1	1
524	1,259	749	1,384	829	1,158	12,781	1,618	231	1,155	17,541	314	"	2	"	"	5	7
231	521	306	513	294	260	6,865	2,776	49	247	10,442	123	"	"	"	"	"	"
411	690	410	1,150	2,430	5,269	6,214	"	165	838	14,751	162	"	"	"	"	1	1
969	2,065	1,103	2,319	3,113	7,353	21,501	21,427	253	1,276	54,670	795	143	"	3	7	22	32
1,106	1,211	726	1,516	972	3,440	12,133	676	72	360	17,581	719	1	2	1	"	"	3
78	146	96	318	137	174	639	79	9	52	1,281	13	"	"	"	"	"	"
241	170	96	207	687	1,351	1,709	25	19	100	3,872	126	"	"	1	1	2	4
206	129	56	159	462	640	92	"	"	"	1,194	5	"	"	"	"	"	"
217	233	150	415	422	972	7	"	"	"	1,401	7	"	"	"	"	2	2
229	466	230	352	561	1,406	118	1	"	"	2,086	12	"	"	2	"	"	2
1,334	4,662	2,534	4,047	4,794	12,977	7,163	"	"	"	24,934	924	157	12	19	10	169	210
"	"	"	"	543	2,887	1,070	"	"	"	4,500	"	"	"	"	"	"	"
405	975	498	1,261	950	11,142	1,433	"	"	"	13,525	247	5	"	2	3	10	15
74	97	60	190	81	1,509	25	"	"	"	1,615	27	1	3	1	1	"	5
1,682	4,708	2,145	4,445	1,970	1,837	1,101	313	"	"	5,221	1,283	3	5	7	6	31	49
177	453	251	602	372	493	66,420	869	271	1,380	69,534	132	"	"	"	"	"	"
297	690	338	1,107	764	1,608	68,517	217	1,013	5,065	76,171	430	"	3	2	1	"	6
173	367	261	366	695	112	4,996	"	"	"	5,803	226	"	"	"	2	1	3
91	224	119	269	084	151	7,655	"	"	"	8,790	102	"	"	"	"	"	"
240	1,032	533	1,078	1,774	552	616	"	"	"	2,942	570	3	3	3	3	9	17
13,595	34,966	20,089	43,185	37,184	79,788	239,678	29,051	2,379	12,672	398,373	12,530	365	56	125	81	535	797
8,563	27,877	18,587	44,128	24,727	53,418	161,930	10	550	2,880	245,965	6,307	38	60	162	154	830	1,226
8,773	39,723	22,736	46,379	26,577	17,771	19,839	8,265	"	"	72,452	6,678	45	40	215	143	472	870
7,663	43,721	25,712	53,583	28,920	25,341	30,263	743	3	15	85,282	10,105	95	220	184	115	594	1,113
38,594	146,307	87,124	187,275	117,408	176,318	454,710	38,069	2,932	15,567	502,072	35,620	543	396	686	493	2,431	4,006
657	1,766	959	1,802	1,586	651	370	360	"	"	2,967	367	"	9	23	6	41	79
753	897	572	1,942	3,181	4,632	15,502	106,962	"	"	130,277	797	"	"	"	1	"	1
193	316	198	365	1,002	3,256	1,428	5	"	"	5,781	167	"	"	"	"	"	"
176	275	166	274	275	540	563	"	"	"	1,378	131	1	"	1	"	"	1
"	"	744	119	753	"	2,721	"	"	"	3,474	1,464	23	"	"	"	4	4
"	"	5,565	1,153	2,689	"	23,711	"	"	"	26,400	"	73	"	"	"	22	22
"	"	8,603	1,147	2,009	"	4,086	"	"	"	6,095	7,467	26	"	"	"	21	21
"	"	232	"	25	"	1,132	"	"	"	1,157	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,761	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,755	"	"	"	"	"	"	"
40,373	149,561	104,163	194,077	129,018	185,397	504,223	145,396	2,932	15,567	979,601	51,529	656	405	715	503	2,525	4,135

LIGNE DU NORD.	DESIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.				BAGAGES.			CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	MARCHANDISES.												TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TRANSPORT.			ÉQUIPAGES.		GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.				TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	PRODUITS DIVERS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.		TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	GÉNÉRAL.												
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.	AU POIDS.	TOTAL.			EXPÉDITIONS.		MARCHANDISES ORDINAIRES.		PRODUITS FAVORISÉS.																							
														100 KILOG.	AU-DESSUS DE 100 KILOG.	TOTAL.	AVEC DOMICILE.	DE STATION A STATION.	AVEC DOMICILE.	DE STATION A STATION.	TOTAL.																				
	Bruxelles (Nord, A. V. et Entrepôt).	108,435	200,161	158,761	507,356	2,805	41,845	52,019	5,402	33,900	36,362	4,188	604	50	675	4,500	2,778	3,860	27	44,022	9,318	63,351	38,071	63,406	35	104,512	3,923	46,551	21,512	41,287	5,216	201,398	2,964	823,064	45,838	839,403					
	Vilvorde.	2,235	8,814	45,226	51,000	50	274	21,337	81	433	08	217	81	433	08	217	08	81	433	08	217	08	81	433	08	217	08	81	433	08	217	08	81	433	08	217	08	81	433	08	
	Milnes.	21,068	45,222	47,773	114,063	2,809	41,845	52,019	5,402	33,900	36,362	4,188	604	50	675	4,500	2,778	3,860	27	44,022	9,318	63,351	38,071	63,406	35	104,512	3,923	46,551	21,512	41,287	5,216	201,398	2,964	823,064	45,838	839,403					
	Duffel.	1,038	5,315	6,967	13,300	453	12	13,457	96	142	02	239	42	142	08	239	42	142	08	239	42	142	08	239	42	142	08	239	42	142	08	239	42	142	08	239	42	142	08	239	42
	Onghel.	436	816	2,164	3,416	13	13	3,460	14	14	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	
	Vicux-Dieu.	316	731	2,164	3,416	13	13	3,460	14	14	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	14	08	28	14	
	Auvers.	71,414	92,609	59,619	223,642	3,384	47,678	52,019	5,402	33,900	36,362	4,188	604	50	675	4,500	2,778	3,860	27	44,022	9,318	63,351	38,071	63,406	35	104,512	3,923	46,551	21,512	41,287	5,216	201,398	2,964	823,064	45,838	839,403					
	Totaux.	300,610	501,070	391,439	1,193,119	5,449	82,476	90,984	4,422	30,514	33,028	4,188	604	50	675	4,500	2,778	3,860	27	44,022	9,318	63,351	38,071	63,406	35	104,512	3,923	46,551	21,512	41,287	5,216	201,398	2,964	823,064	45,838	839,403					
LIGNE DE L'EST.	Cappelle.	219	4,337	4,313	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	
	Londerzeel.	217	4,337	4,313	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	
	Mahlers.	153	3,074	3,050	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	6,124	3	3	
	Buggenhou.	218	4,337	4,313	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	8,960	4	4	
	Termonde.	4,694	15,875	15,777	36,346	2,873	39	156	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31			
	Auneghem.	4,363	4,073	4,912	13,348	310	70	11,660	83	83	166	83	83	08	166	83	83	08	166	83	83	08	166	83	83	08	166	83	83	08	166	83	83	08	166	83	83	08	166	83	
	Gyslegem.	47	23	42	65	1	1	66	1	1	66	1	1	08	66	1	1	08	66	1	1	08	66	1	1	08	66	1	1	08	66	1	1	08	66	1	1	08	66	1	
	Alost.	561	4,150	4,701	9,351	32	3	9,383	18	18	36	18	18	08	36	18	18	08	36	18	18	08	36	18	18	08	36	18	18	08	36	18	18	08	36	18	18	08	36	18	
	Wichelen.	418	408	2,000	2,818	5	5	2,823	5	5	10	5	5	08	10	5	5	08	10	5	5	08	10	5	5	08	10	5	5	08	10	5	5	08	10	5	5	08	10	5	
	Wetteren.	4,020	2,660	8,867	15,547	70	12	15,617	63	63	126	63	63	08	126	63	63	08	126	63	63	08	126	63	63	08	126	63	63	08	126	63	63	08	126	63	63	08	126	63	
	Melle.	337	1,486	1,918	3,394	1	1	3,395	1	1	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	
	Gand.	62,037	83,460	106,623	252,120	3,808	2,143	254,263	880	8	888	880	8	888	880	8	888	880	8	888	880	8	888	880	8	888	880	8	888	880	8	888	880	8	888	880	8	888	880	8	888
LIGNE DE L'EST.	Landeghem.	456	809	2,016	2,733	8	8	2,741	8	8	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	
	Hansbeke.	74	406	4,054	4,560	6	6	4,566	6	6	12	6	6	08	12	6	6	08	12	6	6	08	12	6	6	08	12	6	6	08	12	6	6	08	12	6	6	08	12	6	
	Aelre.	373	2,307	2,730	5,037	9	9	5,046	9	9	18	9	9	08	18	9	9	08	18	9	9	08	18	9	9	08	18	9	9	08	18	9	9	08	18	9	9	08	18	9	
	Rinnesmuel.	401	918	2,495	3,813	8	8	3,821	8	8	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	8	08	16	8	
	Oostcamp.	6	49	168	223	1	1	234	1	1	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	
	Bruges.	47,551	30,365	33,806	111,722	4,443	2,609	114,331	88,810	333	2,444	2,718	237	490	208	1,346	4,741	638	4,820	437	5,266	2,000	4,513	6,544	482	2,368	1,638	3,044	80	333	15,219	4,267	110,732	435	40	111,148	435	40			
	Station Bassin.	81	907	4,511	5,500	1	1	5,501	1	1	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	1	08	2	1	
	Jubbeke.	192																																							

Chivres et Attres	473 40	788 20	4,249 80	2,481 40	"	2 46	2,483 56	8 50	15 44	23 94	"	"	"	38 54	156 40	5 40	464 80	57 40	86 96	"	444 06	4 99	87 87	5,244 84	5,307 67	"	49 40	5,662 93	45 "	7,923 94	"	7,923 94		
	2,881 25	3,576 55	3,749 05	10,206 85	"	44 80	40,218 65	55 "	467 09	232 09	81 40	34 40	"	54 90	54 26	392 42	60 75	453 47	25 85	1,456 02	"	1,481 87	"	177 92	4,480 99	4,658 91	"	44 35	3,635 30	475 94	14,742 21	20 "	14,762 24	
Brugellette	256 "	1,000 90	1,856 20	3,143 40	"	42 40	3,425 20	44 50	27 06	38 56	"	"	"	27 85	221 88	20 30	244 88	69 20	239 46	"	308 36	41 67	459 39	4,620 73	4,794 79	"	34 32	2,376 35	28 "	5,595 96	"	5,595 96		
TOTAUX	445,835 95	269,768 55	392,660 60	808,265 40	14,275 97	9,498 25	832,039 32	3,907 "	31,053 64	34,960 64	4,547 20	2,672 50	2,207 45	43,948 60	18,888 25	6,088 54	57,642 36	47,632 04	75,274 40	42,143 42	208,905 30	3,631 94	254,650 36	9,491 44	69,528 33	93,481 65	472,204 09	"	10,067 53	612,493 38	7,645 33	1,413,362 63	7,293 30	1,420,655 93
Haecht	240 85	1,645 95	3,860 80	5,747 60	"	9 85	5,757 45	"	"	"	"	"	"	"	244 50	9 30	253 80	33 70	145 04	"	178 74	7 93	793 02	1,587 80	2,388 75	"	41 84	2,863 43	"	8,620 58	"	8,620 58		
	58 "	209 35	447 85	445 20	"	"	445 20	"	"	"	"	"	"	"	40 "	"	40 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	425 20	"	425 20
Wespelaar	23,284 95	42,492 40	34,481 45	97,955 80	920 27	1,083 40	99,259 56	639 "	2,259 22	2,898 32	"	355 80	758 70	1,325 70	2,440 20	638 43	5,515 40	3,471 45	8,986 55	6,213 60	26,689 54	"	32,903 44	1,089 60	11,859 05	11,304 55	24,253 20	"	1,445 49	67,258 38	385 48	172,879 97	387 35	173,267 32
Louvain	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Vertryck	474 65	1,060 95	4,765 55	3,304 45	"	"	3,304 45	11 50	9 48	20 68	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tirlemont	8,255 95	19,043 85	20,043 60	47,313 40	402 84	261 02	47,677 26	321 50	4,127 37	1,448 87	"	437 40	790 20	5,027 20	6,254 80	396 32	3,462 41	1,018 74	4,480 85	2,744 02	8,095 44	"	10,839 46	471 97	7,376 01	14,689 62	22,237 63	"	613 55	37,871 49	179 97	93,828 44	455 "	93,983 41
Esmel	" 80	29 40	487 65	217 55	"	"	217 55	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Landen	4,465 60	4,594 70	8,067 40	14,127 70	24 03	22 54	14,475 47	87 50	429 35	216 85	"	148 80	238 50	772 80	1,460 40	252 69	557 59	421 25	678 81	52 68	2,929 93	"	2,982 61	27 74	4,047 70	9,221 33	10,206 74	"	186 73	14,444 92	84 04	30,033 77	35 "	30,068 77
Velm	54 80	462 40	410 75	627 65	"	"	627 65	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
St-Trond	3,378 45	9,620 55	13,078 "	25,876 70	4 08	3 40	25,883 88	212 50	663 45	875 65	51 40	280 80	143 40	2,789 70	3,213 60	284 43	4,469 65	564 80	2,045 45	282 24	7,443 44	463 90	7,689 25	401 48	5,422 06	46,414 78	21,636 22	"	353 21	31,713 43	214 50	62,332 99	"	62,332 99
Cortenbosch	488 75	234 30	914 95	1,338 "	"	"	1,338 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Alken	460 50	283 85	788 30	1,232 65	"	"	1,232 65	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hasselt	3,444 65	8,408 35	11,544 65	23,364 65	2,795 64	409 72	26,270 04	98 50	667 47	765 97	"	257 40	435 60	4,948 "	5,644 "	354 60	4,850 70	385 05	2,235 75	776 78	7,966 33	"	8,743 44	44 08	3,933 79	968 86	4,943 73	"	302 82	16,225 41	31 49	40,288 48	62 50	40,350 68
Gingelom	48 90	347 75	577 20	973 85	"	"	973 85	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Rosoux	24 60	227 35	617 40	869 35	"	4 50	870 85	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Waremm	4,458 75	4,506 80	8,317 30	13,982 85	473 26	67 73	14,223 84	94 50	432 38	223 88	54 40	95 60	97 40	443 70	606 70	233 05	566 50	94 95	664 45	455 36	618 28	"	803 64	65 03	2,769 70	4,444 08	7,278 81	"	163 87	8,907 77	469 09	24,448 43	"	24,448 43
Fexhe	444 55	4,300 20	3,660 95	5,072 70	"	"	5,072 70	42 "	42 27	24 27	"	42 40	63 90	209 30	285 30	38 08	62 95	6 65	69 60	43 58	884 25	"	864 83	5 75	274 65	3,434 49	3,444 89	"	72 13	4,421 45	31 89	9,873 69	"	9,873 69
Ans	758 85	4,812 95	8,002 65	10,574 45	67 50	"	10,642 04	49 50	409 55	429 05	"	423 "	127 80	1,247 20	1,498 "	68 30	106 40	8 30	114 70	40 24	773 28	"	813 49	43 45	4,394 77	90,672 54	92,080 76	1,715 "	400 05	95,412 60	1,071 70	108,527 69	"	108,527 69
Haut-Pré	2,481 60	6,942 95	11,442 80	20,537 35	523 82	"	21,064 47	77 50	282 23	359 73	"	401 40	256 30	357 70	357 70	77 50	444 90	444 "	522 90	658 98	826 90	"	1,485 88	"	4,080 41	11,019 45	12,099 56	"	142 83	14,251 47	72 65	36,479 92	"	36,479 92
Liège	57,259 "	57,903 70	52,235 40	167,397 80	3,465 01	4,328 44	174,891 22	898 25	10,288 50	11,186 75	859 40	279 60	206 40	360 50	846 20	2,039 47	15,737 84	10,435 86	26,173 70	10,486 59	54,849 76	5,640 81	70,947 49	4,340 81	50,380 62	142,525 47	194,216 60	"	4,450 "	295,787 49	2,073 40	167,683 03	4,826 07	189,509 40
Chénée	1,763 90	2,894 45	7,818 50	42,496 85	" 75	98 34	42,595 94	50 25	406 99	457 24	"	25 90	38 70	2,486 40	2,550 70	330 "	562 71	145 70	678 41	444 24	42,232 21	874 82	13,248 27	221 62	43,791 80	76,694 37	149,707 79	"	774 43	134,408 60	476 47	150,518 65	"	150,518 65
Chaudfontaine	587 25	984 90	2,400 40	3,969 25	"	"	3,969 25	37 50	78 32	415 72	"	46 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Le Trooz	450 75	516 "	2,615 "	3,281 75	"	"	3,281 75	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Nessonvaux	207 25	4,018 40	2,835 30	4,060 65	"	"	4,060 65	24 50	44 42	35 92	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pepinster	2,743 90	4,332 50	6,491 00	13,568 30	"	1,482 51	14,750 81	417 "	430 92	517 92	"	58 20	403 90	34 "	496 40	466 09	4,026 70	608 75	1,635 45	616 44	4,432 21	"	4,778 35	"	462 67	19,492 46	19,653 97	"	241 77	26,311 54	104 99	42,077 45	"	42,077 45
Spa	4,857 60	4,754 45	4,499 25	4,814 30	"	"	4,814 30	35 50	610 82	616 32	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Enval	275 20	557 95	1,009 25	2,742 40	" 48	"	2,742 48	47 "	32 98	49 98	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Verviers	46,749 "	23,461 "	29,818 85	70,058 85	4 83	4,462 54	71,223 22	546 75	2,908 05	3,454 80	87 40	468 60	243 90	3,448 50	3,564 "	986 31	14,410 "	3,304 "	14,504 "	7,209 78	17,608 91	35 20	24,853 89	403 45	5,977 25	9,983 77	46,063 47	"	1,004 46	56,432 52	4,044 34	136,779 59	527 75	137,307 34
Dollain	627 30	4,130 20	3,738 70	5,496 20	"	"	5,496 20	24 25	43 44	67 39	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Herichthal	1,644 35	2,441 55	4,221 40	8,304 "	" 80	1,888 85	10,400 65	38 50	302 43	390 93	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX	429,408 40	499,685 25	240,222 30	569,015 95	7,784 30	10,216 60	587,013 85	3,407 50	20,508 64	23,916 44	4,051 70	2,360 90	3,504 40	23,794 60	28,056 60	6,408 35	44,527 21	24,088 79	65,646 "	31,484 25	159,388 06	8,717 48	199,286 49	3,276 20	449,784 68	569,731 73	722,789 61	4,715 "	10,743 31	1,000,450 44	6,296 57	1,633,493 62	2,993 67	1,656,487 29
Bruxelles (Midi)	416,434 35	408,532 05	94,855 25	319,821 65	1,763 42	4,292 95	325,877 72	1,468 "	25,774 04	27,239 04	2,317 50	969 90	1 028 25	9,293 10	11,294 25	1,240 79	44,574 78	7,077 24	24,651 99	6,057 95	67,728 87	244 94	73,998 76	530 48	7,506 36	15,475 46	23,212 30	"	3,474 94	422,037 99	931 45	490,935 44	4,099 90	492,026 34
	40 90	404 80	337 50	453 20	"	"	453 20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40 85	40 85	2 82	22 90	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Forest	497 65	733 "	3,503 90	4,435 55	" 73	"	4,436 30	7 "	4 91	14 94	"	"	"	"	"	"	434 93	20 05	154 98	444 77	3,474 79	"	3,619 56	2 04	744 73	"	746 77	"	72 48	4,593 79	148 87	9,207 98	"	9,207 98
Ruybroeck	490 30	476 25	857 50	1,224 05	"	4 80	1,225 85	"	"	"	"	"	"	"	"	"	409 80	6 05	445 85	54 79	299 04	"	350 83	"	27 83	"	27 83	"	20 47	514 68	"	1,740 53	"	1,740 53
Hal	2,424 25																																	

Nº VIII 2º.

LIGNES.	DES STATIONS.	VOYAGEURS.				BAGAGES.				TARIF N° 1.				TARIF N° 2.				TARIF N° 3.				TARIF N° 4.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TARIF N° 5.				TARIF N° 6.				TOTAL.				TELEGRAPHES.	TOTAL.						
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
NORD.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
OUEST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-OUEST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
SUD-EST.	DES STATIONS.	CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.				FRAIS ACCESSOIRES.				TOTAL.				TOTAL.				TOTAL.															
		CIVILS.				MILITAIRES.				PETITS PAQUETS.				PETITES MARCHANDISES.				GROSSES MARCHANDISES (500 KILOG. ET PLUS).				FRAIS ACCESSOIRES.																															

N° X.

Relevé, par lot, des quantités de houille en roche, charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies en 1853, sur l'adjudication du 22 septembre 1852.

N° DES LOTS	DÉSIGNATION DES STATIONS		QUANTITÉS FOURNIES.	PRIX	SOMMES PAYÉES.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.				
1	Malines	Ans.....	kilog. 230,000	les 1,000 l. 16 49	francs. 4,122 50	Houille en roche pour le service de l'arsenal.
2	Ans	Liège	m ³ 996,064	le m ³ 8 23	8,217 53	
3	Jemmapes	St-Ghislain.	1,000,000	9 60	9,600 "	Charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc.
4	Manage	Manage....	5,097,200	8 50	55,976 20	
5	Haut-Pré(Liège)	Liège	5,549,891	6 47	21,675 80	
TOTAUX			kilog. 230,000 m ³ 9,545,155		77,590 05	

Le prix moyen de revient par mètre cube de charbon, lots 2, 3, 4 et 5, en 1851, est de fr. 7-86.

N° XI. — *État général de la fabrication*

LIEUX DE FABRICATION.	CHARBONS employés A LA FABRICATION DU COKE. Mètres cubes.	PRODUITS OBTENUS DES CHARBONS EMPLOYÉS				PRODUIT moyen DE COKE par mètre cube de charbon. — Kilogram.	VALEUR DES CHARBONS employés à la fabrication DU COKE.	SALAIRES DES OUVRIERS employés à la FABRICATION.
		COKE.		MENU COKE.	CENDRES.			
		Hectolitres.	Kilogrammes.						Hectolitres.	Hectolitres.
GAND.....	4,398 ^{m3} ,000	79,321	2,783,233	1,263	1,502	603 ³ / ₁₀	Fr. c. 23,277 16	Fr. c. 5,762 63
MALINES.....	15,112 ^{m3} ,000	297,200	10,402,000	3,882 ¹ / ₂	7,632	688 ³ / ₁₀	144,595 63	15,316 60
HAL.....	4,811 ^{m3} ,000	93,207	3,262,243	2,140	2.909	678 ¹ / ₁₀	49,111 04	3,558 *
MANAGE.....	4,862 ^{m3} ,000	89,623	3,156,373	2,536	2,780	643 ³ / ₁₀	45,632 86	3,279 80
JEMMAPES (a).....	15,362 ^{m3} ,600	230,828	8,778,980	3,597	6,089	637	124,998 73	12,197 30
	42,745 ^{m3} ,600	810,381	28,363,533	13,418 ¹ / ₂	20,932	663 ⁵ / ₁₀	589,613 44	33,914 33

du coke par l'État, en 1885.

DEPENSES DE FABRICATION.					PRIX DE REVIENT DU COKE.		Observations.
FRAIS DE RÉPARATIONS		DÉPENSE TOTALE.	A DÉDUIRE pour valeur du menu coke à fr. 0-40 l'hec- tolitre, et des cendres à 0-10 l'hectolitre.	RESTE pour DÉPENSE de fabrication.	par hectolitre.	par MILLE kilogr.	
D'OUTILS.	DES FOURS.						
Fr. c. 456 60	Fr. c. 76 60	Fr. c. 29,273 01	Fr. c. 633 40	Fr. c. 28,617 61	Francs. 0.360	Fr. c. 10 28	(a) Y compris 141 mètres cubes de charbons fournis par le sieur Babut ; l'entreprise pour ce lot n'étant pas ter- minée, ces 141 mètres cubes ont été esti- més aux prix d'adjudications (fr. 10-60).
471 79	1,678 25	160,062 23	5,118 20	156,944 03	0.328	15 09	
53 "	186 72	32,688 76	1,146 90	31,541 86	0.353	15 80	
119 05	34 90	49,066 61	1,292 40	47,774 21	0.353	15 25	
321 91	1,445 62	158,961 78	2,047 70	156,914 08	0.346	15 60	
1,102 53	5,420 07	450,032 41	8,260 60	421,791 81	0.320	14 87	

N° XII

Relevé, par lot, des quantités de coke fournis en 1853, par l'industrie privée.

Nos DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS.		QUANTITÉS DE COKE FOURNIES. — Kilogrammes.	PRIX d'adjudication par 1,000 kilog.	PRIX moyen approximati- vement payé par 1,000 kilog.	SOMMES PAYÉES.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.					
Adjudication du 22 sept. 1852.							
2	Gand.....	Manage ...	4,667,000	16 50	16 65	77,562 53	Ces chiffres ne sont qu'approximatifs, ce marché, n'ayant pas encore pu être réglé par suite d'un diffé- rent avec le fournis- seur.
5	Braine-le-Comte.	Id.....	4,927,945	13 50	15 92	68,939 38	
10	Namur.....	Namur....	1,469,480	16 77	15 64	22,990 29	
11	Bruxelles (Nord)	Manage....	5,000,000	17 »	16 23	48,702 52	Id.
15	Tirlemont.....	Ans.....	3,012,065	17 40	18 »	54,171 65	Coke fabriqué dans les fours de l'Etat, à Ans, par l'industrie privée. Le coke livré à Ans a été fabriqué dans les fours de l'Etat par l'industrie pri- vée.
16	Ans.....	1/3 à Liège et 2/3 à Ans.	6,268,370	17 50	17 75	111,251 98	
17	Liège.....	Liège.....	3,199,900	17 80	16 27	52,059 81	
18	Verviers.....	1/4 à Verviers et 3/4 à Liège.	2,999,690	17 65	14 75	44,299 89	
TOTAUX.....			29,544,540			479,998 03	

N° XIII

Tableau statistique de la consommation du coke en 1853.

TRIMESTRES.	NOMBRE TOTAL				CONSUMMATION TOTALE DE COKE.	RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ		
	DE LIEUES PARCOURUES.	DE VOITURES CHARGÉES TRANSPORTÉES A UNE LIEUE.	D'HEURES DE STATIONNEMENT.	DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES.		PARCOURS.	STATIONNEMENT.	ALLUMAGE.
1 ^{er} TRIMESTRE ...	282,442	2,763,587	75,438	8,786	Kilog. 14,571,140	Kilog. 12,015,450	Kilog. 1,131,870	Kilog. 1,223,340
2 ^e TRIMESTRE....	260,767	3,154,555	77,216	8,866	15,776,490	11,577,010	1,138,240	1,241,240
3 ^e TRIMESTRE....	295,295	3,515,090	83,551	9,687	14,788,960	12,182,815	1,249,965	1,336,180
4 ^e TRIMESTRE....	304,182	3,453,155	82,705	9,964	16,858,640	14,203,105	1,240,575	1,594,960
Totaux et moyennes.	1,142,684	12,846,167	318,710	37,275	59,775,230	49,776,560	4,780,650	5,218,220

CONSOMMATION MOYENNE ET TOTALE		CONSOMMATION MOYENNE DE COKE PAR LIEUE, DE 5 KILOMÈTRES, PARCOURUE.				RAPPORT DE LA CONSOMMATION POUR LE STATIONNEMENT, ET L'ALLIAGE, AVEC LA CONSOMMATION TOTALE.	Observations.
PAR LIEUE PARCOURUE.	PAR VOITURE CHARGÉE TRANSPORTÉE À CUE LIEUE.	PARCOURS.	STATIONNEMENT.	ALLIAGE.	ENSEMBLE POUR LE STATIONNEMENT ET L'ALLIAGE.		
Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Pour cent.	
56.95	5.20	47.59	4.48	4.86	9.34	16.41	
52.83	4.40	45.63	4.44	4.76	9.20	17.41	
50.08	4.21	41.26	4.25	4.59	8.82	17.61	
53.56	4.90	46.69	4.08	4.59	8.67	15.66	
55.72	4.65	44.74	4.30	4.63	8.98	16.72	

N° XIV

Relevé des primes payées, pour économies de coke, et pour régularité de marche des convois pendant l'année 1853.

TRIMESTRES.	PRIMES PAYÉES POUR ÉCONOMIES DE COKE AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	PRIMES PAYÉES POUR RÉGULARITÉ DE MARCHÉ DES CONVOIS		TOTAUX.	Observations.
		AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	AUX CHEFS-GARDES ET GARDES.		
1 ^{er} trimestre. .	3,037 82	3,446 08	2,704 24	9,188 12	
2 ^e id. . .	4,532 87	3,800 86	2,998 03	11,331 76	
3 ^e id. . .	7,098 18	3,962 75	3,130 49	14,191 42	
4 ^e id. . .	4,602 26	3,350 12	2,610 68	10,563 06	
		14,559 79	11 443 44		
	19,271 13	26,003 23		45,274 36	

ÉPOQUES.		LOCOMOTIVES													TENDERS.	SERVICE DES VOYAGEURS.						SERVICES DIVERS.										TRANSPORT DES MARCHANDISES.																OBSERVATIONS.	
		DE 16 POUCES.	DE 15 1/2 POUCES.	DE 15 1/4 POUCES.	DE 15 POUCES.	DE 14 1/2 POUCES.	DE 14 POUCES.	DE 13 1/2 POUCES.	DE 13 1/4 POUCES.	DE 13 POUCES.	DE 12 1/2 POUCES.	DE 12 1/4 POUCES.	DE 12 POUCES.	TOTAL.		DILIGENCES.	CHARS-A-BANC.	WAGGONS COUVERTS.	WAGGONS DÉCOUVERTS.	VOITURES MIXTES Y COMPRIS LES VOITURES AGRICOLLES.	WAGGONS POUR BAGAGES ET ARTICLES DE MESSAGERIE.	TOTAL.	DUREAUX AMBULANTS POUR LE SERVICE DE LA POSTE.	VOITURES CELLULAIRES.	WAGGONS										TOTAL.														
																									DE SECOURS POUR LES REMISES.	A FREINS POUR LES PLANS INCLINÉS.	POUR LE TRANSPORT DU COKE.	POUR l'entretien de la route		GRANDS.	PETITS.	POUR LE SERVICE DES ATELIERS.	TOTAL.	POUR ÉQUIPAGES.		POUR CHEVAUX. (BOVES)	POUR CHEVAUX ET DÉTAIL.	POUR LE DÉTAIL.	FERMÉS		PLATS		COUVERTS POUR LA CHAÛ.	A HAUSSES FIXES POUR LE CHARBON.	A HAUSSES FIXES POUR LE TRANSPORT DE 10,000 KIL.	PLATS A 4 ROUES POUR LE TRANSPORT DE 10,000 KIL.	TOTAL.		
AU 1 ^{er} JANVIER 1853.	1853.	21	»	5	25	1	50	1	4	56	1	28	1	6	175	178	208	247	568	85	15	135	1,074	50	8	21	20	110	59	156	10	374	49	37	201	524	598	15	820	15	54	1,581	1	»	3,495				
» FÉVRIER	»	21	»	5	25	1	50	1	5	56	1	27	1	6	175	178	209	247	568	85	15	138	1,080	52	8	21	20	110	59	156	10	376	49	37	201	524	598	15	829	15	54	1,585	1	»	3,504	A)	1 locomotive de 16 pouces a été fournie par la société St-Léonard.		
» MARS	»	21	»	5	25	1	50	1	5	57	1	26	1	6	175	178	209	247	567	85	15	160	1,081	53	8	21	20	110	46	156	10	384	49	37	201	524	598	15	846	15	54	1,402	1	»	3,540	B)	1 locomotive de 15 1/2 pouces a reçu des cylindres de 15 3/4 pouces.		
» AVRIL	»	21	»	5	25	1	51	1	5	57	1	26	1	5	175	178	210	247	565	85	15	166	1,086	53	8	21	20	110	49	156	10	387	49	37	201	524	595	15	855	16	54	1,416	4	»	3,560	C)	1 locomotive de 15 3/4 pouces en plus provient d'une locomotive de 15 1/2 pouces transformée.		
» MAI	»	21	»	5	25	1	51	1	5	57	1	26	1	5	175	178	210	248	565	85	15	166	1,087	54	8	21	20	110	49	156	10	388	49	37	201	524	595	15	855	18	54	1,459	4	»	3,587	D)	2 locomotives de 15 pouces ont été fournies par la société de Couillet.		
» JUIN	»	21	1	2	24	1	52	1	5	56	1	26	1	5	176	179	210	248	565	85	15	166	1,087	55	8	21	20	110	49	156	10	389	49	37	201	524	595	15	842	19	54	1,460	4	»	3,596	E)	2 par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France.		
» JUILLET	»	21	1	2	24	1	55	1	5	58	1	25	1	5	176	179	210	248	565	85	15	166	1,085	58	8	21	20	110	49	156	10	392	49	37	201	524	595	15	855	19	54	1,472	7	»	3,602	F)	1 provient d'une locomotive de 12 1/2 pouces transformée.		
» AOÛT	»	22	1	2	26	1	55	1	5	58	1	22	1	5	178	182	210	250	564	85	15	166	1,088	40	8	21	20	110	49	156	10	394	49	37	201	524	595	15	808	19	54	1,504	8	»	3,610	G)	2 locomotives de 13 pces ont reçu des cylindres de 14 pces.		
» SEPTEMBRE	»	22	1	2	27	1	54	1	5	57	1	22	1	5	179	185	210	251	566	85	15	166	1,091	40	8	21	20	110	49	156	10	394	49	37	201	524	595	12	779	19	54	1,537	8	»	3,615	H)	1 id. de 12 1/2 a reçu id. id.		
» OCTOBRE	»	22	1	2	27	1	54	1	6	56	1	22	1	5	179	185	211	251	568	85	15	166	1,094	40	8	21	20	110	49	156	10	394	49	37	202	524	595	12	772	19	54	1,546	8	1	3,617	I)	1 id. de 12 id. id.		
» NOVEMBRE	»	22	1	2	27	1	54	1	6	57	1	22	»	5	179	185	211	249	558	85	15	166	1,082	40	8	21	21	110	44	156	8	588	49	37	202	524	592	12	772	19	54	1,547	15	1	3,622	J)	1 provient d'une locomotive de 12 1/4 pouces transformée.		
» DÉCEMBRE	»	22	1	2	28	1	54	1	6	57	1	22	»	5	180	184	212	247	558	85	15	169	1,084	40	8	21	21	108	44	156	12	590	47	37	202	524	592	12	770	19	54	1,549	15	1	3,620	K)	1 provient d'une locomotive de 12 1/2 pouces transformée.		
» JANVIER 1854.	1854.	22	1	2	28	1	54	1	6	57	1	22	»	5	180	184	215	247	559	85	15	170	1,087	40	8	21	21	108	44	156	12	590	47	37	202	524	592	12	770	19	54	1,549	15	1	3,620	L)	2 des cylindres de 14 pces.		
SITUATION DU MATÉRIEL AU 1 ^{er} JANVIER 1853.																																																	
En bon état	16	»	2	17	1	25	1	2	48	1	19	»	5	152	155	182	214	282	85	12	156	879	27	6	21	17	92	59	150	10	542	56	55	197	508	512	10	740	12	50	1,555	1	»	3,252	M)	1 locomotive de 12 1/2 pces a reçu des cylindres de 14 pces.			
En réparation	5	»	1	6	»	7	»	2	11	»	9	1	1	43	25	56	55	86	»	5	17	193	5	2	»	5	18	»	6	»	52	15	4	4	16	86	5	4	48	»	»	261	N)	La locomotive en moins de 12 1/4 pouces a reçu des cylindres de 13 pouces.					
En construction	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	28	23	10	»	»	»	10	»	»	»	20	1	6	»	»	»	»	4	»	76	»	»	157	O)	La locomotive en moins de 12 pouces a reçu des cylindres de 14 pouces.				
SITUATION DU MATÉRIEL AU 1 ^{er} JANVIER 1854.																																																	
En bon état	17	»	1	25	»	26	1	5	44	1	15	»	5	140	154	175	195	297	85	11	155	914	58	7	21	20	104	44	153	12	581	28	54	200	299	548	8	720	18	48	1,498	15	1	5,415	P)	1 tender a été fourni par la société du Renard.			
En réparation	5	1	1	5	1	8	»	1	15	»	7	»	»	40	50	58	54	62	»	4	15	173	2	1	»	1	4	»	1	»	9	19	5	2	25	44	4	80	1	6	51	»	»	205	Q)	2 par la société de Couillet.			
En construction.	»	»	»	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18	»	»	»	»	»	»	11	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	6	100	»	100	»	»	»	»	»	100	100	»	407	R)	1 par la société St-Léonard.		
COMPARAISON DE LA SITUATION AU 1 ^{er} JANVIER 1853 ET AU 1 ^{er} JANVIER 1854.																																																	
Au 1 ^{er} janvier 1853.	21	»	5	25	1	50	1	4	56	1	28	1	6	175	178	208	247	568	85	15	135	1,074	50	8	21	20	110	59	156	10	374	49	37	201	524	598	15	820	15	54	1,581	1	»	3,495	S)	17 wagons couverts à voyageurs ont été démolis pour cause de vétusté.			
Au 1 ^{er} janvier 1854.	22	1	2	28	1	54	1	6	57	1	22	»	5	180	184	215	247	559	85	15	170	1,087	40	8	21	21	108	44	156	12	590	47	37	202	524	592	12	770	19	54	1,549	15	1	3,620	T)	8 ont été renouvelés au moyen de caisses neuves.			
Différence au 1 ^{er} janvier 1854																																																	
en plus.	1	1	»	5	»	4	»	2	1	»	»	»	»	5	6	5	»	»	»	»	17	15	10	»	»	1	»	5	»	2	16	»	»	1	»	»	»	»	4	»	168	12	1	127	U)	9 wagons couverts en moins.			
en moins.	—	»	1	»	»	»	»	»	»	»	6	1	1	»	»	»	»	9	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	6	1	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u			

(107)

N° XVI.

*Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements
de rails effectués au 1^{er} janvier 1854.*

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS AU 1 ^{er} JANVIER 1854.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	À DOUBLE BOURRELET.
Bruxelles à Malines.....	1833	20	"	46,802	23,387	37,700	64,900	40,000
	1858	"	20					
	1841	3	"					
Malines à Anvers.....	1856	24	"	34,803	7,147	30,400	17,700	68,300
	1838	"	24					
	1840	5	5					
Malines à Louvain.....	1837	24	2	48,912	4,487	9,700	21,000	76,000
	1850	"	10					
	1841	"	12					
Louvain à Tirlemont.....	1837	10	"	38,685	2,331	15,200	18,300	50,600
	1850	"	8					
	1841	"	11					
Tirlemont à Waremme.....	1838	26	"	32,013	4,049	13,300	27,400	70,800
	1850	"	15					
	1841	"	15					
Waremme à Ans.....	1838	20	"	40,033	4,634	13,300	31,400	42,600
	1841	"	20					
Landen à Saint-Trond.....	1839	10	"	10,751	5,093	22,700	1,700	100
Saint-Trond à Hasselt.....	1847	17	"	17,138	5,496	5,800	37,500	"
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,548	8,281	14,500	23,300	1,900
Liège à la frontière.....	1843	4	"	77,147	10,002	16,000	39,800	98,000
	1845	53	59					
Malines à Gand.....	1837	56	"	111,124	7,738	120,300	44,800	72,600
	1839	"	33					
	1841	"	23					
Gand à Ostende.....	1838	67	"	104,642	9,569	83,900	5,400	137,200
	1846	"	6					
	1849	"	13					
	1850	"	4					
	1832	"	8					
Gand à Courtray.....	1833	"	"	58,493	7,643	5,400	80,800	46,400
	1839	43	7					
	1832	"	"					
Courtray à Tournay.....	1833	54	"	49,936	4,424	9,700	56,200	42,900
	1842	"	3					
	1847	"	12					
	1848	"	"					

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELEY.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1852.	1853.	TOTAL.	1840 à 1852.	1853.	TOTAL.	1848 à 1852.	1853.	TOTAL.		
61,760	940	62,700	14,490	630	15,140	278	1,122	1,400	79,240	Rest. compt. 30,212.90 196,412.30 130,023.20 133,774.16 2,851.04 Il restait en dépôt, au 1^{er} janvier 1853, une quantité de rails équivalente à Il en a été fourni, pendant 1853, en rails neufs et produit du remaniage Ensemble Les remplacements, pendant l'année 1853, ont exigé l'emploi de Il a été employé pour doubles voies et voies d'évitement Il restait donc en dépôt, au 1^{er} janvier 1854
76,512	7,500	83,812	2,048	"	2,048	325	187	510	86,567	
37,610	600	38,210	7,218	525	7,743	74	176	250	66,205	
27,790	4,700	32,490	15,898	624	16,519	128	205	333	48,352	
38,040	1,500	39,540	15,075	5,700	16,775	288	205	491	56,804	
56,270	250	56,520	5,048	"	5,048	357	500	1,057	42,605	
7,690	250	7,940	"	62	62	"	"	"	8,002	
15	250	265	460	176	636	"	"	"	901	
5,018	500	5,518	550	1,099	1,629	20	25	45	7,192	
67,990	500	68,490	11,400	2,900	14,300	156	285	441	85,251	
94,530	5,400	97,730	11,100	5,300	16,600	24	57	81	114,451	
55,800	18,500	74,100	1,580	1,435	5,033	494	25	519	77,654	
64	227	291	11,400	6,400	17,800	"	"	"	18,091	
3,862	5,000	8,862	11,371	4,000	15,371	106	34	140	24,575	

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DEVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS AU 1 ^{er} JANVIER 1854.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET LOCALES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Tournay à Jurbise.....	1847	13	"	96,987	5,752	"	205,800	100
	1848	53	"					
	1850	"	48					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	"	59,592	12,117	6,500	49,600	47,500
	1844	"	5					
	1846	"	15					
Tubise à Soignies.....	1841	17	"	55,355	7,255	900	26,700	55,500
	1848	"	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	"	48,145	5,062	200	11,900	90,500
	1846	"	15					
	1847	"	11					
Mons à Quiévrain.....	1842	20	"	40,009	8,940	100	42,100	33,700
	1846	"	4					
	1847	"	16					
Braine à Namur.....	1842	14	"	153,582	18,140	900	125,500	135,600
	1845	65	"					
	1846	"	6					
	1847	"	19					
	1849	"	21					
	1852	"	9					
TOTAUX		621	490	1,115,597	155,747	411,600	949,500	1,178,100
		1.111		1,271,144		2,559,200		

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1852.	1853.	TOTAL.	1840 à 1852.	1853.	TOTAL.	1848 à 1852.	1853.	TOTAL.		
"	"	"	178	143	521	"	"	"	521	
1,250	170	1.400	22,710	1,800	24,510	28	5	55	28,945	
97	"	97	23,393	5,000	28,593	57	502	539	29,220	
28	"	28	50,400	4,700	35,100	117	57	174	55,302	
75	27	100	9,220	2,900	12,120	22	20	42	12,262	
"	20	20	61,403	5,860	67,263	18	25	43	67,528	
555,999	44,154	578,153	255,316	47,494	500,810	2,650	5,428	6,078	885,021	

XVII. — *État général des billes*

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD	Bruxelles à Malines	714	119	62	894	173	51
	Malines Anvers	1,290	108	77	528	1	"
EST	Malines à Louvain	66	"	8	209	94	289
	Louvain à Tirlemont	36	4	"	198	97	"
	Tirlemont à Waremme	"	20	"	703	227	35
	Waremme à Ans	9	"	"	126	210	"
	Landen à Saint-Trond	56	"	"	100	"	12
	Saint-Trond à Hasselt	53	"	"	137	"	"
VESDRE	Ans à la Meuse	14	31	"	"	158	18
	Liège à la frontière	56	1	"	172	"	"
OUEST	Malines à Gand	517	5	38	2,518	47	64
	Gand à Ostende	125	2	25	698	521	214
	Gand à Courtray	750	234	38	1,201	426	155
	Courtray à Tournay	187	146	11	515	510	46
	Tournay à Jurbise	564	"	"	181	"	"
MIDI	Bruxelles à Tubise	"	48	"	"	73	171
	Tubise à Soignies	"	10	"	697	37	118
	Soignies à Mons	"	106	92	412	2	225
	Mons à Quiévrain	"	243	213	66	10	82
NAMUR	Braine à Namur	440	"	80	3,473	"	822
	TOTAUX	4,785	1,119	644	12,628	2,588	2,328
		6,548			17,544		

remplacées pendant l'année 1853.

3° TRIMESTRE.			4° TRIMESTRE.			TOTAL.			BILLES EN FER.	Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES		
582	57	15	1,589	85	50	3,579	456	156	16	Il restait en dépôt, au 1 ^{er} janv. 1853, un nombre de 22,642 billes. Il en a été fourni en 1853 : Pour l'entretien 40,934 Pour constructions nouvelles... 11,035 Traverse en métal..... 4,415 Total..... 56,384
2,155	747	25	1,281	575	25	5,032	1,251	125	688	
597	62	110	41	20	55	805	176	460	"	
825	45	"	549	16	"	1,408	162	"	"	Le nombre de billes employées au renouvellement a été de..... 56,719 On en a employé pour construction de doubles voies et voies d'évitement... 18,385 Il restait donc en approvisionnement au 1 ^{er} janvier 1854..... 9,972 La différence que l'on remarque entre le chiffre de 64,821 billes des voies et celui de 56,719 billes employées à leur remplacement, provient de l'emploi des rails à double bourrelet, dont les portées sont de 1m,02 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0m,90. Les billes employées se composent de 65,072 billes en chêne. 1,102 id. sapin. 4,465 id. autres essences 4,445 id. en métal. Ensemble 75,104 billes.
1,026	147	255	457	65	55	2,168	457	575	"	
158	161	9	210	11	105	485	382	114	"	
20	50	"	72	45	5	228	95	15	"	Les billes employées se composent de 65,072 billes en chêne. 1,102 id. sapin. 4,465 id. autres essences 4,445 id. en métal. Ensemble 75,104 billes.
156	"	"	"	"	"	516	"	"	"	
112	16	41	157	8	55	265	215	94	"	
415	"	"	896	"	"	1,517	1	"	"	Les billes employées se composent de 65,072 billes en chêne. 1,102 id. sapin. 4,465 id. autres essences 4,445 id. en métal. Ensemble 75,104 billes.
4,049	66	41	1,262	14	2	8,146	152	145	"	
1,722	46	48	1,281	75	161	4,824	444	446	"	
1,058	695	111	1,095	769	22	5,052	2,144	524	"	Les billes employées se composent de 65,072 billes en chêne. 1,102 id. sapin. 4,465 id. autres essences 4,445 id. en métal. Ensemble 75,104 billes.
1,189	505	247	1,078	294	707	2,957	1,255	1,011	"	
269	"	"	157	"	"	1,171	"	"	"	
"	"	"	85	55	50	85	156	201	"	Les billes employées se composent de 65,072 billes en chêne. 1,102 id. sapin. 4,465 id. autres essences 4,445 id. en métal. Ensemble 75,104 billes.
"	29	656	267	"	100	964	96	874	"	
854	"	548	"	"	"	1,266	108	665	"	
219	680	"	484	25	260	769	958	557	"	Les billes employées se composent de 65,072 billes en chêne. 1,102 id. sapin. 4,465 id. autres essences 4,445 id. en métal. Ensemble 75,104 billes.
5,445	"	562	401	"	51	7,737	"	1,515	"	
18,585	5,106	2,446	12,820	1,855	1,655	48,618	8,446	7,055	704	
25,957			16,288			64,821				

N° XVIII

Prix des billes en 1853.

LIGNES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	BILLES EN FER.	Observations.
Nord.....	4 48 à 4 90	»	»	^(a) 0, 10, 20	(a) Ces prix comprennent la valeur des coussinets qui tiennent à la bille.
Est.....	4 68 à 5 18	»	»	»	
Ouest.....	4 42 à 5 22	»	2 68	»	
Midi.....	4 74 à 5 28	»	»	»	
Moyenne.....	4 90	»	2 68	^(a) 9 »	

1849	{	73,000 billes en chêne pour . . . fr.	303,415 50 = 4 16	par bille.
		1,180 billes en sapin	4,503 60 = 3 88	id.
		3,705 billes d'autres essences . . .	13,251 65 = 3 58	id.
1850	{	75,000 billes en chêne.	313,424 » = 4 18	id.
		108 billes d'autres essences. . .	593 79 = 5 50	id.
1851	{	41,000 billes en chêne.	147,529 » = 3 60	id.
		6,000 billes en sapin	14,449 » = 2 41	id.
1852	{	73,343 billes en chêne.	328,576 » = 4 48	id.
		15,000 billes en sapin	45,815 » = 2 05	id.
1853	{	47,989 billes en chêne.	235,200 » = 4 90	id.
		10,000 billes en hêtre	26,800 » = 2 68	id.
		4,445 billes en métal.	40,049 56 = 9 » ^(a)	id.

EXERCICES.	NATURE DES RECETTES.	RECETTES MENSUELLES.												MONTANT TOTAL PAR EXERCICE.	RÉPARTITION ANNUELLE PAR NATURE DE RECETTE.									
		TOTAL.													SERVICE DES VOYAGEURS.									
		Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Oct.	Septemb.	Octobre.	Novembre.	Décembre.		VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	VOITURES.	FINANCES.	CARTEPOSTAL.	PRODUITS DIVERS.			
1835	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1836	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1837	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1838	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1839	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1840	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1841	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1842	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1843	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1844	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1845	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1846	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1847	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1848	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1849	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1850	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1851	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1852	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	
1853	Voyageurs.	10,583 10	20,103 03	22,063 02	28,817 81	31,088 05	30,200 40	40,100 43	41,007 15	43,371 15	52,638 38	50,073 35	48,910 03	308,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	268,997 50	

Total général pour les dix-neuf exercices.

182,283,264 62 (1)

TABLE DES MATIÈRES.



INTRODUCTION	iiij
------------------------	------

CHAPITRE PREMIER.

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

§ 1. Situation financière	1
§ 2. Exploitation. — Dépenses et recettes	5
§ 3. Fonds de construction	16

CHAPITRE DEUXIÈME.

MOUVEMENTS ET RECETTES COMPARÉS DES EXERCICES 1832 A 1853.

§ 1. Voyageurs et bagages	18
§ 2. Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	23
Services internationaux.	33
Télégraphes	38

CHAPITRE TROISIÈME.

STATISTIQUE.

Parcours des convois	40
Houille et coke	46
Matériel roulant.	48
Billes et rails	49
Compte commercial de 1848 à 1853 inclus	53

ANNEXES.

I. Tableau des dépenses faites pour les emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'Etat	69
II. Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pendant l'exercice 1853.	74
III. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1854.	

IV. Situation des emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'Etat, savoir : à l'échéance du 1 ^{er} janvier 1854 pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1 ^{er} août 1853, pour l'emprunt à 3 p. %, et à celle du 1 ^{er} novembre 1853 pour les emprunts à 5 p. % et à 4 1/3 p. %	76
V. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports, pendant l'année 1853.	77
VI. État récapitulatif, par mois, des recettes en général, pendant l'année 1853.	
VII ^{1o} . État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports, pendant les six premiers mois de l'année 1853	83
VII ^{2o} . État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports pendant les six derniers mois de l'année 1853.	91
VIII ^{1o} . État récapitulatif, par station, de la recette en général, pendant les six premiers mois de l'année 1853.	
VIII ^{2o} . État récapitulatif, par station, de la recette en général, pendant les six derniers mois de l'année 1853.	
IX. Tableau du parcours des convois et du matériel des transports pendant l'année 1853.	
X. Relevé, par lot, des quantités de houille en roche, charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies, en 1853, sur l'adjudication du 22 septembre 1852.	99
XI. État général de la fabrication du coke par l'État, en 1853.	100
XII. Relevé, par lot, des quantités de coke fournies, en 1853, par l'industrie privée.	102
XIII. Tableau statistique de la consommation du coke, en 1853.	103
XIV. Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1853.	106
XV. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1853.	
XVI. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1 ^{er} janvier 1854	107
XVII. État général des billes remplacées pendant l'année 1853.	112
XVIII. Prix des billes en 1853	114
XIX. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.	

