

( 1 )

( N<sup>o</sup> 221. )

# Chambre des Représentants.

SESSION DE 1850-1851.

---

## CHEMIN DE FER.

---

COMPTE - RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1850.

---

### RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,

IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE,

RUE DE LOUVAIN.

1851

**Messieurs,**

Conformément à l'art. 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, j'ai l'honneur de vous présenter le compte-rendu des opérations du chemin de fer de l'État, pendant l'exercice 1850.

# CHEMIN DE FER.

## COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1850.

### CHAPITRE PREMIER.

#### CONSTRUCTION.

##### § 1.

##### *Montant des allocations et des dépenses.*

Pendant l'année 1850, il n'a pas été voté de nouveaux crédits pour faire face aux frais de premier établissement du chemin de fer. Les fonds alloués pour couvrir ces frais s'élevaient donc, au 1<sup>er</sup> janvier 1851, au même chiffre qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1850, et représentaient, ainsi que l'a indiqué mon honorable prédécesseur, un capital nominal de . . . . . fr. 188,868,426 96 et un capital effectif de . . . . . 169,242,633 13

Les dépenses effectuées en 1850 sur le restant disponible de ces fonds se sont réparties de la manière suivante, savoir :

|   |     |                   |
|---|-----|-------------------|
| Route proprement dite . . . . .                 | fr. | 247,794 98        |
| Bâtiments et dépendances des stations . . . . . |     | 375,943 99        |
| Dépenses générales . . . . .                    |     | 1,805 33          |
| Matériel des transports . . . . .               |     | 563,061 10        |
| Ou en total à . . . . .                         | fr. | <u>988,605 40</u> |

Les dépenses de même nature faites depuis l'origine de la construction du chemin de fer, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1850, s'élevant à . . . . . fr. 166,344,807 29  
 on aura, en y ajoutant la somme dépensée en 1850 et mentionnée ci-dessus, soit . . . . . 988,605 40  
 un total général de . . . . . fr. 167,333,412 69  
 qui forme l'import de toutes les dépenses de premier établissement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1851. (*Voir annexe n° I.*)

Cette somme a été employée de la manière indiquée ci-après :

|                                    |     |                       |
|------------------------------------|-----|-----------------------|
| Route proprement dite . . . . .    | fr. | 124,473,363 17        |
| Bâtiments et dépendances . . . . . |     | 13,898,688 24         |
| Matériel de transport . . . . .    |     | 23,800,391 31         |
| Dépenses générales . . . . .       |     | 3,158,370 00          |
| Total égal . . . . .               | fr. | <u>167,333,412 69</u> |

D'un autre côté, il a été prélevé sur les fonds affectés à la construction et pour d'autres usages une somme libellée à l'annexe n° I et s'élevant à . . . . . fr. 713,029 08

Il restait en outre dans les caisses de l'État, au 1<sup>er</sup> janvier 1851, les sommes suivantes engagées pour des travaux en cours d'exécution ou décrétés, savoir :

|  |     |                       |
|--|-----|-----------------------|
| Sur les crédits alloués par les lois du 13 avril 1845, 21 avril et 24 mai 1848 . . . . . | fr. | 1,164,970 79          |
| Sur les crédits ouverts à la régie . . . . .   |     | 31,147 86             |
| Une somme non renseignée en dépenses . . . . .   |     | 74 71                 |
| Ensemble . . . . .   |     | <u>1,196,193 36</u>   |
| Ce qui donne en total . . . . .  | fr. | <u>169,242,633 13</u> |

c'est-à-dire une somme égale au montant des capitaux mis à la disposition du Gouvernement pour la création du chemin de fer.

La somme de fr. 988,605-40, renseignée plus haut comme ayant été dépensée en 1850, a servi en partie à porter la longueur de la deuxième voie à 450 kilomètres. Cette longueur était seulement de 398 kilomètres au 1<sup>er</sup> janvier 1850

Elle a également permis de construire le matériel neuf indiqué à l'annexe n° II.

Enfin l'administration s'est attachée à améliorer les bâtiments et dépendances des stations dans la mesure des moyens mis à sa disposition sur le restant des crédits alloués pour frais de premier établissement du chemin de fer.

## § 2.

### *Établissement du télégraphe électrique.*

Dès l'installation des premières lignes télégraphiques en Angleterre, la nécessité fut reconnue de les admettre généralement comme le complément indispensable des chemins de fer.

Les frais de construction, d'abord considérables, s'opposèrent seuls à leur développement immédiat.

Toutefois, en Belgique, dès 1846, la ligne de Bruxelles à Anvers fut établie ensuite d'une concession accordée à M. Wheatstone et compagnie.

En 1847, le gouvernement français décida l'exécution des lignes de Paris à Valenciennes et à Lille et sollicita leur prolongement jusqu'à Bruxelles. En 1848, le gouvernement prussien, voulant mettre Berlin en communication avec Paris, insista à son tour sur les avantages à résulter du passage de cette communication par le territoire de la Belgique.

Mais à ces deux époques il ne parut pas possible, eu égard à la situation financière du pays, de demander un crédit spécial pour cet objet; le Gouvernement, alors exclusivement préoccupé de la situation du trésor, devait ménager prudemment ses ressources, surtout après les événements politiques de 1848, qui avaient jeté l'Europe entière dans l'agitation et l'incertitude.

L'administration avait cependant reconnu l'utilité de ce nouveau et rapide moyen de transmission des correspondances, non-seulement pour les rapports internationaux, mais encore pour les communications intérieures; il semblait d'ailleurs impossible que la Belgique restât étrangère au progrès qui s'étendait autour d'elle avec une incroyable rapidité.

Mon Département eut un moment la pensée d'abandonner à l'industrie privée l'exploitation des lignes télégraphiques à établir en Belgique d'après le mode admis pour la section de Bruxelles à Anvers: mais ce projet fut bientôt abandonné, parce qu'il était évident qu'au point de vue politique ce moyen de communication rapide devait rester entre les mains du Gouvernement; qu'au point de vue du chemin de fer, dont il devait faciliter la bonne et régulière exploitation, il devait être soumis à la même impulsion; enfin, qu'au point de vue commercial il appartenait encore au Gouvernement de suivre, pour le télégraphe électrique, le mode adopté pour le chemin de fer, l'exploitation par l'État, c'est-à-dire au nom de tous et au profit de tous.

Pénétré de ces principes, mon honorable prédécesseur, M. Rolin, présenta à la Législature un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à établir des télégraphes électriques sur toutes les lignes du chemin de fer de l'État, et de mettre à sa disposition un premier crédit de 250,000 francs pour faire face aux dépenses de cet établissement. Ce crédit fut ouvert par la loi du 4 juin 1850 qui décréta la construction des lignes télégraphiques. (*Voir annexe n° III.*)

Dans l'intervalle une convention avait été conclue avec la Compagnie concessionnaire du télégraphe électrique de Bruxelles à Anvers pour le rachat de cette ligne au prix de 60,000 francs (*Voir annexe n° IV.*) L'exploitation en fut immédiatement confiée à l'administration du chemin de fer de l'État, un arrêté royal du 4<sup>er</sup> août 1850, ayant placé les télégraphes dans les attributions de cette administration.

Une convention avait été également arrêtée le 16 mai 1850, entre les Gouvernements belge et prussien, pour régler les relations entre les lignes télégraphiques des deux pays. Cette convention a été ratifiée par les Hautes Parties contractantes et les ratifications ont été échangées à Bruxelles, le 20 juin 1850. (*Voir annexe n° V.*)

Dès que les fonds votés par la loi du 4 juin eurent été mis à la disposition du Département des Travaux Publics, les travaux d'établissement des lignes télégraphiques furent entamés et poussés avec la plus grande activité. Déjà, depuis le 15 mars dernier, les stations de Bruxelles, Malines, Anvers, Gand, Ostende, Liège, Verviers et Quiévrain, sont ouvertes aux communications, et l'ouverture des stations secondaires aura lieu successivement.

Il restera à établir ces précieuses communications sur les lignes de Gand à Lille, de Jurbise à Mouscron et de Braine à Namur.

Conformément aux prévisions de mon prédécesseur et de la section centrale, et quoiqu'il soit impossible de rendre un compte exact, dès à présent, de la dépense totale de construction du réseau télégraphique, on peut affirmer que cette dépense n'excédera pas celle prévue de 500,000 francs, dont 250,000 francs restent encore à voter.

Les lignes télégraphiques sont désormais une dépendance du chemin de fer : c'est à ce titre que j'ai cru devoir m'en occuper dans le présent compte rendu.

---

( V )

**CHAPITRE DEUXIÈME.**  
**EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.**

§ 1.

**Dépenses.**

Les dépenses effectuées pour l'exploitation du chemin de fer, pendant l'exercice 1880, sont renseignées dans le tableau suivant :

| Articles<br>ou<br>BUDGET.      | NATURE DE LA DÉPENSE.  | MONTANT<br>DE<br>LA DÉPENSE. |
|--------------------------------|--|------------------------------|
| <b>Personnel.</b>              |  |                              |
| 45                             | Traitement et indemnités du personnel des divers services. . . | 1,115,239 00                 |
| 46                             | Primes aux fonctionnaires et employés . . . . .                | 75,000 00                    |
|                                | Total des dépenses du personnel . . . . .                      | 1,190,239 00                 |
| <b>Salaires.</b>               |  |                              |
| 47                             | Service général. — Direction . . . . .                         | 16,400 00                    |
| 48                             | Entretien des routes et des stations . . . . .                 | 1,115,593 43                 |
| 49                             | Locomotion et entretien du matériel. . . . .                   | 1,494,730 00                 |
| 50                             | Transports et perception. . . . .                              | 675,100 00                   |
|                                | Total des dépenses pour salaires . . . . .                     | 3,301,823 43                 |
| <b>Travaux et fournitures.</b> |  |                              |
| 51                             | Service général. — Direction . . . . .                         | 118,744 00                   |
| 52                             | Entretien des routes et des stations . . . . .                 | 1,099,663 14                 |
|                                | A reporter. . . . .  | 1,218,407 14                 |

| Articles<br>DU<br>BUDGET. | NATURE DE LA DÉPENSE.                             | MONTANT<br>DE<br>LA DÉPENSE. |
|---------------------------|---|------------------------------|
|                           | Report. . . . .                                   | 1,218,407 14                 |
| 53                        | Billes et fers des voies. . . . .                 | 888,000 00                   |
| 54                        | Locomotion et entretien du matériel. . . . .      | 2,046,500 00                 |
| 55                        | Renouvellement du matériel . . . . .              | 300,000 00                   |
| 56                        | Transports et perception . . . . .                | 232,345 08                   |
|                           | Total des dépenses pour travaux et fournitures. . | 4,663,252 22                 |
|                           | <b>Régie du chemin de fer.</b>                    |                              |
| 57                        | Personnel. . . . .                                | 38,500 00                    |
| 58                        | Matériel . . . . .                                | 3,500 00                     |
|                           | Total des dépenses pour la régie . . . . .        | 40,000 00                    |
|                           | <b>Récapitulation.</b>                            |                              |
|                           | Personnel. . . . .                                | 1,190,239 00                 |
|                           | Salaires. . . . .                                 | 3,301,823 43                 |
|                           | Travaux et fournitures . . . . .                  | 4,663,252 22                 |
|                           | Régie du chemin de fer. . . . .                   | 40,000 00                    |
|                           | TOTAL . . . . .                                   | 9,195,314 65                 |

Les dépenses d'exploitation en 1850 excèdent celles effectuées en 1849 de fr. 1,039,001-73. Cette différence provient en premier lieu de ce que les travaux exécutés au pont du Val-Benoît, ainsi que ceux nécessités par les inondations des mois de février et août 1850, ont exigé une dépense de fr. 718,377-39, et en second lieu de ce que les frais de locomotion et d'entretien du matériel, ainsi que ceux du service des transports et perception, ont subi un certain accroissement par suite du développement acquis en 1850 par le trafic commercial.

En somme, l'excédant des dépenses de 1850 sur celles effectuées en 1849 peut être divisé en dépenses ordinaires et dépenses extraordinaires. Les premières ont été occasionnées par une circonstance dont la reproduction serait désirable, une augmentation de trafic. Les secondes sont le résultat d'événements fortuits, l'affaissement d'une des culées du pont du Val-Benoît et les inondations. Nul ne peut prévoir si des événements de même nature ne se représenteront pas; mais la science des ingénieurs doit s'attacher à en prévenir et à en atténuer les effets, et

l'administration a pris à cet égard toutes les précautions que la prévoyance la plus active pouvait suggérer.

En résumé, les dépenses d'exploitation, charges ordinaires et extraordinaires comprises, se sont élevées, en 1850, à . . . fr. 9,193,314 63  
Ces dépenses en 1849 avaient été seulement de . . . . . fr. 8,136,312 92

Ce qui donne une différence de . . . . . fr. 1,039,001 73

Mais si de cette dernière somme on déduit le chiffre des travaux extraordinaires, soit . . . . . fr. 718,000 00

Il restera . . . . . fr. 321,001 73

En sorte que les dépenses ordinaires de l'exploitation du chemin de fer en 1850, dépassent seulement de fr. 321,001-73 les frais de même nature effectués en 1849. Ce résultat qui constate une augmentation de 3.94 p. % de la dépense est satisfaisant en ce sens que cette augmentation est restée bien en dessous de l'accroissement de la recette, qui a été de 14.78 p. %.

#### RAILS ET BILLES.

En 1850, il a été ôté des voies 76,136 billes, qui ont été remplacées par 72,118 billes neuves en chêne. (Voir l'annexe n° VI.)

La différence entre la quantité de billes remplacées et la quantité de billes neuves provient de ce que les rails actuels à double bourrelet ont une portée plus grande que les rails anciens, en sorte qu'ils exigent un moins grand nombre de billes.

Le prix des billes a varié, en 1850, de fr. 3-65 à fr. 4-66. (Annexe n° VII.)

Leur prix moyen avait été, en 1849, de 4 francs. — Ce prix s'est élevé en 1850 à fr. 4-18.

Une commission d'ingénieurs, instituée à l'effet de visiter les billes préparées par différents procédés de conservation et placées dans les voies depuis 1839, a constaté :

1° Que les billes préparées au deutochlorure de mercure d'après le procédé Kyan, en 1839, se trouvaient dans un tel état de détérioration, qu'elles n'étaient plus en état de rendre aucun service et qu'il a fallu les enlever ;

2° Que les billes préparées à la glu marine et d'après le procédé Bourdon, bien qu'elles ne fussent placées dans les voies que depuis 1846, étaient déjà assez altérées pour qu'on puisse émettre l'opinion que ces deux modes de préparation ne produiraient aucun effet salutaire pour la conservation des bois ;

3° Que le procédé Boucherie semblait présenter une application plus avantageuse, les billes visitées ayant été trouvées dans un état relativement assez satisfaisant pour faire espérer que l'agent conservateur employé produira des résultats favorables.

Ainsi, il résulte de ce rapport que, si l'on peut déjà considérer divers procédés de conservation comme complètement inefficaces, on ne peut encore être fixé sur les avantages à retirer de l'emploi du procédé Boucherie, qui jusqu'à présent ne fait naître que des espérances.

En finissant son rapport, la commission précitée faisait remarquer que des sapins gras du pays, posés en 1837, avaient été trouvés dans un état de solidité très-satisfaisant, bien qu'ils n'eussent reçu aucune préparation. Elle représentait l'emploi de cette essence comme susceptible de diminuer l'énorme consommation de bois de chêne à laquelle donne lieu l'entretien du chemin de fer.

En conséquence j'ai approuvé, le 11 décembre 1850, un cahier des charges pour l'adjudication d'une partie de bois comprenant la fourniture de 6,000 billes en sapin gras du pays.

L'entretien des voies a exigé l'emploi de 109.777<sup>m</sup>,51 courants de rails, tant neufs que remaniés. Mais il n'a toutefois été mis hors de service que 71,702<sup>m</sup>,40 courants des rails ôtés des voies, les autres ayant été jugés susceptibles de remploi pour les évitements, etc. (Voir l'annexe n° VIII.)

Les rails mis en œuvre ont été fabriqués d'après le modèle dit à *double bourrelet*. Ils pèsent, ainsi qu'on l'a dit dans les précédents comptes-rendus, 34 kilogrammes par mètre courant.

Ces rails sont successivement substitués aux rails ondulés de 17 à 22 kilogrammes, employés primitivement, et aux rails parallèles de 25 à 27 kilogrammes. Ils présentent actuellement un développement de 748,500 mètres courants, soit environ un tiers du développement total des voies qui mesurent 2,428,200 mètres courants.

Lorsque les rails enlevés sont susceptibles de remploi on les place dans les parties de la voie qui supportent le moins de fatigue. Quand ils sont trop détériorés, ils sont soumis à l'opération du remaniage. L'administration a retiré en rails remaniés, en 1850, les  $\frac{2}{3}$  environ du poids des vieux fers remis à l'entrepreneur, et la perte subie sur les rails mis hors de service ne s'est élevée ainsi qu'au tiers de leur valeur.

Mon prédécesseur a déjà fait connaître que l'emploi des rails de 54 kilogrammes et à double bourrelet avait été jugé indispensable, par suite de la construction de locomotives plus puissantes et partant d'un poids beaucoup plus fort que celles en circulation au commencement de l'exploitation du chemin de fer

Comparant le nombre de billes et de rails placés dans les voies en 1849 et 1850, on aura :

| PÉRIODES COMPARÉES.       | BILLES. | RAILS.                   |
|---------------------------|---------|--------------------------|
| 1849                      | 85,733  | 113,786 <sup>m</sup> .19 |
| 1850                      | 72,118  | 109,777.31               |
| Différence en moins . . . | 13,615  | 4,008.88                 |

Ainsi l'entretien ordinaire a exigé en moins en 1850 qu'en 1849 un nombre de 13,615 billes et 4,008<sup>m</sup>,88 courants de rails.

|  |             |
|--|-------------|
| La dépense pour acquisition de billes et de rails s'était élevée en 1849 |             |
| à . . . . .  | fr. 881,000 |
| elle n'a été en 1850 que de . . . . .                                    | 866,000     |
|  | <hr/>       |
| ce qui donne une différence de . . . . .                                 | fr. 15,000  |
| en moins en 1850.  |             |

Nous avons vu plus haut que le prix des billes avait été majoré pendant ce dernier exercice. Il n'en a pas été de même pour les rails qui ont été soumissionnés au même prix qu'en 1849.

#### CHARBONS ET COKE.

On sait qu'à partir du mois de mars de l'exercice 1849, l'administration du chemin de fer a cessé la fabrication du coke nécessaire à l'alimentation des locomotives et que la fourniture de ce combustible a été confiée à l'industrie privée.

Une adjudication publique ayant eu lieu le 19 décembre 1849, pour les quantités de coke jugées nécessaires au service de l'exploitation en 1850, j'ai dû, pendant cette année, laisser suivre son cours à l'expérimentation de la mesure adoptée par mon honorable prédécesseur, bien qu'elle ne me parût pas renfermer en elle-même les éléments d'une appréciation exacte des avantages que peut présenter l'un ou l'autre des deux modes d'approvisionnement successivement employés.

Il est à remarquer, en effet, que si le coke fourni en 1849 et en 1850 par l'industrie privée a coûté moins cher que le coke fabriqué antérieurement par l'administration, on ne peut affirmer que cette diminution du prix de revient résulte du mode de fourniture adopté pour ces deux derniers exercices où le prix des charbons avait subi une réduction assez notable. Pour reconnaître d'une manière certaine le mode qui devait présenter le plus d'avantage, il eût fallu établir d'abord le prix du charbon au moyen d'une adjudication publique et ajouter à ce prix les frais de la fabrication afin d'avoir exactement le prix de revient du coke fabriqué par l'administration; il eût fallu ensuite mettre également en adjudication publique la fourniture du coke tout fabriqué et approuver celle des deux adjudications qui eût présenté le prix de revient le plus bas.

C'est ainsi que j'ai procédé pour 1851, et il en est résulté la preuve que, dans l'intérêt du trésor, ni l'un ni l'autre des deux systèmes ne peut être préféré d'une manière absolue.

Il s'est trouvé en effet que pour certains lots l'administration avait intérêt à fabriquer elle-même, eu égard aux prix soumissionnés pour la fourniture du charbon, tandis que pour les autres elle avait intérêt à adjuger la fourniture du coke tout fabriqué.

J'ai approuvé l'adjudication de charbon en ce qui concernait les lots qui permettaient à l'administration de fabriquer à des prix plus bas que ceux soumissionnés par l'industrie pour la fourniture du coke, et j'ai approuvé l'adjudication de coke en ce qui concernait les lots soumissionnés à des prix inférieurs au prix qu'eût coûté le coke fabriqué par l'administration eu égard au prix soumissionné pour le charbon; en sorte que j'ai l'assurance que le coke qui sera consommé en 1851 aura été obtenu au plus bas prix possible.

Quoi qu'il en soit, les locomotives de l'État ont été exclusivement alimentées en 1850, au moyen du coke livré par l'industrie privée.

En 1849, on avait consommé 42,650,020 kilogrammes de coke pour transporter à une lieue 8,671,064 voitures chargées, en sorte que la consommation, par voiture, s'élevait en moyenne à 4<sup>lit.</sup>,92. Le nombre de voitures chargées transportées à une lieue ayant été, en 1850, de 9,877,448, et la quantité de combustible employé de 48,514,964 kilogrammes, la dépense moyenne par voiture a été de 4<sup>lit.</sup>,91, c'est-à-dire qu'il y a eu encore un léger abaissement sur le chiffre de la consommation effectuée en 1849. (Voir les annexes nos IX, X et XI.)

#### PRIMES.

Les primes payées aux chefs d'atelier et aux machinistes, en 1850, pour économie de coke, se sont élevées à fr. 19,495-66. (Voir l'annexe n° XII.)

Au taux fixé pour ces primes, le chiffre ci-dessus indique qu'il a été consommé environ 80,000 hectolitres de coke en moins que la quantité allouée pour l'allumage, le stationnement, le parcours des locomotives et la traction des waggons.

Le prix du coke étant, ainsi que je l'ai dit, de fr. 15-82 par 1,000 kilogrammes, soit de fr. 0-55 par hectolitre, l'économie réalisée sur la quantité présumée nécessaire pour le service des convois, représente une somme de 44,000 francs environ.

Ce résultat est évidemment dû au système de primes, par lequel les chefs d'atelier et les machinistes sont personnellement intéressés à réduire, autant que possible, la consommation du combustible.

L'administration a, en outre, payé une somme de fr. 22,094-57, pour primes de régularité. Le compte-rendu de l'exercice 1849 a fait ressortir le but et les avantages de ces primes qui ont été instituées par arrêté du 28 octobre 1847.

#### MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

Le tableau suivant donne la situation du matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1851, comparativement avec la situation de ce matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1850 :

|                                     | NOMBRE                           |                                  | DIFFÉRENCE<br>AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1851. |           |
|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|-----------|
|                                     | AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1850. | AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1851. | EN PLUS.                                       | EN MOINS. |
| Locomotives . . . . .               | 165                              | 170                              | 5  | "         |
| Tenders . . . . .                   | 166                              | 178                              | 12   | "         |
| Voitures pour la poste . . . . .    | 19                               | 22                               | 3  | "         |
| Voitures pour voyageurs . . . . .   | 987                              | 1,022                            | 35   | "         |
| Voitures cellulaires . . . . .      | 8                                | 6                                | "  | "         |
| Waggons pour marchandises . . . . . | 3,290                            | 3,344                            | 54   | "         |
| Waggons de service . . . . .        | 363                              | 349                              | "  | 14        |

On voit qu'il y a eu une augmentation assez notable du matériel roulant pendant l'exercice 1850. (Voir l'annexe n° II.)

Il existe une différence entre la situation du matériel indiquée ci-dessus pour l'année 1849 et cette situation, telle qu'elle est renseignée dans le compte-rendu des opérations de cet exercice, en ce qui concerne les quatre dernières catégories de matériel. Cette différence provient d'une nouvelle répartition des voitures et wagons dans les quatre catégories dont il s'agit.

H

#### APPROVISIONNEMENTS.

Les objets approvisionnés pour l'exploitation au magasin central de Malines représentaient, au 31 décembre 1850, une

|   |     |           |    |
|---|-----|-----------|----|
| valeur de . . . . .                                 | fr. | 1,444,727 | 37 |
| Cette valeur était au 31 décembre 1849 de . . . . . |     | 1,255,646 | 57 |
|   |     | <hr/>     |    |
| Différence en 1850 . . . . .                        | fr. | 189,081   | 20 |

(Voir l'annexe n° XIII.)

Ainsi la valeur des approvisionnements se trouvait au 31 décembre 1850 de fr. 189,081-20 au-dessus de l'évaluation faite le 31 décembre précédent, en ce qui concerne le service de l'exploitation.

## § 2.

### Tarifs.

Le tarif des voyageurs n'a subi aucune modification en 1850, le projet de loi soumis à l'examen de la législature pour régler ce tarif n'ayant pu être discuté pendant cet exercice.

J'ai fait au tarif des marchandises une modification qui m'a paru d'un grand intérêt pour les exploitations de houille de nos divers bassins charbonniers. Elle consiste dans l'application d'un tarif spécial aux charbons destinés à l'exportation par Anvers.

La base de ce tarif a été fixée à 20 centimes par tonneau et par lieue. (Voir l'annexe n° XIV.)

Cette mesure avait été réclamée, dès 1848, par les délégués des chambres de commerce appelés à donner leur avis sur les tarifs dits du 1<sup>er</sup> septembre encore actuellement en vigueur. La chambre de commerce d'Anvers avait, depuis cette époque, persisté à demander l'abaissement des prix de transport par le chemin de fer pour les houilles destinées à l'exportation. Cette assemblée faisait remarquer que si les navires sortant du port d'Anvers sur lest allaient prendre à Newcastle leur chargement de retour pour les pays transatlantiques, cette circonstance ne provenait nullement de l'infériorité de la qualité de nos houilles non plus que de l'élévation de leurs prix, mais du temps considérable qu'il fallait employer pour faire arriver ce combustible par les voies navigables des points de production au lieu d'embarquement. Elle estimait en conséquence qu'il suffirait de niveler le prix du

transport par chemin de fer avec le prix du fret par canaux pour rendre possible l'exportation de nos charbons en concurrence avec les charbons anglais.

En somme, il s'agissait simplement de formuler un tarif qui permit de substituer le chemin de fer aux voies navigables pour les expéditions de nos divers centres charbonniers vers Anvers, la lenteur du transport par eau ne permettant pas aux capitaines de navire d'attendre un chargement de retour par les canaux, chargement qu'ils ne pouvaient obtenir qu'après 12 ou 13 jours, tandis qu'au moyen du chemin de fer, il pouvait être rendu au quai d'Anvers dans 3 ou 4 jours au plus.

J'ai d'autant moins hésité à satisfaire aux réclamations des chambres de commerce qu'il ne pouvait résulter de l'abaissement du tarif aucune concurrence entre le chemin de fer et les canaux pour le transport de houille à exporter par Anvers, puisqu'il était constaté, à l'évidence, que ces dernières voies ne pouvaient effectuer ces transports dans les conditions voulues.

Il est à remarquer que, par suite de l'heureuse situation de nos bassins houillers, par rapport à Anvers, le tarif nouveau a établi des prix à peu près identiques pour ces divers bassins. Ces prix sont, en effet :

Pour le bassin de Liège, de fr. 4-60 à 4-80 ;

Pour le bassin du Centre, y compris le coût du transport sur le chemin de fer concédé de Mons à Manage, depuis les charbonnages jusqu'au chemin de fer de l'État à Manage, de fr. 4-60 ;

Pour le bassin de Mons, de fr. 4-60 à fr. 4-80 ;

Pour le bassin de Charleroy, de fr. 4-40 à fr. 4-60.

Au surplus, cet abaissement de tarif ne constitue pas le trésor en perte et doit avoir pour résultat d'ouvrir de précieux débouchés à notre industrie charbonnière.

On a vu dans le compte rendu de l'exercice précédent qu'une convention avait été conclue avec la Compagnie du chemin de fer rhénan, le 2 juin 1849, pour régler les conditions auxquelles devaient s'effectuer les transports internationaux. Cette convention et par suite la convention franco-belge-rhénane avaient été dénoncées pour cesser de sortir leurs effets au 1<sup>er</sup> janvier 1851. Mais ces conventions ont été maintenues provisoirement jusqu'au moment où les nouveaux tarifs intérieurs seront arrêtés et que l'on puisse ainsi traiter des conventions à intervenir sur les nouvelles bases qui seront adoptées.

La Compagnie rhénane avait manifesté depuis longtemps l'intention de majorer le prix des trois classes de voitures de voyageurs sur son parcours. Cette modification au tarif international ne pouvant être effectuée sous le régime de la convention du 2 juin, que du consentement de l'administration belge, il y a été pourvu par une convention additionnelle approuvée par mon prédécesseur, le 26 juillet 1850. Cette dernière convention fixe les conditions acceptées par la Compagnie rhénane pour obtenir l'autorisation d'apporter au tarif des voyageurs la modification dont il s'agit.

Au surplus, la convention additionnelle du 26 juillet doit cesser de sortir ses effets en même temps que la convention du 2 juin. (Voir l'annexe n° XV.)

Le 5 mai 1850, mon prédécesseur a encore approuvé un règlement arrêté entre l'agent général des bateaux à vapeur belges, le directeur des chemins de fer de l'État et la Compagnie rhénane pour le transport direct des voyageurs entre

Cologne, Bruxelles et Londres, et réciproquement. Les coupons qui se distribuent ensuite de ce règlement sont valables pour tout le trajet. Ils facilitent le transport des voyageurs et ont en partie pour but de contribuer à augmenter le produit des bateaux à vapeur de l'État. (Annexe n° XVI.)

Enfin, le 26 juin 1850, une convention a été conclue avec le maître de poste de Pepinster, pour l'établissement d'un service de correspondance entre la station de Pepinster et Spa, pour le transport des voyageurs et de leurs bagages. Les personnes qui se rendent aux eaux ou qui en reviennent, peuvent prendre des coupons directs entre Spa et les principales stations de l'État et sont transportées avec leurs bagages dans des conditions de régularité dont elles ne pouvaient jouir avant la conclusion de la convention dont il s'agit. (Annexe n° XVII.)

Toutefois, je ne puis considérer le service actuel que comme un essai essentiellement provisoire. Il importe en effet que les services de transport en correspondance avec le chemin de fer soient établis d'une manière régulière et uniforme, et par conséquent sur des bases susceptibles d'être généralisées. Ainsi que je l'ai annoncé dans les développements nouveaux à l'appui du budget de mon Département, pour l'exercice 1850, cette question est maintenant à l'étude et en voie de solution.

Je présenterai d'ailleurs très-prochainement à la Législature un projet de loi ayant pour objet de régler les tarifs des marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens, et d'autoriser le Gouvernement à établir des services d'affluents au chemin de fer.

## § 5.

### *Transports et recettes.*

L'importance, par mois, du mouvement et des recettes des transports en général, est indiquée dans les deux états récapitulatifs ci-annexés, sous les n°s XVIII et XIX. Deux autres états récapitulatifs portant les n°s XX et XXI donnent le même renseignement pour chacune des stations de l'État pour l'année entière.

L'annexe n° XXII présente les recettes mensuelles, par exercice et par nature de transports, depuis la mise en exploitation du chemin de fer.

Je vais indiquer sommairement les résultats les plus saillants de ces tableaux.

## VOYAGEURS.

En comparant le nombre de voyageurs transportés en 1849 et 1850, on aura :

| PÉRIODES<br>COMPARÉES.  | VOYAGEURS               |                        |                        |           |             |                  |                   |         |
|-------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------|-------------|------------------|-------------------|---------|
|                         | CIVILS.                 |                        |                        |           | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL<br>GÉNÉRAL. |         |
|                         | 1 <sup>re</sup> CLASSE. | 2 <sup>e</sup> CLASSE. | 3 <sup>e</sup> CLASSE. | TOTAL.    |             |                  |                   |         |
| 1849.....               | 542,601                 | 775,132                | 2,697,515              | 3,815,266 | 74,971      | 33,769           | 3,924,006         |         |
| 1850.....               | 400,527                 | 928,683                | 2,774,648              | 4,103,860 | 48,020      | 36,734           | 4,188,614         |         |
| Différence en 1850      | en plus .               | 57,926                 | 135,535                | 77,153    | 288,594     | "                | 2,963             | 291,539 |
|                         | en moins.               | "                      | "                      | "         | "           | 26,931           | "                 | 26,931  |
| Différence totale ..... |                         |                        |                        |           |             |                  | 264,608           |         |

Cette comparaison fait voir :

Qu'en 1850, on a transporté 288,594 voyageurs civils de plus qu'en 1849 ;

Qu'on a transporté également en plus 2,963 voyageurs extraordinaires ;

Mais qu'il y a eu en moins 26,931 voyageurs militaires, ce qui réduit à 264,608 voyageurs l'excédant des transports de l'espèce effectués en 1850, sur ceux opérés en 1849.

Si, en faisant abstraction des transports militaires et extraordinaires, on compare le mouvement des voyageurs en 1850 au même mouvement en 1847, année qui a donné la plus forte recette depuis l'origine de l'exploitation du chemin de fer jusqu'en 1850, on formera le tableau suivant :

| PÉRIODES COMPARÉES. | VOYAGEURS CIVILS.       |                        |                        |           |
|---------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------|
|                     | 1 <sup>re</sup> CLASSE. | 2 <sup>e</sup> CLASSE. | 3 <sup>e</sup> CLASSE. | TOTAL.    |
| 1847.....           | 412,812                 | 907,359                | 2,361,594              | 3,681,765 |
| 1850.....           | 400,527                 | 928,685                | 2,774,648              | 4,103,860 |
| Différence en 1850  | en plus . .             | "                      | 21,326                 | 413,054   |
|                     | en moins .              | 12,285                 | "                      | "         |

D'où il résulte que si le nombre de voyageurs de 1<sup>re</sup> classe ne s'est pas relevé, en 1850, au chiffre qu'il avait atteint en 1847, le nombre de voyageurs de 2<sup>e</sup> classe transportés pendant ce dernier exercice a été dépassé de 21,326, et celui des

voyageurs de 3<sup>e</sup> classe de 413,034, enfin qu'en 1850, le nombre total de coupons délivrés présente un excédant de 422,093, sur le chiffre de 1847.

Ce résultat est très-remarquable ; il semble constater en effet que l'augmentation des voyageurs de 3<sup>e</sup> classe ne provient pas exclusivement de la tendance des voyageurs de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classes à se servir de waggons, tendance signalée dans les comptes-rendus antérieurs, mais d'un accroissement réel de mouvement dû à ce que la voie ferrée est devenue d'un usage plus familier aux classes inférieures de la société en même temps qu'aux populations rurales.

#### RECETTES DES VOYAGEURS.

La comparaison des recettes produites du chef du transport des voyageurs en 1849 et 1850, se trouve consignée dans le tableau suivant :

| PÉRIODES<br>COMPARÉES. | RECETTES DES VOYAGEURS      |                        |                        |              |             |                  |                   |
|------------------------|-----------------------------|------------------------|------------------------|--------------|-------------|------------------|-------------------|
|                        | CIVILS.                     |                        |                        |              | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL<br>GÉNÉRAL. |
|                        | 1 <sup>re</sup> CLASSE.     | 2 <sup>e</sup> CLASSE. | 3 <sup>e</sup> CLASSE. | TOTAL.       |             |                  |                   |
| 1849 . . . . .         | 1,508,951 41                | 1,678,732 97           | 2,713,691 06           | 6,101,375 44 | 109,090 74  | 87,275 62        | 6,297,741 80      |
| 1850 . . . . .         | 1,681,505 37                | 2,324,245 58           | 2,743,163 90           | 6,950,916 83 | 77,021 34   | 100,271 09       | 7,128,299 46      |
| Différence en 1850     | en plus . . .               | 445,512 50             | 31,474 84              | 849,541 39   | "           | 12,935 47        | 862,536 66        |
|                        | en moins . . .              | "                      | "                      | "            | 32,069 20   | "                | 32,069 20         |
|                        | Différence totale . . . . . |                        |                        |              |             |                  | 830,467 66        |

Ainsi les voyageurs civils ont produit, en 1850, une recette plus élevée de fr. 849,541-39 que celle perçue du même chef en 1849.

Par contre, la recette effectuée pour les transports militaires est tombée de fr. 32,069-20, et l'excédant que présentent les transports extraordinaires n'est que de fr. 12,993-47, en sorte que la différence totale entre les recettes des deux exercices comparés est, en définitive, de fr. 830,467-66 en faveur de l'exercice 1850.

Comparant, ainsi que je l'ai fait plus haut, pour le mouvement, les recettes effectuées en 1847 et 1850, on aura :

| PÉRIODES COMPARÉES. | RECETTES DES VOYAGEURS CIVILS. |                        |                        |              |
|---------------------|--------------------------------|------------------------|------------------------|--------------|
|                     | 1 <sup>re</sup> CLASSE.        | 2 <sup>e</sup> CLASSE. | 3 <sup>e</sup> CLASSE. | TOTAL.       |
| 1847 . . . . .      | 1,950,326 05                   | 2,314,714 70           | 2,584,124 93           | 6,849,165 68 |
| 1850 . . . . .      | 1,881,303 37                   | 2,324,245 58           | 2,743,163 90           | 6,950,916 83 |
| Différence en 1850  | en plus . . .                  | 9,550 86               | 161,040 93             | 101,731 15   |
|                     | en moins . . .                 | 68,820 66              | "                      | "            |

Ainsi, bien que la recette des voyageurs de 1<sup>re</sup> classe soit restée, en 1850, de fr. 68,820-66 en dessous de celle effectuée du même chef en 1847, l'excédant total est néanmoins de fr. 101,751-15 par suite des augmentations de 9,530 francs et de fr. 161,040-95, sur la recette des voyageurs de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> classe respectivement.

Les voyageurs transportés en 1849 avaient produit moyennement, savoir :

|   |     |   |    |
|---|-----|---|----|
| En voitures de 1 <sup>re</sup> classe . . . . . | fr. | 4 | 40 |
| Id. 2 <sup>e</sup> id. . . . .                  |     | 2 | 42 |
| Id. 3 <sup>e</sup> id. . . . .                  |     | 1 | 01 |

Ceux transportés en 1850 ont payé :

|   |     |   |    |
|---|-----|---|----|
| En voitures de 1 <sup>re</sup> classe . . . . . | fr. | 4 | 64 |
| Id. 2 <sup>e</sup> id. . . . .                  |     | 2 | 50 |
| Id. 3 <sup>e</sup> id. . . . .                  |     | » | 99 |

On voit, en ce qui concerne les voitures de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe, que l'augmentation de recettes provient non-seulement d'une augmentation du nombre de coupons distribués, mais encore d'une augmentation dans le trajet parcouru moyennement par chaque voyageur.

Ce trajet a été en effet en 1849 :

|   |
|---|
| Dans les voitures de 1 <sup>re</sup> classe, de 11 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> de lieue. |
| Id. 2 <sup>e</sup> id. 8 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> id.                                 |

Il a été en 1850 :

|   |
|---|
| Dans les voitures de 1 <sup>re</sup> classe, de 11 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> de lieue. |
| Id. 2 <sup>e</sup> id. 8 <sup>6</sup> / <sub>10</sub> id.                                 |

Ainsi, pour la 1<sup>re</sup> catégorie de voyageurs il y a eu, en 1850, une majoration de <sup>6</sup>/<sub>10</sub>, et pour la 2<sup>e</sup> catégorie une majoration de <sup>3</sup>/<sub>10</sub> de lieue sur le parcours moyen effectué en 1849, par les voyageurs de ces deux catégories.

Quant aux voyageurs de 3<sup>e</sup> classe, il est à remarquer que le trajet moyen parcouru par chacun d'eux,

|   |  |
|---|--|
| lequel était . . . en 1846 de . . . . . | 5 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> lieues, |
| est tombé ensuite, en 1847, à . . . . . | 5 <sup>7</sup> / <sub>10</sub> id.     |
| en 1848, à . . . . .                    | 5 <sup>5</sup> / <sub>10</sub> id.     |
| en 1849, à . . . . .                    | 5 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> id.     |
| enfin en 1850, à . . . . .              | 5 <sup>2</sup> / <sub>10</sub> id.     |

Or, cette réduction du trajet moyen effectué par les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe se manifestant en même temps qu'un accroissement progressif du nombre de ces voyageurs, paraît démontrer, ainsi que je l'ai dit plus haut, que le chemin de fer est plus fréquenté d'année en année par les classes inférieures de la société, qui n'entreprennent généralement que des voyages à courtes distances.

## BAGAGES.

L'importance du mouvement et de la recette des bagages présente une différence marquée en 1849 et en 1850, ainsi qu'on peut le voir par le tableau suivant :

|                                     | MOUVEMENT. | RECETTES.  |
|-------------------------------------|------------|------------|
|                                     | Kilogr.    | Fr.        |
| 1849 . . . . .                      | 9,274,400  | 479,555 98 |
| 1850 . . . . .                      | 10,918,200 | 610,600 07 |
| Différence en 1850 en plus. . . . . | 1,643,800  | 131,044 09 |

Ce tableau constate une augmentation de 1,643,800 kilogrammes dans le poids des bagages transportés en 1850, et une majoration de fr. 131,044-09 dans le chiffre de la recette, soit un accroissement de 17 et de 27 p. % respectivement sur le mouvement et la recette du même chef en 1849.

Comparant le résultat du transport des bagages en 1847 et 1850, on aura :

| PÉRIODES COMPARÉES. | MOUVEMENT.        | RECETTES.  |
|---------------------|-------------------|------------|
|                     | Kilogr.           | Fr.        |
| 1847 . . . . .      | 12,527,600        | 528,977 77 |
| 1850 . . . . .      | 10,918,200        | 610,600 07 |
| Différence en 1850  | en plus. . . . .  | 81,622 30  |
|                     | en moins. . . . . | "          |
|                     | 1,609,400         | "          |

On peut conclure, en premier lieu, de cet accroissement de recette correspondant à une diminution du poids des bagages, que les bagages ont parcouru une plus grande distance, et, en second lieu, que, sous le rapport financier, les bagages ont présenté des résultats plus satisfaisants qu'en 1847.

## MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

## MARCHANDISES DITES A GRANDE VITESSE.

Le poids des marchandises transportées à grande vitesse, aux prix et conditions du tarif n° 1, s'est élevé :

|  |         |                     |
|--|---------|---------------------|
| En 1850, à. . . . .                                | 222,694 | quintaux métriques. |
| Ce poids avait été en 1849 de . . . . .            | 206,982 | id.                 |
| Il a donc été transporté en plus en 1850 . . . . . | 15,712  | id.                 |

La recette perçue du chef des transports de l'espèce, a été :

|   |                                      |               |
|---|--------------------------------------|---------------|
| En 1850, de. . . . .                    | fr.                                  | 622,922 15    |
| Elle s'était élevée en 1849 à . . . . . |                                      | 593,287 44    |
|   | Différence en plus en 1850 . . . . . | fr. 29,634 69 |

Cette augmentation de mouvement et de recette est évidemment insignifiante en présence du développement des relations commerciales dans la dernière des années précitées.

Ce résultat prouve, du reste, que le commerce n'a recours au transport à grande vitesse que dans des circonstances urgentes, et qu'il préfère expédier à petite vitesse dans les autres cas, afin de bénéficier la différence de prix des tarifs qui régissent ces deux modes de transport.

Les résultats obtenus par le transport des marchandises à grande vitesse ne sont pas comparables à ceux du service des petites marchandises en 1847. En 1847, en effet, toutes les marchandises dont le poids ne dépassait pas 500 kilogrammes étaient forcément taxées au tarif n° 4, sous la dénomination de *Petites Marchandises*. Depuis l'introduction des tarifs du 1<sup>er</sup> septembre 1848, les colis de tout poids sont admis à la petite vitesse, et on n'expédie généralement à grande vitesse que des objets d'un poids insignifiant. Il suit de là que le mécanisme de l'ancienne tarification faisait comprendre parmi les petites marchandises des colis qui se trouvent classés aujourd'hui dans les transports à petite vitesse ; en sorte que la quantité ainsi que le produit des expéditions à grande vitesse doivent être nécessairement inférieurs aux quantités et aux produits des petites marchandises sous l'ancien régime.

#### MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE.

Le chemin de fer a transporté, en 1849 et 1850, les quantités de marchandises à petite vitesse renseignées ci-après, savoir :

|   |          |          |                     |
|---|----------|----------|---------------------|
| En 1850, aux conditions du tarif n° 2 . . . . . | Tonneaux | 203,269  |                     |
| Id. id. n° 3 . . . . .                          |          |          | Tonneaux            |
|   |          |          | 1,033,617           |
| Et en total . . . . .                           |          |          | Tonneaux            |
|   |          |          | 1,238,886           |
| En 1849, aux conditions du tarif n° 2 . . . . . |          | 183,657  |                     |
| Id. id. n° 3 . . . . .                          |          |          | 830,487             |
| Et en total . . . . .                           |          |          | 1,014,144           |
| Augmentation en 1850 . . . . .                  |          | + 21,612 | + 203,130 = 224,742 |

Ainsi l'on a transporté en plus, en 1850 qu'en 1849, une quantité totale de 224,742 tonneaux de marchandises, dont 21,612 tonneaux ont été taxés aux prix du tarif n° 2, et 203,130 tonneaux aux prix du tarif n° 3.

Ces nombres représentent une augmentation de 12 p. % sur les expéditions effectuées, en 1849, au tarif n° 2, et de 24 p. % sur celles taxées au tarif n° 3, et un accroissement de 22 p. % dans le poids total des marchandises à petite vitesse.

Comparant de même les recettes pendant les deux exercices précités, on aura :

|  |         |              |                          |
|--|---------|--------------|--------------------------|
| 1850. Recette provenant du tarif n° 2. | Francs. | 1,829,419 38 |                          |
| Id.                                    | n° 3.   | Francs.      | 4,017,415 55             |
| Et en total                            |         |              | Francs.                  |
|  |         |              | 5,846,834 93             |
| 1849. Recette provenant du tarif n° 2. |         | 1,690,847 74 |                          |
| Id.                                    | n° 3.   |              | Francs.                  |
|  |         | 3,474,529 79 |                          |
| Et en total                            |         |              | Francs.                  |
|  |         |              | 5,165,377 53             |
| Augmentation en 1850                   |         | +138,571 64  | +542,885 76 = 681,457 40 |

On voit qu'en 1850, la recette provenant du transport des marchandises à petite vitesse, a dépassé celle effectuée du même chef en 1849, savoir :

|  |            |
|--|------------|
| Pour les marchandises classées au n° 2, de . . . . . fr. | 158,571 64 |
| Pour celles classées au tarif n° 3, de . . . . .         | 542,885 76 |
| Et en total de . . . . . fr.                             | 681,457 40 |

chiffres qui indiquent une augmentation de 8 et de 15 p. %, respectivement sur le produit des tarifs n° 2 et 3 en 1849 et de 13 p. % sur la recette totale.

En divisant les recettes par le poids total transporté, on trouve que chaque tonneau de grosses marchandises expédié par le chemin de fer a produit :

|  |         |      |           |
|--|---------|------|-----------|
| En 1850, pour les expéditions taxées au tarif n° 2 . . . . . | Francs. | 8 91 |           |
| Id. pour celles taxées au tarif n° 3. . . . .                |         |      | Francs.   |
|  |         |      | 3 89      |
| Et en moyenne les deux tarifs réunis. . . . .                |         |      | Francs.   |
|  |         |      | 4 72      |
| En 1849, pour les expéditions taxées au tarif n° 2 . . . . . |         | 9 20 |           |
| Id. pour celles taxées au tarif n° 3. . . . .                |         |      | Francs.   |
|  |         | 4 18 |           |
| Et en moyenne les deux tarifs réunis. . . . .                |         |      | Francs.   |
|  |         |      | 5 09      |
| Différence en faveur du produit en 1849 . . . . .            |         | » 29 | » 29 » 37 |

D'où il suit nécessairement que les marchandises ont parcouru un trajet moyen plus grand en 1849 qu'en 1850, puisque la réduction de produit par catégorie de tarif ne peut provenir de la tarification qui est restée la même pendant les deux exercices.

En 1847, sous le régime des anciens tarifs, le transport des grosses marchandises, toutes classes et catégories réunies, s'était élevé à 961,549 tonneaux et avait donné lieu à une recette de fr. 5,732,923-39, en sorte que la recette moyenne avait été de fr. 5-96 par tonneau, ce qui représente un produit moyen supérieur de fr. 1-24 également par tonneau à celui obtenu pendant l'exercice 1850.

Cet excédant de produit moyen doit être attribué à des conditions de tarification dont j'aurai l'occasion de m'occuper plus loin.

#### FONDS ET VALEURS.

En 1849, le chemin de fer avait transporté 100,364 groups de fonds et valeurs et avait perçu de ce chef une recette de fr. 54,442-02.

En 1850, le mouvement des fonds et valeurs a produit une recette de fr. 37,433-97 pour 113,086 groups, soit une augmentation de 12,722 groups et de fr. 2,993-95.

La progression du mouvement des transports de l'espèce remarquée en 1849 a donc continué, en 1850, dans une proportion assez remarquable.

En 1847, la recette des fonds et valeurs ne s'était élevée qu'à fr. 47,812-15.

#### EQUIPAGES.

Il a été expédié 1,360 équipages en 1850, ce qui a donné lieu à une recette de fr. 87,974-75 ; soit une augmentation de 233 équipages et de fr. 16,808-95 sur les résultats constatés en 1849, exercice pendant lequel, il n'a été perçu que fr. 71,165-80, pour le transport de 1,127 voitures.

Chaque équipage a produit, en moyenne, en 1850, une somme de fr. 64-68.

Ce produit avait été, en 1847, de fr. 63-19, en 1848, de fr. 64-02 et, en 1849, de fr. 63-14. En présence de l'analogie entre les tarifs appliqués à ces transports depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1848 et les tarifs précédents, on doit conclure que les équipages ont parcouru en moyenne la même distance dans les quatre exercices précités, et que la réduction de produit qui se fait remarquer depuis 1847 dans cette branche de recettes, provient, en grande partie, de l'extension des voies ferrées, extension qui permet aux voyageurs de se rendre rapidement aux points de destination en les dispensant de se faire accompagner de leurs équipages, qui, autrefois, étaient nécessaires pour les localités que la voie ferrée n'atteignait pas.

#### CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les expéditions de chevaux et bestiaux, effectuées en 1850, se sont élevées à 6,607, et la recette a été de fr. 129,778-18.

La recette du même chef avait été, en 1849, de fr. 126,867-84 pour 6,255 expéditions.

Les résultats obtenus ont donc à peine varié en 1849 et 1850. Néanmoins ils ont été plus avantageux que celui constaté pour l'année 1847, pendant lequel l'administration n'a perçu qu'une somme de fr. 99,269-77, soit fr. 27,598-07 en moins qu'en 1849 et fr. 30,508-41 en moins qu'en 1850.

#### SERVICES INTERNATIONAUX ET MIXTES.

L'importance du mouvement et de la recette des transports effectués par le chemin de fer belge-rhénan est indiquée dans les deux tableaux suivants :

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

| NATURE DES TRANSPORTS.  | TRANSPORTS<br>A L'ENTRÉE<br>ou<br>d'Allemagne en Belgique.  |           | TRANSPORTS<br>A LA SORTIE<br>ou de<br>Belgique en Allemagne. |           | TOTAL<br>pour<br>l'entrée et la sortie. |
|---|---|-----------|--|-----------|---|
|   | Voyageurs. { 1 <sup>re</sup> classe. Nombre. 13,100<br>2 <sup>e</sup> id. Id. 20,000<br>3 <sup>e</sup> id. Id. 17,600 | 30,700    | 13,700   | 48,200    |   |
| Bagages..... Kilogr.  | 1,159,800   | 1,220,100 |  | 2,385,900 |   |
| Marchandises de diligence Quint.  | 2,240   | 0,590     |  | 8,650     |   |
| Voitures..... Nombre.   | 186   | 199       |  | 583       |   |
| Chevaux et bestiaux .... Expédit.   | 48  | 57        |  | 85        |   |
| Marchandises de roulage { Tarif n° 2. Tonn. 5,444<br>Tarif n° 5. Id. 25,990 | 20,445  | 8,880     | 84,522   | 14,524    | 115,765                                 |
|   |   | 78,442    |  | 99,441    |   |

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

| NATURE DES TRANSPORTS.  | TRANSPORTS<br>A L'ENTRÉE<br>ou<br>d'Allemagne en Belgique.   |            | TRANSPORTS<br>A LA SORTIE<br>ou de<br>Belgique en Allemagne. |              | TOTAL<br>pour<br>l'entrée et la sortie. |
|---|--|------------|--|--------------|---|
|   | Voyageurs. { 1 <sup>re</sup> classe..... fr. 123,700 00<br>2 <sup>e</sup> id. .... 128,600 00<br>3 <sup>e</sup> id. .... 41,200 00 | 293,500 00 | 140,000 00   | 202,500 00   |   |
| Bagages.....  | 88,200 00  | 85,700 00  |  | 175,900 00   |   |
| Marchandises de diligence .....   | 8,147 82   | 16,418 50  |  | 24,568 82    |   |
| Voitures.....   | 14,800 00  | 15,400 00  |  | 50,200 00    |   |
| Chevaux et bestiaux.....  | 2,500 00   | 2,000 00   |  | 4,300 00     |   |
| Marchandises de roulage { Tarif n° 2..... 44,236 89<br>Tarif n° 5..... 134,022 38 | 178,239 27   | 77,339 20  | 493,984 99   | 121,578 09   | 674,244 26                              |
|   |  | 418,645 79 |  | 552,668 17   |   |
| TOTAUX..... FR.   | 583,206 79   | 908,003 29 |  | 1,495,210 08 |   |

Comparant les résultats renseignés dans ces tableaux à ceux obtenus en 1849, pour les principales branches de recette, on aura :

|   | Nombre.  | Kilos.    | Quintaux.  | Tonneaux.   |
|---|----------|-----------|------------|-------------|
| 1849. Voyageurs . . . . .                                     | 83,900   |           |            |             |
| Bagages . . . . .   |          | 2,141,000 |            |             |
| Petites marchandises . . . . .                                |          |           | 17,776.40  |             |
| Grosses marchandises . . . . .                                |          |           |            | 94,259.14   |
| 1850. Voyageurs . . . . .                                     | 98,900   |           |            |             |
| Bagages . . . . .   |          | 2,385,900 |            |             |
| Petites marchandises . . . . .                                |          |           | 8,630.00   |             |
| Grosses marchandises . . . . .                                |          |           |            | 113,765.00  |
| Ce qui donne pour 1850 les<br>différences ci-contre . . . . . | + 15,000 | + 244,900 | - 9,146.40 | + 19,505.86 |

Comparant de même la recette, il vient :

|                                  | Francs.  | Francs.  | Francs.     | Francs.     |
|----------------------------------|----------|----------|-------------|-------------|
| 1849. Voyageurs . . . . .        | 562,500  |          |             |             |
| Bagages . . . . .                |          | 139,700  |             |             |
| Marchand. de diligence . . . . . |          |          | 30,794 74   |             |
| Grosses marchandises . . . . .   |          |          |             | 771,201 77  |
| 1850. Voyageurs . . . . .        | 586,000  |          |             |             |
| Bagages . . . . .                |          | 173,900  |             |             |
| Petites marchandises . . . . .   |          |          | 24,565 82   |             |
| Grosses marchandises . . . . .   |          |          |             | 674,244 26  |
| Différences en 1850 . . . . .    | + 23,700 | + 14,200 | - 26,228 92 | - 96,937 51 |

Il y a donc eu, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages, une augmentation de mouvement et de recettes, bien que les prix du tarif des voyageurs aient été notablement majorés, à partir du 1<sup>er</sup> août 1850, sur la partie prussienne du parcours international.

En se rappelant que les tarifs établis ensuite de la convention belge-rhénane, mise en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1849, sont basés sur le nouveau mode de transport à grande et à petite vitesse adopté pour le service intérieur, on comprendra qu'il est impossible de comparer les résultats du transport des petites marchandises en 1849 et en 1850, puisque, pendant les 6 premiers mois de 1849, ces marchandises ont été transportées aux prix de la 3<sup>e</sup> section de l'ancien tarif belge-rhénan qui comprenait toutes les expéditions de 1 à 500 kilogrammes, de même que le tarif ancien des petites marchandises pour le service intérieur. Or, la différence de l'ancien tarif et du tarif actuel rend entièrement applicables au service belge-rhénan les observations que j'ai déjà faites au sujet des petites marchandises, tous les services réunis.

En ce qui concerne les grosses marchandises, on remarque un accroissement notable de mouvement et une réduction de recette, d'où il résulte que le produit moyen par unité de poids transportés a été inférieur en 1850 au même produit en 1849.

Ce fait s'explique encore par l'application de la convention mise en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1849. En effet, depuis l'adoption des tarifs annexés à cette convention, toutes les expéditions en destination de l'Allemagne sont taxées comme exportations aux prix du tarif n° 3. Or, comme les transports dans cette direction sont beaucoup plus considérables que ceux en retour vers la Belgique, il s'en-

suit que la majeure partie des marchandises à petite vitesse est expédiée aux prix du plus bas tarif. On conçoit dès lors que la convention précitée n'ayant été appliquée qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet en 1849, tandis qu'elle l'a été pendant toute l'année 1850, le taux du produit moyen par unité a dû être de beaucoup inférieur en 1850 à celui indiqué pour 1849, et, conséquemment, qu'un accroissement de mouvement a pu correspondre à un abaissement de recettes.

Les quatre tableaux ci-dessous donnent le résultat des transports et des recettes effectués par le service franco-rhénan :

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

| NATURE DES TRANSPORTS.                             | TRANSPORTS<br>A L'ENTRÉE<br>ou de<br>France en Belgique. | TRANSPORTS<br>A LA SORTIE<br>ou de<br>Belgique en France. | TOTAL<br>pour<br>l'entrée et la sortie. |          |
|--|--|---|---|----------|
| Voyageurs. { 1 <sup>re</sup> classe. Nombre. 8,300 | } 58,200   | 8,200   | } 16,700                                |          |
| { 2 <sup>e</sup> id. Id. 11,300                    |  | } 47,300  |   | } 24,800 |
| { 5 <sup>e</sup> id. Id. 18,200                    |  |   |   |          |
| Bagages..... Kilog.                                | 579,600  | 517,100   | 696,700                                 |          |
| Marchandises de diligence. Quint.                  | 2,080  | 2,297   | 4,377                                   |          |
| Voitures..... Nombre.                              | 51   | 43  | 96                                      |          |
| Chevaux et bestiaux .... Expédit.                  | 13   | 1   | 16                                      |          |
| Marchandises de roulage. { Tarif n° 2. Tonn.       | } 3,073  | 9,194   | } 10,191                                |          |
|  |  | 5,584   |   | 12,378   |
| { Tarif n° 3. Id.                                  | 2,078  |   | 5,462                                   |          |

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

| NATURE DES TRANSPORTS.                              | TRANSPORTS<br>A L'ENTRÉE<br>ou de<br>France en Belgique. | TRANSPORTS<br>A LA SORTIE<br>ou de<br>Belgique en France. | TOTAL<br>pour<br>l'entrée et la sortie. |          |
|---|--|---|---|----------|
| Voyageurs. { 1 <sup>re</sup> classe. Nombre. 19,100 | } 52,800   | 18,900  | } 58,000                                |          |
| { 2 <sup>e</sup> id. Id. 11,400                     |  | } 58,200  |   | } 25,900 |
| { 3 <sup>e</sup> id. Id. 2,300                      |  |   |   |          |
| Bagages..... Kilog.                                 | 751,400  | 893,000   | 1,626,400                               |          |
| Marchandises de diligence Quint.                    | 2,843  | 5,614   | 6,459                                   |          |
| Voitures..... Nomb.                                 | 124  | 129   | 253                                     |          |
| Chevaux et bestiaux..... Expédit.                   | 42   | 115   | 157                                     |          |
| Marchandises de roulage. { Tarif n° 2. Tonn.        | } 4,876  | 1,743   | } 4,602                                 |          |
|   |  | 111,708   |   | 115,435  |
| { Tarif n° 3. Id.                                   | 2,019  |   | 115,727                                 |          |

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

| NATURE DES TRANSPORTS.                      | TRANSPORTS<br>A L'ENTRÉE<br>ou de<br>France en Belgique. | TRANSPORTS<br>A LA SORTIE<br>ou de<br>Belgique en France. | TOTAL<br>pour<br>l'entrée et la sortie. |
|---|--|---|---|
| Voyageurs. { 1 <sup>re</sup> classe.....fr. | 40,700 00  | 43,700 00   | 90,400 00                               |
| { 2 <sup>e</sup> id.....                    | 38,700 00  | 42,100 00   | 80,800 00                               |
| { 3 <sup>e</sup> id.....                    | 24,100 00  | 33,400 00   | 57,500 00                               |
| Bagages.....                                | 19,000 00  | 15,400 00   | 32,400 00                               |
| Marchandises de diligence.....              | 3,076 28   | 3,287 61  | 6,563 86                                |
| Voitures.....                               | 2,900 00   | 2,400 00  | 5,500 00                                |
| Chevaux et bestiaux.....                    | 500 00   | »   | 500 00                                  |
| Marchandises de roulage. { Tarif n° 2.....  | 6,762 08   | 89,101 58   | 45,863 66                               |
| { Tarif n° 3.....                           | 8,916 23   | 15,682 00   | 24,598 23                               |
| TOTAUX..... FR.                             | 150,484 56   | 103,071 19  | 345,528 73                              |

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

| NATURE DES TRANSPORTS.                      | TRANSPORTS<br>A L'ENTRÉE<br>ou de<br>France en Belgique. | TRANSPORTS<br>A LA SORTIE<br>ou de<br>Belgique en France. | TOTAL<br>pour<br>l'entrée et la sortie. |
|---|--|---|---|
| Voyageurs. { 1 <sup>re</sup> classe.....fr. | 104,100 00   | 103,900 00  | 208,000 00                              |
| { 2 <sup>e</sup> id.....                    | 42,500 00  | 54,600 00   | 97,100 00                               |
| { 3 <sup>e</sup> id.....                    | 1,800 00   | 10,000 00   | 11,800 00                               |
| Bagages.....                                | 34,600 00  | 43,700 00   | 78,500 00                               |
| Marchandises de diligence.....              | 7,018 66   | 10,666 82   | 17,688 18                               |
| Voitures.....                               | 6,200 00   | 6,200 00  | 12,400 00                               |
| Chevaux et bestiaux.....                    | 1,400 00   | 3,400 00  | 4,800 00                                |
| Marchandises de roulage. { Tarif n° 2.....  | 30,132 12  | 13,879 71   | 44,011 83                               |
| { Tarif n° 3.....                           | 12,278 49  | 181,534 82  | 193,813 31                              |
| TOTAUX..... FR.                             | 240,029 27   | 427,881 08  | 667,910 32                              |

En réunissant les transports effectués de la France vers la Belgique, et réciproquement, par les stations de Mouscron et de Quiévrain, et en comparant le résultat

ainsi obtenu pour 1849 au résultat établi de la même manière pour 1830, en ce qui concerne les voyageurs et les marchandises, on aura :

|                                | Nombre.  | Quintaux.  | Tonneaux.   |
|--------------------------------|----------|------------|-------------|
| 1849. Voyageurs . . . . .      | 127,000  |            |             |
| Petites marchandises . . . . . |          | 4,398.70   |             |
| Grosses marchandises . . . . . |          |            | 73,404.95   |
| 1830. Voyageurs . . . . .      | 136,700  |            |             |
| Petites marchandises . . . . . |          | 10,836.00  |             |
| Grosses marchandises . . . . . |          |            | 153,982.00  |
| Différences en 1830 . . . . .  | + 29,700 | + 6,457.50 | + 38,377.05 |

Comparant le produit des mêmes catégories de transports, il vient :

|                                | Francs.     | Francs.     | Francs.      |
|--------------------------------|-------------|-------------|--------------|
| 1849. Voyageurs . . . . .      | 472,000 00  |             |              |
| Petites marchandises . . . . . |             | 13,210 27   |              |
| Grosses marchandises . . . . . |             |             | 163,878 28   |
| 1830. Voyageurs . . . . .      | 543,600 00  |             |              |
| Petites marchandises . . . . . |             | 24,049 04   |              |
| Grosses marchandises . . . . . |             |             | 308,287 03   |
| Différences en 1830 . . . . .  | + 73,600 00 | + 10,838 77 | + 142,408 75 |

On voit que le mouvement et la recette des voyageurs et des marchandises par le chemin de fer franco-belge ont pris un développement notable en 1830.

L'importance des transports et des recettes du service franco-belge-rhénan, ou, en d'autres termes, le transit par la Belgique des voyageurs et des marchandises dirigés de la France en Allemagne et réciproquement, est renseignée dans le tableau suivant :

| NATURE DES TRANSPORTS.                   | MOUVEMENT. | RECETTES.            |
|--|------------|----------------------|
| Voyageurs . . . . . Nombre.              | 11,200     | Francs<br>177,000 00 |
| Bagages . . . . . Quintaux.              | 4,194      | 62,800 00            |
| Voitures . . . . . Nombre.               | 58         | 8,800 00             |
| Marchandises (grande vitesse). Quintaux. | 8,612      | 44,351 06            |
| Id. (petite vitesse) . Tonneaux.         | 5,751      | 86,282 33            |
| Recette totale . . . . .                 |            | 379,233 39           |

En somme, si l'on réunit les recettes des services internationaux indiqués ci-dessus, l'on aura :

|  |                  |
|--|------------------|
| Pour le service belge-rhénan . . . . . | fr. 1,493,210 03 |
| Id. franco-belge . . . . .             | 1,011,436 07     |
| Id. franco-belge-rhénan . . . . .      | 379,233 39       |
| Et en total . . . . .                  | fr. 2,883,879 49 |

soit environ un cinquième de la recette totale pendant l'exercice 1850, tous les services réunis.

Les chemins de fer concédés ont aussi apporté leur contingent de produit. On remarque particulièrement la ligne de Mons à Manage qui a donné lieu à un transport de 208,461 tonneaux de grosses marchandises et à une recette de fr. 687,404-90 effectuée de ce chef. Dans ces chiffres, les expéditions de grosses marchandises de la ligne concédée vers les lignes de l'État figurent pour un mouvement de 192,540 tonneaux et pour une recette de fr. 634,303-33.

Ainsi, en mettant les exploitations charbonnières du district du centre en relation immédiate avec le chemin de fer de l'État, le rail-way de Mons à Manage a eu pour résultat non-seulement de faciliter la consommation des produits de ces exploitations, mais encore d'assurer au trésor des recettes dont on ne peut encore apprécier l'importance éventuelle.

Toutefois il convient d'ajouter qu'avant la construction de ce chemin de fer un certain nombre d'expéditions des houilles du centre arrivaient sur essieux à Manage d'où elles étaient transportées à destination par le chemin de fer de l'État. Aussi, en 1847, le mouvement propre de la station de Manage s'était-il élevé, du chef des grosses marchandises, à 50,556 tonneaux qui avaient produit 237,600 francs, tandis que ce transport s'est réduit en mouvement en 1850 à 16,520 tonneaux et en recette à fr. 64,932-61, chiffres qui représentent une réduction de 34,236 tonneaux et de fr. 172,667-29. Par contre, la station de Mons a donné en plus en 1850 un transport de 2,722 tonneaux et en recette fr. 19,658-70.

---



En considérant l'ensemble de ce tableau, on voit de prime abord que la recette provenant exclusivement des transports effectués par le chemin de fer en 1850, a dépassé de fr. 194,625-93, soit de 1-33 p. %, la recette de 1847, et qu'en comptant le produit presque insignifiant de la ligne télégraphique de Bruxelles à Anvers, exploitée par l'État, à partir du 1<sup>er</sup> septembre seulement, le produit total s'est élevé à fr. 14,847,540-53.

Des neuf branches de revenu du chemin de fer, telles qu'elles sont renseignées ci-dessus, sept annoncent de notables augmentations :

|  |                |               |
|--|----------------|---------------|
| Les voyageurs y figurent pour . . . . .  | fr. 321,654 08 | ou 4.72 p. %. |
| Les bagages . . . . .  | 81,622 30      | 15.43         |
| Les finances. . . . .  | 9,623 82       | 20.13         |
| Les chevaux et le bétail . . . . .   | 30,508 41      | 30.73         |
| Les grosses marchandises . . . . .   | 113,911 48     | 1.98          |
| Les produits divers, bulletins, prises à domicile<br>et amendes . . . . .  | 21,300 02      | 35.96         |
| Les produits extraordinaires, frais de magasinage,<br>voie d'évitement, usage du matériel et du<br>personnel, surtaxes non remboursées, etc. . . . . | 131,521 30     | 88.91         |
| En total . . . . .   | fr. 710,141 41 | ou 4.84 p. %. |

Les produits des deux autres branches de recette ont été au contraire sensiblement réduits, à savoir :

|   |                |                |
|---|----------------|----------------|
| Le transport des équipages de . . . . .         | fr. 89,751 15  | ou 50.49 p. %. |
| Le transport des petites marchandises . . . . . | 425,764 33     | 40.59          |
| Et en total de . . . . .                        | fr. 515,515 48 | ou 3.51 p. %.  |

La plus forte augmentation proportionnelle des recettes, sans compter celles des produits divers ou extraordinaires, provient du transport des chevaux et du bétail. Cette augmentation est de 30.73 p. % sur la recette opérée de ce chef en 1847.

Les chiffres indiquant le produit des petites marchandises en 1847 et les marchandises dites à grande vitesse en 1850, présentent une différence de fr. 425,765-33, soit 40.59 p. %.

Mais, ainsi que je l'ai dit plus haut, le résultat du transport des petites marchandises, aux conditions des anciens tarifs, n'est en aucune façon comparable au résultat des expéditions à grande vitesse obtenu sous le régime des tarifs du 1<sup>er</sup> septembre 1848. Pour s'en convaincre, il suffit de décomposer le produit perçu pour les expéditions de l'espèce en 1847, et l'on trouvera :

|   |              |
|---|--------------|
| 1° Que la recette des expéditions effectuées à la taxe fixe de<br>50 centimes, quelle que fût la distance à parcourir, a été de fr. | 162,958 05   |
| 2° Que les expéditions de colis de 5 à 50 kilog. ont donné .  | 269,506 26   |
| 3° Que le produit des expéditions de 50 à 500 kilog. a été de   | 616,222 15   |
| Total égal au montant de la recette des petites<br>marchandises en 1847 . . . . .   | 1,048,686 46 |

On reconnaît, au premier coup d'œil, que les marchandises du poids de 50 à 500 kilogrammes ont produit, en 1847, à peu près les  $\frac{3}{5}$  de la recette totale des *petites marchandises*. Ces marchandises étaient taxées forcément aux prix du tarif de grande vitesse, n° 4, et figuraient par cela même parmi les petites marchandises. Or, depuis l'introduction des tarifs nouveaux, le chemin de fer acceptant au transport comme grosses marchandises même des colis de 10 kilogrammes, il est visible qu'une grande quantité de colis, qui autrefois auraient été taxés au tarif de grande vitesse, n° 4, figurent aujourd'hui au tarif de petite vitesse, n° 2. C'est donc principalement au déclassement inhérent à l'économie même des deux tarifs successifs, que sont dues la différence signalée entre les produits de ces deux tarifs, et la perte qui en est la conséquence.

Au surplus, la taxe du tarif actuel, n° 1, est plus élevée que la taxe moyenne résultant de l'application des taxes différentes du tarif n° 4 ancien. Aussi les 453,082 quintaux métriques, transportés en 1847, n'ont-ils produit, en moyenne, que fr. 2-42, tandis que les 222,694 quintaux, expédiés en 1850, ont donné lieu à une recette de fr. 2-79 par quintal.

Quant au transport des grosses marchandises ou transport à petite vitesse, on a déjà vu que le poids de ces marchandises, expédiées en 1850, avait dépassé de 277,337 tonneaux le poids admis en 1847. Cette augmentation, correspondant à un accroissement de recette de fr. 113,911-48 seulement, indique une diminution du produit moyen par unité de poids de réception. Le produit par tonneau avait été, en effet, en 1847, de fr. 8-96. Par suite de l'introduction des tarifs du 1<sup>er</sup> septembre 1848, ce prix devait descendre ; il s'est trouvé réduit à fr. 4-72, résultat qui constate que les taxes applicables actuellement aux marchandises transportées à petite vitesse sont, terme moyen, moins élevées que celles des anciens tarifs.

On conçoit cette différence en considérant que toutes les marchandises pondéreuses ou en vrac sont généralement taxées aux prix du plus bas tarif, et que, pour favoriser l'exportation de nos produits et le transit par la Belgique, ce tarif a encore été rendu applicable à toutes les expéditions en destination de l'étranger ou en transit direct de la France vers l'Allemagne, et de ces deux pays vers la mer par Anvers ou Ostende, quelle que soit d'ailleurs la valeur des objets compris dans ces expéditions.

La subdivision des grosses marchandises en deux catégories, l'une comprenant les marchandises en général, l'autre les marchandises jouissant de la faveur du plus bas tarif, présente, je dois le reconnaître, une grande simplicité au point de vue du commerce. Toutefois, en présence d'une augmentation de mouvement sans augmentation équivalente de recettes, j'examinerai s'il n'y aurait pas lieu de former un troisième tarif tenant le milieu quant à la base des prix entre les deux tarifs existants.



## CHAPITRE QUATRIÈME.

### SITUATION FINANCIÈRE.

#### § 1.

##### *Recettes et dépenses d'exploitation.*

Ainsi qu'on l'a vu, au chapitre précédent, les recettes du chemin de fer, y compris une somme de fr. 3,821-06, produite par l'exploitation du télégraphe électrique, se sont élevées à fr. 14,847,540 55

Les dépenses d'exploitation renseignées au chap. II, dépenses ayant pour objet d'assurer le service des transports, l'entretien de la route, du matériel, etc., ainsi que l'exploitation du télégraphe électrique ayant été de . . . . . 9,195,314 65

Il reste un excédant de recette de . . . . fr. 5,652,225 88

Mais j'ai déjà fait remarquer qu'indépendamment des frais d'exploitation proprement dits, la somme de fr. 9,195,314-65 avait dû pourvoir à une dépense de fr. 718,577-59, nécessitée par les travaux à effectuer au pont du Val-Benoît et pour la réparation des dommages causés par les inondations des mois de février et d'août. Or cette dépense, tout à fait accidentelle, ne peut être portée en compte dans l'appréciation des résultats de l'exploitation de l'exercice 1850.

Je crois donc que pour se rendre un compte exact de ces résultats, on doit retrancher des dépenses d'exploitation en 1850, la somme précitée de fr. 718,577-59. Ces dépenses se trouveront ainsi réduites à fr. 8,476,737-06, en sorte que l'excédant de la recette brute sera de fr. 6,370,803-47.

## § 2.

**Dépenses et recettes générales.**

Il a été dit au commencement de ce compte rendu que les dépenses de premier établissement du chemin de fer s'élevaient au 1<sup>er</sup> janvier 1850 à . . . . . fr. 166,544,807 29 et que la somme employée pendant cet exercice avait été de 988,605 40

ce qui portait la dépense faite au 1<sup>er</sup> janvier 1851 à . . . fr. 167,533,412 69

somme représentant un capital moyen utilisé à cette dernière date de . . . . . fr. 166,859,109 99

Déduisant de cette somme la valeur des terrains empris et non utilisés (annexe n° XXIV), dont la vente ou la rétrocession a eu lieu, soit . . . . . 1,538,876 89

le capital moyen utilisé en 1850 se trouvera réduit à . . . fr. 165,480,233 10

L'excédant de la recette sur les dépenses d'exploitation, tel qu'il a été établi plus haut, étant de fr. 6,370,803-47, cet excédant représente un intérêt de 3,85 p. % dudit capital.

Si maintenant à la somme de . . . . . fr. 6,370,803 47 indiquée ci-dessus comme produit net de l'exploitation, l'on ajoute :

1° Les recettes perçues par les administrations de la douane et des domaines (annexe n° XXV), soit . . . . . 48,655 44

2° Le montant des réductions de prix en faveur des transports effectués pour des services publics (annexe n° XXVI) . . . . . 499,480 76

L'excédant des produits sur la dépense sera de . . . . . fr. 6,918,959 67  
Ce qui donne 4.18 p. % du capital moyen utilisé au 1<sup>er</sup> janvier 1851.

Afin d'indiquer exactement les dépenses et les produits du chemin de fer depuis sa création jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1851, j'ai fait continuer le compte dressé par mon prédécesseur pour les années antérieures. Ce compte se trouve ci-après :

**Doit.****Capital.**

|  |                |
|--|----------------|
| 1848. 1 <sup>er</sup> janvier. — Solde à nouveau. . . . . fr.  | 202,400,180 54 |
| Loi du 6 mai 1848. — Émission forcée 5 p. % affectée, jusqu'à concurrence de la somme de 11,972,960 francs, au remboursement des émissions de bons du trésor, autorisées par les lois des 5 mars et 13 avril 1845, et du 16 août 1846, s'élevant ensemble à la même somme. (Pour mémoire.) | ,              |
| Loi du 21 avril 1848 qui ouvre un crédit de 5,000,000 de francs pour le chemin de fer, sur l'emprunt forcé ci-dessus, ci. . . . .  | 5,000,000 00   |
| 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 00       |
| id.                      id.                      du 13 avril 1845. . . . .  | 199,874 75     |
| id.                      id.                      du 16 août 1846. . . . .   | 75,887 36      |
| Intérêts, du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836. . . . .  | 884,133 65     |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .   | 460,188 29     |
| Frais relatifs à cet amortissement. . . . .  | 448 45         |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement . . . . .   | 904 62         |
| Intérêts, du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> juillet au 31 octobre 1848, de la partie de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848, afférente au chemin de fer. . . . .  | (a) 316,509 55 |
| Frais relatifs à cet emprunt. . . . .  | 64,320 51      |
| Dépenses d'exploitation. . . . .   | 8,849,618 52   |
| fr.  | 228,077,343 42 |

(a) Les chiffres en italique sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.







## Doit.

## Capital.

|   |                        |
|---|------------------------|
| 1850. — 1 <sup>er</sup> janvier. — Solde à nouveau. . . . .   | 213,673,957 16         |
| Intérêts, du 1 <sup>er</sup> 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. . . . .   | (a) 179 25             |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. . . . .   | (a) 510 45             |
| Intérêts du 1 <sup>er</sup> août 1849 au 31 juillet 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838 . . . . .           | 1,092,434 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 . . . . .  | (a) 15,768 44          |
| Intérêts, du 1 <sup>er</sup> novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840 . . . . .     | 3,502,406 39           |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .  | 917,070 41             |
| Frais relatifs à cet amortissement . . . . .  | (a) 7,582 69           |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. . . . .   | (a) 88,206 15          |
| Intérêts, du 1 <sup>er</sup> novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842. . . . . | 1,137,273 50           |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .  | 271,793 71             |
| Frais relatifs à cet amortissement. . . . .   | (a) 2,871 80           |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement . . . . .  | (a) 22,972 57          |
| Intérêts, du 1 <sup>er</sup> novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848. . . . .        | (a) 948,928 57         |
| Frais relatifs à cet emprunt . . . . .  | 103 11                 |
| Dépenses d'exploitation. . . . .  | (a) 9,195,514 65       |
|   | fr. (a) 252,971,429 67 |

(a) Les chiffres en italique sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.  
N. B. Voir pour la situation des emprunts les annexes XXVII et XXVIII.

— 1850.

Avoir.

|  |                    |
|--|--------------------|
| 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 00          |
| Id. de la location des vidanges . . . . .  | 577 50             |
| Id. d'excédant de droits d'encan. . . . .  | 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. . . . . (a)                             | 577,162 22         |
| 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 . . . . . (a)                            | 922,650 60         |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. . . . . (a)                             | 275,250 77         |
| Recettes de l'exploitation . . . . .   | 14,847,540 53      |
| Montant, au 31 décembre 1850, des approvisionnements au magasin central.   | 1,657,645 17       |
| Régie du chemin de fer . . . . .   | 31,147 86          |
| Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature pour la construction du chemin de fer . . . . . | 1,164,970 79       |
| Somme non renseignée dans les dépenses de construction . . . . .   | 74 71              |
| <br>   |                    |
| Solde au 31 décembre 1850. . . . .   | 212,270,964 61     |
| Balance. . . . . fr.   | (a) 252,974,129 67 |

Ce compte renseigne toutes les charges pesant sur le trésor par suite de l'établissement du chemin de fer et du fait de son exploitation. Ces charges s'élevaient, au 1<sup>er</sup> janvier 1851, à la somme de fr. 212,270,964-61.

Mais j'ai fait voir au chap. I<sup>er</sup> de ce travail, que la dépense réellement effectuée au 1<sup>er</sup> janvier 1851, ne s'élevait qu'à fr. 167,353,412-69, et j'ai établi, au chap. IV, qu'en tenant compte des produits indirects du chemin de fer ainsi que des réductions de prix accordées en faveur des transports effectués pour des services publics, l'excédant de la recette sur la dépense d'exploitation s'élevait à fr. 6,918,939-67. Le chemin de fer aurait donc produit pendant l'exercice 1850, un intérêt de 4.13 p. % du capital réellement dépensé à la fin de cet exercice.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

EM. VAN HOOREBEKE

---

RELEVÉ GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1834 jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1851.

| 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 FOSSE DU RAILWAY, y compris les OUVRAGES ET FONDATIONS EFFECTUÉS EN RÉGIE. | FOURNITURES SPÉCIALES. |                       | PLANTATIONS.      | DÉPENSES D'INAUGURATION. | MONTANT PAR SECTION.  | BÂTIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS. |                      |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   | HILLES.                | RAILS ET ACCESSOIRES. |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      |   |               |  |   |
| <b>LIGNE DU NORD.</b>  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      |   |               |  |   |
| Bruxelles à Malines.....   | 906,306 40   | 21,475 17         | 974,776 73  | 286,471 51             | 1,535,740 43          | 11,140 16         | 59,175 82                | 5,365,284 24          | Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy.....                             | 45,406 23            | Personnel.....  | 4,588,496 65                         | Locomotives et accessoires.....                                   | 7,907,249 56  | (a) La différence en moins que ce chiffre présente sur celui renseigné pour l'exercice 1849 provient de ce que la dépense pour le matériel qui n'avait pas encore reçu d'emploi au 1 <sup>er</sup> janvier 1850, a été répartie au 1 <sup>er</sup> janvier 1851 dans les dépenses des diverses stations. |   |
| Malines à Anvers.....  | 917,130 00   | 57,432 88         | 2,058,843 46  | 265,654 50             | 1,458,244 61          | 18,515 25         | 53,728 41                | 4,769,591 09          | Bruxelles (nouvelle station du Nord).....                                  | 1,638,971 55         |   |                                      | Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc..... | 227,087 92    |  | Pièces de rechange.....                         |
| <b>LIGNE DE L'OUEST.</b>   |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      |   |               |  |   |
| Malines à Termonde.....  | 592,191 53   | 8,883 93          | 1,256,092 04  | 263,630 17             | 1,488,918 66          | 14,073 20         | 251 00                   | 5,407,644 57          | Anvers, Duffel, Vieux-Dieu.....  | 1,127,418 72         | Etudes de projets, frais d'enquêtes, levés de plans.....                                | 201,287 83                           | Métaux, fers divers, etc.....                                     | 1,584,580 05  |  |   |
| Termonde à Gand.....   | 1,547,149 50   | 57,015 53         | 1,500,926 86  | 290,193 22             | 1,645,014 01          | 15,014 56         | 25,523 79                | 4,838,844 27          | Termonde, Capelle, Malderen.....   | 148,235 05           |   |                                      | Voitures et approvisionnements de constructions y relatifs.....   | 11,269,144 88 |  | Brouettes, charettes et canots.....             |
| Gand à Bruges.....   | 1,197,640 55   | 55,107 01         | 2,146,246 09  | 527,218 00             | 1,654,527 25          | 19,571 99         | 4,448 25                 | 5,582,539 10          | Gand, Wetteren, Anlegghem.....   | 989,883 02           | Mobilier, instruments, etc.....   | 137,853 11                           | Bascules et poids.....  | 102,620 74    |  |   |
| Bruges à Ostende y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce. | 390,506 98   | 11,060 75         | 1,503,297 54  | 187,988 84             | 885,951 27            | 11,528 43         | 5,958 47                 | 2,994,872 28          | Bruges, Aeltre, Bloemendaal.....   | 585,644 08           |   |                                      | Secours.....  | 11,071 00     |  | Paniers pour le transport des marchandises..... |
| <b>EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY.</b>  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      |   |               |  |   |
| Gand à Deynze-Peteghem.....  | 325,802 25   | 13,568 66         | 480,208 12  | 159,683 42             | 1,532,086 75          | 571 29            | 5,591 53                 | 4,554,419 45          | Ostende, Plasschendaal.....  | 434,585 14           | Dépenses imprévues et extraordinaires.....  | 172,775 47                           | Objets de ferblanterie.....                                       | 65,181 35     |  |   |
| Deynze-Peteghem à Courtray.....  | 717,110 05   | 8,005 77          | 963,589 81  | 120,800 00             | 1,532,086 75          | 421 52            | 5,591 53                 | 4,554,419 45          | Deynze.....  | 29,748 23            |   |                                      | Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, etc.....          | 522,684 18    |  | Transport de matériel anglais.....              |
| Courtray à la Frontière de France.....   | 645,985 52   | 41,836 82         | 1,458,649 40  | 259,386 00             | 950,225 88            | 52 50             | 500 00                   | 5,514,832 12          | Courtray, Harleheke, Waereghem.....  | 182,538 98           | Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires..... | 2,454,092 50                         |   |               |  |   |
| Mousseron à Tournay.....   | 916,564 12   | 9,593 19          | 1,944,802 29  | 95,684 00              | 514,534 80            | 1,111 20          | 1,942 40                 | 5,081,854 00          | Mousseron.....   | 157,853 59           |   |                                      |   |               |  |   |
| <b>LIGNE DE L'EST.</b>   |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      |   |               |  |   |
| Malines à Louvain.....   | 853,064 18   | 14,960 67         | 1,729,402 29  | 277,684 58             | 1,469,475 95          | 8,875 80          | 15,160 27                | 4,586,625 72          | Tournay.....   | 191,460 16           |   |                                      |   |               |  |   |
| Louvain à Tirlemont.....   | 748,755 01   | 7,620 53          | 4,025,335 50  | 194,884 54             | 1,068,902 43          | 16,998 94         | 2,259 73                 | 6,062,954 37          | Louvain, Haecht.....   | 277,014 42           |   |                                      |   |               |  |   |
| Tirlemont à Waremme.....   | 546,558 86   | 1,269 03          | 2,903,839 63  | 232,533 82             | 1,298,663 56          | 15,637 15         | "                        | 5,050,174 10          | Tirlemont, Vertryck.....   | 267,096 24           |   |                                      |   |               |  |   |
| Waremme à Ans.....   | 305,182 49   | 23,658 68         | 1,754,164 15  | 254,433 00             | 934,591 45            | 6,104 53          | "                        | 5,439,956 10          | Waremme.....   | 88,040 23            |   |                                      |   |               |  |   |
| Ans à la Meuse. (Route proprement dite.....  | 1,564,894 29   | 19,308 01         | 1,910,661 53  | 98,271 85              | 600,432 80            | 5,874 03          | 5,102 60                 | 4,002,535 11          | Ans, Fexhe.....  | 504,703 25           |   |                                      |   |               |  |   |
| " (Bâiments, machines et accessoires des plans inclinés.....   | "  | "                 | 1,488,579 61  | "                      | "                     | "                 | "                        | 1,488,579 61          | Liège.....   | 526,078 40           |   |                                      |   |               |  |   |
| Pont du Val-Benoît.....  | "  | "                 | 1,451,616 86  | "                      | "                     | "                 | "                        | 1,451,616 86          | Chaulfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée.....                          | 127,713 12           |   |                                      |   |               |  |   |
| De la Meuse à la frontière de Prusse.....  | 5,317,535 06   | 80,440 54         | 17,144,521 79   | 595,353 72             | 1,759,756 24          | 5,906 41          | 18,171 65                | 25,097,663 79         | Dolhain, Herbesthal.....   | 13,770 21            |   |                                      |   |               |  |   |
| <b>EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.</b>  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      |   |               |  |   |
| Landen à Saint-Trond.....  | 262,294 22   | 9,711 14          | 576,347 70  | 55,583 00              | 509,720 67            | 7,394 05          | 5,046 73                 | 1,224,299 33          | Verviers.....  | 350,438 84           |   |                                      |   |               |  |   |
| Saint-Trond à Hasselt.....   | "  | "                 | 5,083 85  | "                      | "                     | "                 | "                        | 5,083 85              | Saint-Trond, Landen.....   | 116,713 61           |   |                                      |   |               |  |   |
| <b>LIGNE DU MIDI.</b>  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      |   |               |  |   |
| Bruxelles à Tubise.....  | 2,084,911 67   | 29,035 61         | 1,635,433 82  | 524,298 06             | 1,177,657 72          | 8,692 68          | 11,450 03                | 3,291,479 61          | Hasselt.....   | 1,418 55             |   |                                      |   |               |  |   |
| Tubise à Soignies.....   | 860,138 82   | 7,548 60          | 5,008,648 10  | 165,703 44             | 878,751 61            | 1,170 26          | 141 45                   | 4,922,224 26          | Bruxelles (Midi).....  | 271,256 16           |   |                                      |   |               |  |   |
| Soignies à Mons.....   | 1,093,096 99   | 28,777 56         | 2,611,206 72  | 202,503 20             | 1,550,451 25          | "                 | 16,864 35                | 5,284,700 23          | Hal, Tubise.....   | 254,538 23           |   |                                      |   |               |  |   |
| Mons à Quiévrain.....  | 1,543,567 89   | 42,176 75         | 1,836,400 57  | 249,391 03             | 1,082,216 27          | "                 | "                        | 4,375,932 51          | Braine-le-Comte.....   | 176,886 87           |   |                                      |   |               |  |   |
| Branche de raccordement des stations du Nord et du Sud à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....  | 526,534 08   | 8,910 22          | 222,840 04  | 26,180 80              | 216,400 79            | "                 | 7,826 78                 | 1,008,582 71          | Soignies.....  | 69,519 09            |   |                                      |   |               |  |   |
| <b>EMBRANCHEMENT DE NAMUR.</b>   |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      |   |               |  |   |
| Braine-le-Comte à Charleroy.....   | 2,032,521 98   | 59,964 37         | 4,972,147 42  | 523,437 04             | 2,465,954 93          | 1,072 60          | 834 00                   | 10,055,932 56         | Jurbise.....   | 61,869 84            |   |                                      |   |               |  |   |
| Charleroy à Namur.....   | 1,474,542 40   | 26,085 74         | 4,169,350 61  | 296,456 76             | 4,058,421 87          | 704 70            | 1,596 76                 | 7,007,116 84          | Mons.....  | 449,981 80           |   |                                      |   |               |  |   |
| Fers dont l'emploi n'est pas encore déterminé.....   | "  | "                 | "   | "                      | 456,762 49            | "                 | "                        | 456,762 49            | Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain.....                   | 517,069 40           |   |                                      |   |               |  |   |
| <b>TOTAL des dépenses de premier établissement.</b>  | <b>23,592,601 24</b>   | <b>586,172 64</b> | <b>64,893,227 33</b>  | <b>5,717,456 50</b>    | <b>27,316,351 67</b>  | <b>166,882 78</b> | <b>200,690 79</b>        | <b>124,475,563 17</b> | Manège, Écaussines.....  | 28,971 84            |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Charleroy.....   | 554,678 33           |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Floreffe, Tamines, Châteineau.....   | 88,755 25            |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Namur.....   | 77,247 00            |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Templeuve.....   | 9,477 54             |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Ensemble, pour bâtiments et constructions.....                             | 11,308,549 60        |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Excentriques, rails mobiles et évitements.....                             | 283,223 56           |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Plates-formes tournantes.....  | 1,006,783 68         |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Réservoirs.....  | 228,904 52           |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Colonnes hydrauliques.....   | 85,074 96            |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Candelabres, réverbères, tuyaux à gaz.....                                 | 142,778 50           |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Machines à vapeur de l'atelier.....  | 100,048 54           |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Enclumes, étaux, creusets, etc.....  | 440,862 93           |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Pompes à incendie.....   | 91,406 70            |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Montage et outillage d'un atelier à Malines.....                           | 9,233 80             |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | Ensemble pour dépendances.....   | (a) 2,500,338 61     |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       | <b>TOTAL des dépenses de premier établissement.</b>                        | <b>13,896,688 21</b> |   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      | <b>5,158,570 00</b>   |                                      |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   | <b>143,532,821 38</b>                |   |               |  |   |
|  |  |                   |   |                        |                       |                   |                          |                       |  |                      |   |                                      | <b>23,800,591 31</b>  |               |  |   |

RÉCAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Établissement des sections décrétées.....                           | 124,475,363 17        |
| Construction des bâtiments et dépendances.....                      | 15,898,688 21         |
| Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau)..... | 5,138,570 00          |
|   | <b>143,532,821 38</b> |
| Matériel des transports.....  | <b>23,800,591 31</b>  |
| <b>TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement..</b>        | <b>167,333,412 69</b> |

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES PAYEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Aux dépenses de premier établissement proprement dit, détaillées dans le tableau ci-contre.....  | 167,333,412 69        |
| 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 <sup>er</sup> janvier 1851.....  | 31,147 86             |
| B. Sommes imputées sur le fonds spécial et employées à couvrir des dépenses autres que celles de premier établissement:  |                       |
| 1 <sup>o</sup> Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1853 et 1856, antérieurement aux allocations du budget.....   | 699,908 40            |
| 2 <sup>o</sup> Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget.....  | 100,996 27            |
| 3 <sup>o</sup> 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..... | 12,124 41             |
| <b>TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction.....</b>   | <b>168,077,589 63</b> |



## N° III.

*Loi qui autorise le Gouvernement à établir des télégraphes électriques sur les lignes des chemins de fer de l'État.*

---

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ART. 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement est autorisé à établir des télégraphes électriques sur toutes les lignes des chemins de fer de l'État.

ART. 2. Un premier crédit de deux cent cinquante mille francs est ouvert pour faire face aux dépenses de cet établissement.

ART. 3. Cette dépense, qui formera l'art. 72 du budget des Travaux Publics de l'exercice 1850, sera couverte au moyen d'une émission de bons du trésor, en addition de celle qui est autorisée par l'art. 3 de la loi du 30 décembre 1849.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 4 juin 1850.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

---

N<sup>o</sup> IV.

*Convention pour le rachat de la ligne télégraphique de Bruxelles à Anvers.*

---

Entre les soussignés, M. ROLIN, Ministre des Travaux Publics, stipulant pour le Gouvernement belge, d'une part,

Et MM. WILLIAM FOTHERHILL COOKE, propriétaire; JOHN LEWIS RICARDO, propriétaire et membre du Parlement pour Stafford, et SAMSON RICARDO, propriétaire, tous trois demeurant à Londres et étant aux droits de M. CHARLES WHEATSTONE, professeur au collège royal de Londres, en vertu d'un acte fait entre parties vers le mois de novembre 1800 quarante-cinq, d'autre part,

A été faite la convention suivante :

ART. 1<sup>er</sup>. Les sieurs William F. Cooke, John Lewis et Samson Ricardo déclarent vendre et céder au Gouvernement belge, stipulant et acceptant par le premier soussigné, avec condition d'entrer en jouissance le 1<sup>er</sup> septembre prochain, l'établissement du télégraphe électrique existant entre Bruxelles et Anvers, avec les appareils et généralement tout le mobilier qui en dépendent, à l'exception seulement des instruments et du fil de fer, achetés par les prénommés, en vue de l'extension à donner à leur ligne, et dont il n'a pas été fait usage jusqu'à ce jour.

ART. 2. Lesdits sieurs soussignés de deuxième part déclarent renoncer, au profit du Gouvernement belge, au bénéfice tant des brevets accordés en faveur de M. Wheatstone, par arrêtés royaux d . . . . ., pour l'établissement des télégraphes d'après le système électro-magnétique, que de la concession originellement accordée conjointement au sieur Cooke et au sieur Charles Wheatstone, suivant convention faite entre eux et M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, le 16 décembre 1800 quarante-cinq, enregistrée à Bruxelles, le 27 du même mois, au prix des droits.

ART. 3. Lesdits soussignés d'autre part déclarent céder également au Gouvernement belge tous les droits qui leur appartiennent envers le sieur Wheatstone, aux termes de l'arrangement précité, intervenu entre parties et dont l'acte original a été remis, au moment de la signature des présentes, entre les mains du premier soussigné, aux termes duquel acte le sieur Wheatstone s'est engagé à les faire profiter en Belgique de toutes les inventions et de tous les perfectionnements qu'il parviendrait à introduire dans le système des communications télégraphiques.

ART. 4. Les cessions, renonciations et engagements qui précèdent sont faits et acceptés pour et moyennant la somme de soixante mille francs, payable dans les trois mois de l'entrée en jouissance.

Ainsi convenu et fait en double, à Londres, quant aux cédants, le 22 mars 1850 cinquante.

WILLIAM F. COOKE.

J. LEWIS RICARDO.

SAMSON RICARDO.

Vu et approuvé.

Bruxelles, le 23 juillet 1850.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

---

## N° V.

*Convention entre S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi de Prusse, concernant l'établissement de communications internationales par télégraphe électrique.*

---

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi de Prusse, voulant faciliter, par le moyen de lignes télégraphiques, les communications, et étendre les bonnes relations entre leurs États respectifs, ont nommé des plénipotentiaires pour conclure une convention à cet effet, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges,

Le sieur Hippolyte Rolin, son Ministre des Travaux Publics, grand cordon de l'Ordre de Charles III d'Espagne et grand officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur de France,

Et

Sa Majesté le Roi de Prusse,

Le sieur Théodore-François-Chrétien comte de Seckendorff, son chambellan, envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges, chevalier des Ordres de l'Aigle-Rouge de la troisième classe, de Saint-Jean de Jérusalem, grand cordon des Ordres des Guelfes de Hanovre, du duc Pierre-Frédéric-Louis d'Oldenbourg et de Henri-le-Lion de Brunswick, commandeur de l'Ordre Léopold de Belgique,

Et le sieur Albert du Vignau, colonel dans ses armées, président délégué de la direction des télégraphes, chevalier des Ordres de l'Aigle-Rouge de Prusse de la quatrième classe, de l'Épée de la troisième classe de Suède, de Saint-Wladimir de la quatrième classe de Russie ;

Lesquels, après s'être réciproquement communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

**ART. 1<sup>er</sup>.** Des lignes de télégraphes électriques seront établies et entretenues le long du chemin de fer entre Berlin, Bruxelles, Anvers et Ostende par Aix-la-Chapelle. La ligne de Bruxelles sera prolongée et entretenue jusqu'à un point de la frontière belge-française, où la ligne belge se rattachera à celle de Paris.

Il est entendu que toutes les clauses, soit de la présente convention, soit de toutes autres à conclure ultérieurement au sujet de la correspondance télégraphique entre la Belgique et la Prusse, s'appliqueront à tout l'ensemble des réseaux des télégraphes électriques établis ou à établir dans les deux pays.

**ART. 2.** La station du chemin de fer à Verviers sera considérée, en ce qui concerne le service des télégraphes, comme station-frontière entre les deux pays. En conséquence, et à l'effet de faciliter la transmission immédiate des dépêches télé-

graphiques, il y sera disposé un local où les employés des administrations belge et prussienne pourront communiquer entre eux, sans déplacement et sans retard. Trois pièces de ce local seront mises à la disposition de l'administration prussienne, moyennant un loyer à convenir pour le placement des appareils et le service des bureaux.

ART. 3. Le gouvernement belge consent à ce que le gouvernement prussien place, à ses frais, à une profondeur de deux à trois pieds sous le sol du chemin de fer, des fils conducteurs isolés, depuis la frontière, près de Herbesthal, jusqu'à Verviers, sans que le gouvernement prussien puisse être tenu de ce chef à aucune indemnité.

Néanmoins, l'administration prussienne ne pourra faire procéder à aucuns travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, de réparation ou de déplacement, avant de s'être entendu, au préalable, avec l'administration belge sur le mode et le temps de l'exécution de ces travaux.

L'autorisation stipulée ci-dessus, n'étant consentie qu'à titre précaire, cessera ses effets à la même époque et de la même manière qui seront réglées ci-après pour la cessation de la présente convention.

Le gouvernement belge s'engage à faire veiller à la sûreté des fils prussiens sur son territoire, par les gardes du chemin de fer de l'État, sans que cette obligation puisse entraîner pour lui aucune responsabilité.

ART. 4. Les employés prussiens attachés à la station frontière conserveront leur qualité de Prussiens; ils seront soumis à la direction télégraphique prussienne pour ce qui regarde leur service, et aux autorités belges sous tous les autres rapports.

Ils ne pourront être astreints à aucun service militaire, soit de milice, soit de garde civique, en Belgique.

ART. 5. Les deux gouvernements se communiqueront mutuellement les instructions données à leurs employés respectifs concernant la réception, la transmission et le service des dépêches, comme aussi relativement à la conduite qu'ils auront à tenir à l'étranger.

ART. 6. Les deux gouvernements auront pleine liberté de choisir les fils conducteurs et appareils qui leur paraîtront le plus convenables; toutefois, le gouvernement belge s'engage à adopter des appareils qui ne soient pas de nature à entraver la transmission des dépêches des deux pays, tant en lettres ordinaires qu'en chiffres marqués sur les appareils déjà adoptés par le gouvernement prussien. En outre, chaque administration s'efforcera d'introduire dans son système toutes les inventions et tous les perfectionnements propres à rendre la transmission des dépêches plus prompte et plus sûre.

ART. 7. Les télégraphes électriques établis aux frais de l'État, en Prusse et en Belgique, serviront à la transmission des dépêches, non-seulement des gouvernements, mais encore du public, dans les deux pays.

ART. 8. Des lignes télégraphiques existent déjà entre Berlin, Leipzig, Erfurt et Francfort-sur-le-Mein, Berlin et Stettin, Berlin et Hambourg, Breslau et Oderberg; le gouvernement et le public belges pourront en profiter avec les facilités dont il

sera parlé dans les articles suivants, immédiatement après la ratification de la présente convention. Il en sera de même au fur et à mesure de la mise en exploitation de chacune des lignes en voie de construction entre Berlin et Oderberg par Breslau, Berlin et Posen par Stettin, Berlin et Swinemunde par Stettin et entre Cologne et Coblenze.

Le gouvernement belge s'engage à achever, au plus tard pour le 1<sup>er</sup> octobre de cette année, les lignes télégraphiques entre Verviers, Bruxelles, Anvers et Ostende, et à les mettre, à partir de ladite époque, à l'usage du gouvernement et du public prussiens.

Le gouvernement prussien prend le même engagement à l'égard de l'achèvement et de la mise en exploitation de la ligne entre Aix-la-Chapelle et Verviers.

La ligne entre Bruxelles et la frontière française sera exécutée, aussitôt que le gouvernement belge aura acquis la certitude que cette ligne pourra être continuée et exploitée à l'usage du gouvernement belge et du public jusqu'à Paris.

ART. 9 En attendant qu'un tarif commun international pour la transmission des dépêches télégraphiques puisse être adopté soit entre la Prusse et la Belgique séparément, soit entre ces deux pays et d'autres qui pourraient s'y adjoindre, les dépêches du gouvernement et du public venant de la Prusse et à expédier par les lignes télégraphiques belges seront taxées, pour le parcours en Belgique, d'après le tarif belge, et les dépêches du gouvernement et du public venant de la Belgique, et à expédier par des lignes télégraphiques prussiennes, pour le parcours en Prusse, d'après le tarif prussien.

ART. 10. Les hautes parties contractantes sont convenues d'adopter comme base d'un tarif commun international, le principe que les frais de la transmission par unité de distance diminueront en raison directe de l'étendue de la ligne à parcourir et que le produit sera partagé entre les deux gouvernements en proportion de la distance parcourue sur chaque territoire.

Elles s'efforceront de faire prévaloir les mêmes règles dans leurs négociations communes avec d'autres pays.

La distance entre Aix-la-Chapelle et Verviers sera comptée au profit du gouvernement prussien.

ART. 11. Le transit par la Prusse des dépêches originaires de Belgique, de même que le transit par la Belgique des dépêches originaires de Prusse, se fera aux mêmes conditions et d'après les mêmes taxes que les transmissions des dépêches originaires de Belgique et à destination de la Prusse ou *vice-versá*.

ART. 12. Les bureaux télégraphiques établis ou à établir dans les deux pays sur les lignes comprises entre Bruxelles, Anvers, Malines, Cologne, Dusseldorf et Ruhrort, seront tenus de recevoir et de transmettre gratuitement, dans l'une et l'autre direction, toutes les dépêches qui pourront leur être présentées par les employés des chemins de fer belges et rhénans pour les besoins de l'exploitation de ces chemins sur les dites lignes.

Les deux gouvernements se communiqueront mutuellement la liste nominative des employés autorisés à profiter de cette faculté et il leur sera recommandé de n'en user qu'avec réserve et en cas de nécessité.

**ART. 13.** Les dépêches qui seront présentées à la station de Verviers ou aux autres stations qui pourraient être établies sur la frontière belge-prussienne, pour être transmises par le télégraphe, pourront être conçues indifféremment en allemand ou en français, soit que ces dépêches émanent du gouvernement ou des particuliers dans l'un des deux pays.

Cette disposition s'appliquera aux dépêches originaires d'un des deux pays et à destination de l'autre, de même qu'aux dépêches admises en transit, de la manière et aux conditions prévues à l'art. 11.

**ART. 14.** Les dépêches des deux gouvernements pourront être conçues en langage ordinaire ou en chiffres secrets.

Les dépêches destinées au service des chemins de fer et celles du public ne pourront être conçues de manière à pouvoir être comprises par les employés des deux administrations de la station frontière.

**ART. 15.** Les dépêches seront régulièrement transmises dans l'ordre de leur réception, mais en donnant la préférence aux dépêches des chemins de fer sur celles du public et aux dépêches des gouvernements sur celles des deux autres catégories.

Par dérogation à ce qui précède, les dépêches relatives au service des chemins de fer, passeront même avant celles des gouvernements, chaque fois qu'un danger grave pourrait résulter du retard de leur transmission.

Parmi les dépêches des Gouvernements, on transmettra en premier lieu celles dont la suscription indiquera l'urgence, en donnant la préférence, les jours de nombre pair, aux dépêches belges, et les jours de nombre impair, aux dépêches prussiennes.

Lorsqu'il se rencontrera plusieurs dépêches d'un même rang à transmettre, soit de la Prusse vers la Belgique, soit de la Belgique vers la Prusse, elles seront expédiées alternativement dans chacune des deux directions.

**ART. 16.** Les dépêches à destination de localités situées en dehors des lignes télégraphiques des deux pays seront, à la demande de l'envoyeur, expédiées, de la station d'arrivée jusqu'à leur destination définitive, par les soins des administrations postales respectives; les frais et conditions de cette transmission seront les mêmes que pour les dépêches originaires et à destination d'un même pays.

**ART. 17.** Les frais de la transmission télégraphique dans les deux pays seront perçus par la station d'origine, et les tarifs des deux pays seront appliqués en proportion de la distance parcourue sur chaque territoire.

Dans le cas où la dépêche devra être expédiée par estafette ou par la poste au delà de la station, les frais en seront perçus conjointement avec ceux indiqués ci-dessous. S'ils ne peuvent être calculés à la station de départ, l'envoyeur sera tenu de déposer une somme destinée à les couvrir, sauf liquidation ultérieure.

**ART. 18.** Les dépêches des deux Gouvernements seront acceptées et transmises par toutes les stations prussiennes et belges, sans paiement préalable.

Les frais en seront calculés d'après les principes fixés dans l'article précédent pour la transmission des dépêches du public. Il en sera tenu des comptes réci-

proques qui seront réglés et liquidés aux époques et d'après le mode à convenir ultérieurement.

Quant aux dépêches en transit, les stipulations ci-dessus ne seront obligatoires que pour les distances parcourues dans les deux pays, sauf le cas où l'on conviendrait de nouvelles stipulations à cet égard.

ART. 19. Chacun des deux Gouvernements aura la faculté, en cas de guerre, ou en d'autres circonstances dont l'appréciation appartiendra à lui seul, de suspendre, soit sur tout son territoire, soit dans certaines directions ou à l'égard de certains pays, la correspondance télégraphique en général ou celle du public seulement.

ART. 20. La présente convention est conclue pour quatre ans; à défaut d'être dénoncée une année avant son expiration par l'une ou l'autre des Hautes Parties Contractantes, elle restera en vigueur pendant un an au delà du terme, et ainsi de suite, d'année en année.

ART. 21. Cette convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Bruxelles, dans un délai aussi rapproché que possible, et au plus tard dans les quatre semaines à dater de ce jour.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double, à Bruxelles, le seize mai mil huit cent cinquante.

H. ROLIN.

---

(9)

N° VI.

*État général des billes ôtées des voies et remplacées par des billes neuves en 1850.*

| LIGNES.     | SECTIONS.                  | 1 <sup>er</sup> TRIMESTRE. |        |                     | 2 <sup>o</sup> TRIMESTRE. |        |                     |
|-------------|----------------------------|----------------------------|--------|---------------------|---------------------------|--------|---------------------|
|             |                            | CHÊNE.                     | SAPIN. | AUTRES<br>ESSENCES. | CHÊNE.                    | SAPIN. | AUTRES<br>ESSENCES. |
| NORD.....   | Bruxelles à Malines.....   | 360                        | 10     | 59                  | 860                       | 118    | 126                 |
|             | Malines à Anvers.....      | 254                        | 14     | 12                  | 2,189                     | 496    | 175                 |
| EST.....    | Malines à Louvain.....     | 199                        | »      | 216                 | 1,148                     | 36     | 988                 |
|             | Louvain à Tirlemont.....   | 69                         | »      | 11                  | 649                       | 16     | 145                 |
|             | Tirlemont à Waremme.....   | 45                         | »      | 555                 | 743                       | »      | 1,081               |
|             | Waremme à Ans.....         | 35                         | »      | 170                 | 405                       | 2      | 710                 |
|             | Landen à Saint-Trond.....  | »                          | »      | 18                  | 15                        | »      | 807                 |
|             | Saint-Trond à Hasselt..... | 11                         | »      | »                   | 7                         | »      | »                   |
| VESPRE..... | Ans à la Meuse.....        | »                          | »      | 55                  | »                         | »      | 185                 |
|             | Liège à la frontière.....  | 65                         | »      | »                   | 158                       | »      | »                   |
| OUEST.....  | Malines à Gand.....        | 602                        | »      | 255                 | 5,849                     | »      | 655                 |
|             | Gand à Ostende.....        | 196                        | »      | 316                 | 818                       | »      | 2,910               |
|             | Gand à Courtray.....       | 219                        | »      | 74                  | 282                       | 1      | 585                 |
|             | Courtray à Tournay.....    | 45                         | 6      | 491                 | 645                       | 2      | 2,059               |
|             | Tournay à Jurbise.....     | »                          | »      | »                   | »                         | »      | »                   |
| MIDI.....   | Bruxelles à Tubise.....    | 525                        | »      | »                   | 705                       | 90     | 181                 |
|             | Tubise à Soignies.....     | 78                         | 361    | 407                 | »                         | 405    | 2,480               |
|             | Soignies à Mons.....       | »                          | »      | 50                  | 140                       | 115    | 1,965               |
|             | Mons à Quiévrain.....      | 47                         | 56     | 670                 | 529                       | 210    | 1,881               |
| NAMUR.....  | Braine à Namur.....        | 985                        | »      | »                   | 578                       | »      | 4,454               |
|             | TOTAUX.....                | 3,711                      | 427    | 3,157               | 15,814                    | 1,489  | 21,123              |
|             |                            |                            | 7,275  |                     |                           | 36,126 |                     |

| 3 <sup>e</sup> TRIMESTRE. |        |                    | 4 <sup>e</sup> TRIMESTRE. |        |                    | TOTAL. |        |                    | Observations.  |
|---------------------------|--------|--------------------|---------------------------|--------|--------------------|--------|--------|--------------------|--|
| CHÈNE.                    | SAPIN. | AUTRES<br>ESSENCES | CHÈNE.                    | SAPIN. | AUTRES<br>ESSENCES | CHÈNE. | SAPIN. | AUTRES<br>ESSENCES |  |
| 666                       | 56     | 98                 | 555                       | 24     | 101                | 2,441  | 208    | 584                | Il restait en approvisionnement au 1 <sup>er</sup> janvier 1880 ..... 25,175   |
| 103                       | 35     | 243                | 145                       | "      | 75                 | 2,669  | 543    | 507                |  |
| 267                       | 181    | 982                | 197                       | "      | 950                | 1,811  | 217    | 5,156              | Il en a été fourni pendant l'année 1880.... 75,108   |
| "                         | 311    | 206                | 30                        | "      | 14                 | 768    | 527    | 576                |  |
| 350                       | "      | 427                | 188                       | 1      | 81                 | 1,506  | 1      | 1,924              | Ensemble... 100,281  |
| 364                       | 230    | 687                | 103                       | 194    | 2                  | 905    | 426    | 1,569              |  |
| 5                         | 1      | 65                 | 8                         | "      | 4                  | 26     | 1      | 892                | Le nombre de billes employées a été, savoir :<br>Pour renouvellements 72,118 } 76,551<br>Pour voies nouvelles.. 4,213 }  |
| 18                        | "      | "                  | 45                        | "      | "                  | 79     | "      | "                  |  |
| "                         | "      | 245                | "                         | "      | 47                 | "      | "      | 550                | Reste en approvisionnement au 1 <sup>er</sup> janvier 1881..... 25,930   |
| 297                       | "      | "                  | 187                       | "      | "                  | 705    | "      | "                  |  |
| 2,956                     | 1      | 351                | 1,861                     | 1      | 174                | 9,268  | 2      | 1,411              | La différence qui existe entre le chiffre de 76,156 billes ôtées des voies, et celui de 72,118 billes neuves, employées à leur remplacement, résulte de l'emploi des rails à double bourrelet dont les portées sont de 1 <sup>m</sup> .02 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0 <sup>m</sup> .90. |
| 942                       | "      | 920                | 869                       | "      | 299                | 2,825  | "      | 4,445              |  |
| 509                       | 4      | 177                | 482                       | 12     | "                  | 1,292  | 17     | 654                |  |
| 71                        | "      | 1,775              | 451                       | 25     | 676                | 1,190  | 51     | 4,981              |  |
| "                         | "      | "                  | "                         | "      | "                  | "      | "      | "                  |  |
| "                         | "      | 556                | 17                        | "      | "                  | 1,247  | 90     | 757                |  |
| "                         | 97     | 1,659              | "                         | 30     | 158                | 78     | 911    | 4,684              |  |
| "                         | 53     | 2,062              | "                         | 41     | 3,740              | 140    | 101    | 7,817              |  |
| 266                       | 280    | 752                | "                         | 80     | 607                | 842    | 576    | 5,910              |  |
| 160                       | "      | 876                | 35                        | "      | "                  | 1,554  | "      | 5,310              |  |
| 6,984                     | 1,201  | 12,059             | 5,167                     | 426    | 6,028              | 29,546 | 3,545  | 43,247             |  |
| 20,214                    |        |                    | 12,521                    |        |                    | 76,156 |        |                    |  |

N° VII. — Tableau indiquant le prix des

| SECTIONS<br>sur lesquelles<br>LES FOURNITURES ONT ÉTÉ FAITES. | 1840.       |             | 1841.       | 1842.       | 1843.       |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|   | CHÈNE.      | BOIS BLANC. |             |             |             |
| Bruxelles à Malines. . . . .                                  | 3 50        | "           | 3 70 à 3 80 | 3 60 à 3 80 | 3 50 à 4 37 |
| Malines à Anvers. . . . .                                     | 3 50 à 4 00 | "           | 3 60 à 3 80 | 3 40 à 3 50 | 3 50 à 4 47 |
| Malines à Termonde. . . . .                                   | 3 85 à 4 80 | 3 80        | 4 06 à 4 60 | 3 30 à 3 40 | 3 60 à 3 68 |
| Termonde à Gaud. . . . .                                      | "           | "           | 4 10        | 3 90        | 3 68 à 3 88 |
| Gand à Bruges. . . . .  | "           | "           | "           | 3 80        | 3 93 à 4 10 |
| Bruges à Ostende. . . . .                                     | "           | "           | "           | 3 80        | 3 79 à 3 90 |
| Gand à Courtray. . . . .                                      | "           | "           | "           | 4 30 à 4 40 | 3 57        |
| Courtray à Mouscron. . . . .                                  | "           | "           | "           | "           | 4 48        |
| Mouscron à Tournay. . . . .                                   | "           | "           | "           | "           | 4 48        |
| Malines à Louvain. . . . .                                    | 3 00 à 4 00 | 2 50 à 2 83 | 3 60        | 3 50        | 3 49        |
| Louvain à Tirlemont. . . . .                                  | 4 00 à 4 30 | 2 60 à 3 33 | 3 50 à 3 90 | 3 60        | 3 49        |
| Tirlemont à Landen. . . . .                                   | 4 30 à 4 80 | 3 12 à 3 35 | 4 20        | 4 00 à 4 30 | 3 50        |
| Landen à Waremmes. . . . .                                    | 4 30 à 4 80 | 3 12 à 3 35 | 4 30 à 4 40 | 4 00 à 4 30 | 3 50        |
| Waremmes à Ans. . . . .                                       | 4 35 à 4 70 | 3 05 à 3 58 | 4 50        | 4 10        | 3 50        |
| Ans à Liège. . . . .  | "           | "           | "           | "           | 3 50        |
| Liège à Chênée. . . . .                                       | "           | "           | "           | "           | 5 00        |
| Chênée à Verviers. . . . .                                    | "           | "           | "           | 4 50        | 5 10 à 5 60 |
| Verviers à Herbenthal. . . . .                                | "           | "           | "           | 4 60 à 5 60 | 5 45 à 5 55 |
| Landen à St-Trond et à Hasselt                                | 4 30 à 4 80 | 3 12 à 3 35 | "           | 4 10        | 4 00        |
| Bruxelles à Hal. . . . .                                      | "           | "           | 4 30        | "           | 4 70        |
| Hal à Braine-le-Comte. . . . .                                | "           | "           | 4 00        | 4 30        | 5 00        |
| Braine-le-Comte à Soignies. . . . .                           | "           | "           | "           | "           | 4 96        |
| Soignies à Mons. . . . .                                      | "           | "           | "           | "           | 4 96        |
| Mons à Quiévrain. . . . .                                     | "           | "           | "           | 5 00 à 5 40 | 5 18        |
| Braine-le-Comte à Charleroy. . . . .                          | 4 56 à 4 86 | 4 56 à 4 86 | "           | 4 86        | "           |
| Charleroy à Namur. . . . .                                    | "           | "           | 4 72 à 4 86 | "           | "           |
| Mouscron à Jurbise. . . . .                                   | "           | "           | "           | "           | "           |

billes, depuis 1840 jusqu'à 1850 inclusivement.

| 1844.       | 1845. | 1846. | 1847.  |                       | 1848.       |                       | 1849.<br>—<br>CHÈNE. | 1850.<br>—<br>CHÈNE. |
|-------------|-------|-------|--------|-----------------------|-------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
|             |       |       | CHÈNE. | ESSENCES<br>DIVERSES. | CHÈNE.      | ESSENCES<br>DIVERSES. |                      |                      |
| 4 17        | 4 95  | 5 53  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 4 15        | 4 95  | 5 53  |        |                       | 3 77 à 4 92 | 2 78                  | 3 96 à 4 08          | 3 99 à 4 08          |
| 3 74        | 4 46  | 5 16  |        |                       | 4 73        |                       | 3 92 à 3 94          | 3 94                 |
| 3 70        | 4 62  | 5 38  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 4 35        | 4 89  | 5 39  |        |                       | 3 78 à 4 64 |                       | 3 66 à 4 29          | 4 17 à 4 25          |
| 4 55        | 5 03  | 5 20  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 4 48        | 5 40  | 5 75  |        |                       | 3 97 à 4 92 |                       | 4 09 à 4 58          | 4 08 à 4 31          |
| 4 67        | 5 38  | 5 38  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 4 67        | 5 38  | 5 38  |        |                       | 4 85        |                       |                      | 4 06                 |
| 3 20        | 4 90  | 4 95  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 3 35        | 4 40  | 5 47  |        |                       | 5 25        |                       | 3 93 à 4 78          |                      |
| 3 82        | 4 80  | 5 65  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 3 82        | 4 80  | 5 65  | 5 62   | 3 35                  |             |                       |                      | 4 63 à 4 68          |
| 4 48        | 4 16  | 6 45  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| "           | 5 20  | 6 20  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| "           | 4 90  | 6 20  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| "           | 4 95  | 6 20  |        |                       | 5 24        |                       | 4 58 à 4 88          | 4 60                 |
| 4 80 à 4 90 | 4 91  | 6 20  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 3 90        | 4 80  | "     |        |                       | 5 25        |                       | "                    | 4 65                 |
| 5 08        | 5 40  | 5 25  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 5 35        | 5 40  | 5 25  |        |                       | 4 23 à 4 95 |                       |                      |                      |
| 5 35        | 5 40  | 5 25  |        |                       |             |                       | 3 47 à 3 97          | 3 80 à 4 49          |
| 5 16        | 5 40  | 5 25  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| 5 28        | 5 30  | 6 75  |        |                       | 5 60        |                       |                      |                      |
| "           | 5 57  | 6 29  |        |                       |             |                       |                      |                      |
| "           | 5 37  | 6 25  |        |                       | 4 15 à 5 15 |                       | 3 50 à 3 96          | 3 65 à 3 85          |
| "           | "     | "     | "      | "                     | "           | "                     | "                    | 4 00 à 4 47          |

N. B. En 1849, 106,000 billes ont coûté fr. 427,243-50, soit, prix moyen par bille, fr. 4-00.

En 1850, 75,000 id. 313,424-00, id. 4-18.

N° VIII. — Tableau présentant la situation des voies et l'indication

| SECTIONS.                  | ANNÉE<br>DE LA MISE EN EXPLOITATION. | ÉTENDUE<br>EN<br>KILOMÈTRES. |                         | DÉVELOPPEMENT<br>DES VOIES<br>EN MÈTRES COURANTS. |   | IMPORTANCE DES SECTIONS<br>EN MÈTRES COURANTS DE RAILS,<br>AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1851. |                                  |   |
|----------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------|---|---|---|----------------------------------|---|
|                            |                                      | 1 <sup>re</sup><br>VOIE.     | 2 <sup>e</sup><br>VOIE. | VOIES<br>PRINCIPALES<br>ET<br>DOUBLES VOIES       | VOIES<br>ACCESSOIRES<br>ET<br>DES STATIONS. | ONDULÉS<br>de<br>17 à 22 kil.   | PARALLÈLES<br>de<br>25 à 27 kil. | A DOUBLE<br>BOURRELET<br>de<br>34 kilogr. |
|                            |                                      | Bruxelles à Malines.....     | 1833<br>1838<br>1841    | 20<br>»<br>5                                      | »<br>20<br>»                                | 46,802  | 21,188                           | 59,000                                    |
| Malines à Anyers.....      | 1856<br>1858<br>1840                 | 24<br>»<br>5                 | »<br>24<br>5            | 54,805  | 6,762                                       | 74,600  | 18,700                           | 29,200                                    |
| Malines à Louvain.....     | 1857<br>1859<br>1841                 | 24<br>»<br>»                 | 2<br>10<br>12           | 48,912  | 4,528                                       | 18,000  | 27,300                           | 61,200                                    |
| Louvain à Tirlemont.....   | 1857<br>1859<br>1841                 | 19<br>»<br>»                 | »<br>8<br>11            | 58,685  | 2,063                                       | 18,600  | 26,700                           | 56,200                                    |
| Tirlemont à Waremme.....   | 1858<br>1859<br>1841                 | 26<br>»<br>»                 | »<br>15<br>15           | 52,015  | 5,767                                       | 19,200  | 42,000                           | 50,400                                    |
| Waremme à Ans.....         | 1838<br>1841                         | 20<br>»                      | »<br>20                 | 40,053  | 5,757                                       | 14,900  | 53,700                           | 57,000                                    |
| Landen à Saint-Trond.....  | 1859                                 | 10                           | »                       | 10,731  | 1,764                                       | 24,900  | 100                              | »   |
| Saint-Trond à Hasselt..... | 1847                                 | 17                           | »                       | 17,458  | 2,562                                       | 2,000   | 57,000                           | »   |
| Ans à la Meuse.....        | 1842                                 | 6                            | 6                       | 11,548  | 7,780                                       | 14,400  | 24,200                           | »   |
| Liège à la frontière.....  | 1842<br>1843                         | 4<br>53                      | »<br>59                 | 77,147  | 10,573                                      | 17,900  | 71,800                           | 83,800                                    |
| Malines à Gand.....        | 1837<br>1859<br>1841                 | 56<br>»<br>»                 | »<br>53<br>25           | 111,124   | 6,993                                       | 138,100   | 53,700                           | 42,800                                    |
| Gand à Ostende.....        | 1858<br>1846<br>1849<br>1850         | 67<br>»<br>»<br>»            | »<br>6<br>13<br>4       | 89,186  | 9,191                                       | 153,900   | 6,000                            | 54,900                                    |
| Gand à Courtray.....       | 1859                                 | 43                           | »                       | 45,725  | 5,537                                       | 5,700   | 91,400                           | 5,000                                     |
| À reporter.....            |                                      | 379                          | 260                     | 641,583   | 88,659                                      | 821,200   | 504,800                          | 430,100                                   |

des renouvellements de rails effectués au 1<sup>er</sup> janvier 1851.

| RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE. |        |         |                    |       |        |                              |       |        |                   | Observations.   |
|--|--------|---------|--------------------|-------|--------|------------------------------|-------|--------|-------------------|---|
| RAILS ONDULÉS.                               |        |         | RAILS PARALLÈLES.  |       |        | RAILS<br>A DOUBLE BOURRELET. |       |        | TOTAL<br>GÉNÉRAL. |   |
| 1840<br>à<br>1849.                           | 1850.  | TOTAL.  | 1840<br>à<br>1849. | 1850. | TOTAL. | 1840<br>à<br>1849.           | 1850. | TOTAL. |                   |   |
| 47,088                                       | 8,287  | 55,375  | 5,319              | 841   | 6,160  | 121                          | 10    | 131    | 61,666            | Met. courr.<br>Il a été fourni en rails neufs pendant l'année 1850 . . . . . 79,602.60  |
| 52,073                                       | 7,082  | 59,155  | 97                 | "     | 97     | 186                          | "     | 186    | 59,438            | Les rails provenant du remaniage pendant la même année ont été de . . . . . 15,007.80   |
| 58,370                                       | 11,697 | 80,067  | 548                | 932   | 1,300  | "                            | 56    | 56     | 51,625            | Ensemble . . . . . 94,610.40  |
| 22,752                                       | 4,022  | 26,754  | 5,595              | 817   | 6,410  | 66                           | 14    | 80     | 55,244            | Les remplacements effectués pendant l'année 1850 ont exigé l'emploi d'une quantité de rails équivalente à . . . . . 109,777.31  |
| 55,590                                       | 2,282  | 57,872  | 5,405              | "     | 5,405  | 15                           | 15    | 50     | 41,597            | Il y a donc eu insuffisance de . . . . . 15,166.91  |
| 54,523                                       | "      | 54,523  | 591                | "     | 591    | 184                          | 56    | 220    | 55,556            | qui ont été empruntés aux dépôts affectés à la construction de voies nouvelles et qui seront restitués lorsque les diverses fournitures adjudgées pour l'entretien en 1850 seront complétées. |
| 5,071  | "      | 5,071   | "                  | "     | "      | "                            | "     | "      | 5,071             | Nota. La différence que l'on remarque entre le chiffre des rails neufs employés et qui est de . . . . . 109,777.31  |
| "  | "      | "       | 25                 | "     | 25     | "                            | "     | "      | 25                | et le montant des rails renseignés dans les 11 <sup>e</sup> , 13 <sup>e</sup> et 17 <sup>e</sup> colonnes, soit ensemble . . . . . 71,702.40  |
| 5,545  | "      | 5,545   | 276                | "     | 276    | "                            | "     | "      | 5,819             | résulte de ce qu'on a trouvé parmi les rails otés des voies . . . . . 38,074.91   |
| 62,509                                       | 2,464  | 64,865  | 4,404              | 524   | 4,728  | "                            | "     | "      | 69,591            | qui étaient susceptibles de réemploi et ne pouvaient dès lors figurer dans le nombre de ceux mis hors de service pour être remaniés.  |
| 74,515                                       | 6,211  | 80,524  | 1,204              | "     | 1,204  | "                            | "     | "      | 81,728            |   |
| 15,870                                       | 9,784  | 25,654  | 205                | "     | 205    | 87                           | 155   | 220    | 26,079            |   |
| 31   | "      | 31      | 6,719              | "     | 6,719  | "                            | "     | "      | 6,730             |   |
| 569,603                                      | 51,829 | 621,434 | 28,474             | 2,934 | 51,408 | 639                          | 264   | 923    | 453,763           |   |

| SECTIONS.               | ANNÉE<br>DE LA MISE EN EXPLOITATION. | ÉTENDUE<br>EN<br>KILOMÈTRES. |                         | DÉVELOPPEMENT<br>DES VOIES<br>EN MÈTRES COURANTS. |   | IMPORTANCE DES SECTIONS<br>EN MÈTRES COURANTS DE RAILS,<br>AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1881. |                                  |  |
|-------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------|---|---|---|----------------------------------|--|
|                         |                                      | 1 <sup>re</sup><br>VOIE.     | 2 <sup>e</sup><br>VOIE. | VOIES<br>PRINCIPALES<br>ET<br>SOUS-VOIES.         | VOIES<br>ACCESSOIRES<br>ET<br>DES STATIONS. | ONDULÉS<br>de<br>17 à 22 kil.   | PARALLÈLES<br>de<br>25 à 27 kil. | A DOUBLE<br>BOURRELET<br>de<br>34 kilog. |
|                         |                                      |                              |                         |   |   |   |                                  |  |
| Report.....             | ....                                 | 579                          | 200                     | 641,583   | 83,639                                      | 321,200   | 304,800                          | 450,100                                  |
| Courtray à Tournay..... | 1842                                 | 34                           | "                       | 49,956  | 4,447                                       | 18,000  | 68,700                           | 22,100                                   |
|                         | 1847                                 | "                            | 5                       |   |   |   |                                  |  |
|                         | 1849                                 | "                            | 12                      |   |   |   |                                  |  |
| Tournay à Jurbise.....  | 1847                                 | 15                           | "                       | 96,987  | 3,135                                       | "   | 204,500                          | "  |
|                         | 1848                                 | 33                           | "                       |   |   |   |                                  |  |
|                         | 1850                                 | "                            | 48                      |   |   |   |                                  |  |
| Bruxelles à Tubise..... | 1840                                 | 20                           | "                       | 39,392  | 10,365                                      | 7,500   | 54,900                           | 37,700                                   |
|                         | 1844                                 | "                            | 5                       |   |   |   |                                  |  |
|                         | 1846                                 | "                            | 15                      |   |   |   |                                  |  |
| Tubise à Soignies.....  | 1841                                 | 17                           | "                       | 33,333  | 6,263                                       | 900   | 35,000                           | 25,500                                   |
|                         | 1846                                 | "                            | 17                      |   |   |   |                                  |  |
| Soignies à Mons.....    | 1841                                 | 24                           | "                       | 48,143  | 2,691                                       | 200   | 29,900                           | 71,600                                   |
|                         | 1846                                 | "                            | 13                      |   |   |   |                                  |  |
|                         | 1847                                 | "                            | 11                      |   |   |   |                                  |  |
| Mons à Quiévrain.....   | 1842                                 | 20                           | "                       | 40,009  | 8,815                                       | 100   | 50,800                           | 46,700                                   |
|                         | 1846                                 | "                            | 4                       |   |   |   |                                  |  |
|                         | 1847                                 | "                            | 16                      |   |   |   |                                  |  |
| Braine à Namur.....     | 1842                                 | 14                           | "                       | 126,982   | 13,514                                      | "   | 163,600                          | 113,000                                  |
|                         | 1843                                 | 63                           | "                       |   |   |   |                                  |  |
|                         | 1846                                 | "                            | 6                       |   |   |   |                                  |  |
|                         | 1847                                 | "                            | 19                      |   |   |   |                                  |  |
|                         | 1849                                 | "                            | 21                      |   |   |   |                                  |  |
| TOTAUX.....             |                                      | 621                          | 450                     | 1,076,569   | 136,687                                     | 347,700   | 1,132,000                        | 748,300                                  |
|                         |                                      | 1.071                        |                         | 1,213,256   |   | 2,428,200   |                                  |  |

| RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE. |        |         |                   |        |         |                              |      |        |          | Observations. |
|--|--------|---------|-------------------|--------|---------|------------------------------|------|--------|----------|---------------|
| RAILS ONDULÉS.                               |        |         | RAILS PARALLÈLES. |        |         | RAILS<br>A DOUBLE BOURRELET. |      |        | TOTAL    |               |
| 1840<br>à<br>1849                            | 1850   | TOTAL.  | 1840<br>à<br>1849 | 1850   | TOTAL.  | 1840<br>à<br>1849            | 1850 | TOTAL. | GÉNÉRAL. |               |
| 369,603                                      | 31,329 | 421,434 | 28,474            | 2,934  | 51,408  | 659                          | 264  | 923    | 455,765  |               |
| "  | 197    | 197     | 911               | 1,559  | 2,470   | 86                           | "    | 86     | 2,753    |               |
| "  | "      | "       | "                 | "      | "       | "                            | "    | "      | "        |               |
| 483  | 241    | 724     | 13,284            | 1,326  | 14,610  | "                            | "    | "      | 15,554   |               |
| 47   | "      | 47      | 3,073             | 620    | 4,293   | "                            | "    | "      | 4,340    |               |
| 28   | "      | 28      | 13,178            | 4,322  | 19,700  | 4                            | "    | 4      | 19,752   |               |
| 73   | "      | 73      | 2,347             | 1,932  | 4,499   | 3                            | "    | 3      | 4,377    |               |
| "  | "      | "       | 18,433            | 6,079  | 24,512  | 18                           | "    | 18     | 24,332   |               |
| 370,236                                      | 32,267 | 422,503 | 32,322            | 19,172 | 101,694 | 772                          | 264  | 1,036  | 523,233  |               |
| 843,006                                      |        |         | 203,588           |        |         | 2,072                        |      |        | 523,233  |               |

N° IX. — *Tableau statistique de la*

| TRIMESTRES.                | NOMBRE TOTAL           |  | NOMBRE<br>D'HEURES<br>DE<br>stationnement | NOMBRE<br>DE<br>LOCOMOTIVES<br>ALLUMÉES. | CONSUMATION<br>TOTALE<br>DE COKE. | RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ |                                       |  |                     |
|----------------------------|------------------------|--|---|--|-----------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|--|---------------------|
|                            | DE LIEUX<br>PARCOURUS. | DE VOITURES<br>CHARGÉES<br>TRANSPORTÉES<br>A<br>LINE LIEU. |   |  |                                   | POUR<br>LE PARCOURS.         | POUR<br>LE<br>STATIONNEM <sup>t</sup> | POUR<br>L'ALLUMAGE<br>DES<br>MACHINES. | POUR<br>LE SERVICE. |
| 1 <sup>er</sup> TRIMESTRE. | 209,752                | 2,175,457  | 65,764                                    | 8,201                                    | 12,866,420                        | 10,029,715                   | 875,765                               | 1,143,140                              | 814,800             |
| 2 <sup>e</sup> TRIMESTRE.  | 208,751                | 2,589,066  | 65,023                                    | 8,024                                    | 10,885,194                        | 8,528,544                    | 912,193                               | 1,125,560                              | 519,295             |
| 3 <sup>e</sup> TRIMESTRE.  | 225,617                | 2,698,764  | 68,728                                    | 8,285                                    | 11,565,065                        | 8,719,990                    | 958,625                               | 1,159,620                              | 746,850             |
| 4 <sup>e</sup> TRIMESTRE.  | 259,974                | 2,616,161  | 68,528                                    | 8,495                                    | 15,200,285                        | 9,942,860                    | 905,040                               | 1,189,500                              | 1,165,085           |
| Totaux et moyennes         | 884,094                | 9,877,448  | 265,843                                   | 25,005                                   | 48,514,964                        | 57,020,909                   | 5,629,623                             | 4,620,420                              | 3,244,010           |

consommation du coke pendant l'année 1850.

| CONSUMMATION<br>TOTALE  |  | COKE CONSOMMÉ EN MOYENNE<br>PAR LIEUE DE CINQ KILOMÈTRES PARCOURUE. |                              |  |                     |   | RAPPORT<br>DE LA<br>CONSUMMATION<br>POUR LE<br>STATIONNEMENT,<br>L'ALLUMAGE<br>ET LE SERVICE<br>AVEC<br>LA CONSUMMATION<br>TOTALE. | Observations. |
|-------------------------|--|---|------------------------------|--|---------------------|---|--|---------------|
| PAR LIEUE<br>PARCOURUE. | PAR VOITURE<br>CHARGÉES<br>TRANSPORTÉES<br>À<br>CET USAGE. | POUR<br>LE PARCOURS.  | POUR<br>LE<br>STATIONNEMENT. | POUR<br>L'ALLUMAGE<br>DES<br>MACHINES. | POUR<br>LE SERVICE. | ENSEMBLE<br>POUR LE<br>STATIONNEMENT,<br>L'ALLUMAGE<br>ET LE SERVICE. | Pour cent.   |               |
| 61.54                   | 3.92   | 47.82   | 4.17                         | 3.47                                   | 3.88                | 15.82   | 22.04  |               |
| 52.14                   | 4.55   | 59.90   | 4.57                         | 5.58                                   | 2.40                | 12.24   | 25.47  |               |
| 51.26                   | 4.29   | 58.65   | 4.16                         | 5.14                                   | 5.51                | 12.61   | 24.60  |               |
| 55.00                   | 5.05   | 41.45   | 5.77                         | 4.95                                   | 4.88                | 15.57   | 24.68  |               |
| 54.88                   | 4.91   | 41.88   | 4.11                         | 5.23                                   | 3.66                | 15.00   | 25.69  |               |

## N° X.

Relevé, par lot, des quantités de coke fournies en 1850, sur l'abjudication  
du 19 décembre 1849.

| N° DES LOTS. | DÉSIGNATION DES STATIONS |               | QUANTITÉS<br>DE COKE<br>FOURNIES.<br>—<br>Kilogrammes. | PRIX<br>par<br>1,000 KIL. | SOMMES<br>PAYÉES. | Observations.                           |
|--------------|--------------------------|---------------|--|---------------------------|-------------------|---|
|              | D'ALIMENTATION.          | DE RÉCEPTION. |  |                           |                   |   |
| 1            | Ostende.....             | St-Ghislain.  | 1,499,660  | 16 00                     | 25,872 71         |   |
| 2            | Bruges.....              | Id.....       | 180,000  | 16 00                     | 2,841 20          |   |
| 3            | Cand.....                | Manage...     | 4,560,000  | 16 97                     | 78,914 44         |   |
| 4            | Courtray.....            | St-Ghislain.  | 900,000  | 16 00                     | 14,310 04         |   |
| 5            | Tournay.....             | Id.....       | 2,609,910  | 16 00                     | 43,146 48         |   |
| 6            | Jurbise.....             | Id.....       | 746,580  | 16 00                     | 11,864 70         |   |
| 7            | Mons.....                | Id.....       | 280,997  | 16 00                     | 4,493 41          |   |
| 8            | Quiévrain.....           | Id.....       | 2,034,560  | 16 00                     | 32,730 65         |   |
| 9            | Braine-le-Comte.         | Manage...     | 4,339,624  | 16 97                     | 74,117 56         |   |
| 10           | Bruxelles (Midi)         | St-Ghislain.  | 2,676,189  | 16 00                     | 42,737 56         |   |
| 11           | Manage.....              | Manage...     | 973,408  | 16 30                     | 15,542 78         |   |
| 12           | Charleroy.....           | Charleroy..   | 1,908,931  | 17 00                     | 32,793 75         |   |
| 13           | Namur.....               | Châtelineau   | 967,122  | 16 93                     | 14,930 28         |   |
| 14           | Bruxelles (Nord)         | Hal.....      | 2,402,414  | 19 24                     | 43,108 91         | Coke fabriqué dans les fours de l'État. |
| 15           | Malines.....             | Manage...     | 3,674,321  | 16 30                     | 91,117 71         |   |
| 16           | Anvers.....              | Liège.....    | 2,314,983  | 15 87                     | 36,733 58         |   |
| 17           | Louvain.....             | Ans.....      | 1,386,780  | 13 96                     | 19,683 20         | Id. id.                                 |
| 18           | Tirlemont.....           | Id.....       | 3,206,263  | 13 96                     | 46,620 18         |   |
| 19           | Landen.....              | Id.....       | 663,810  | 15 96                     | 9,262 11          |   |
| 20           | Waremmes.....            | Id.....       | 858,590  | 15 96                     | 11,719 13         |   |
| 21           | Ans.....                 | Id.....       | 2,827,272  | 13 96                     | 39,923 91         |   |
| 22           | Liège.....               | Liège.....    | 2,402,770  | 15 91                     | 37,063 57         |   |
| 23           | Verviers.....            | Chênée....    | 1,836,800  | 14 21                     | 27,381 04         |   |
| 24           | Ronheide.....            | Verviers...   | 712,573  | 13 00                     | 10,817 80         |   |
| TOTAUX.....  |                          |               | 48,233,361   |                           | 763,238 27        |   |

Le prix moyen de revient par 1,000 kil. en 1850 est de francs 15-82.

## N° XI.

*Relevé des quantités de coke fournies d'urgence en 1880, par marchés directs.*

| STATIONS<br>DE<br>RÉCEPTION. | QUANTITÉS<br>DE COKE<br>FOURNIES. | DÉPENSÉ. | Observations.   |
|------------------------------|-----------------------------------|----------|---|
|                              | Kilog.                            | Fr. c.   |   |
| Manage . . . . .             | 18,310                            | 302 11   |   |
| Manage . . . . .             | 53,000                            | 907 50   | Commandes faites d'urgence afin d'assurer le service par suite de l'insuffisance du <i>maxima</i> de divers lots de l'adjudication du 26 décembre 1840. |
| Malines . . . . .            | 21,525                            | 369 00   |   |
| Tirlemont . . . . .          | 3,500                             | 95 00    |   |
| Ans . . . . .                | 408,135                           | 6,326 09 |   |
| Namur . . . . .              | 78,540                            | 1,413 72 | Commandes faites par suite de l'interruption des communications avec Namur.   |
| TOTALX . . . . .             | 585,010                           | 9,413 42 |   |

## N° XII.

*Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke,  
et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1850.*

| TRIMESTRES.                  | PRIMES<br>PAYÉES<br>POUR ÉCONOMIES<br>DE COKE<br>AUX<br>CHEFS D'ATELIERS<br>ET<br>MACHINISTES. | PRIMES PAYÉES<br>POUR RÉGULARITÉ DE MARCHÉ<br>DES CONVOIS |                                      | TOTALS.   | Observations. |
|------------------------------|--|---|--------------------------------------|-----------|---------------|
|                              |  | AUX<br>CHEFS D'ATELIERS<br>ET<br>MACHINISTES.             | AUX<br>CHEFS-GARDES<br>ET<br>GARDES. |           |               |
| 1 <sup>er</sup> trimestre. . | 3,314 82   | 2,781 41  | 2,005 87                             | 8,102 10  |               |
| 2 <sup>e</sup> id. . . .     | 6,411 71   | 3,352 74  | 2,399 97                             | 12,164 42 |               |
| 3 <sup>e</sup> id. . . .     | 5,690 28   | 3,343 96  | 2,324 82                             | 11,359 01 |               |
| 4 <sup>e</sup> id. . . .     | 4,078 90   | 3,481 92  | 2,403 68                             | 9,964 50  |               |
|                              |  | 12,060 03   | 9,134 34                             |           |               |
|                              | 19,495 66  | 22,094 37   |                                      | 41,590 03 |               |

## N° XIII.

*Estimation des objets en approvisionnement au magasin centrale de Malines,  
au commencement et à la fin de l'année 1850.*

| DÉSIGNATION DES OBJETS.  | AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1850.               |                                | AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1851.               |   |
|--|--|--------------------------------|--|---|
|  | OBJETS   |                                | OBJETS   |   |
|  | Destinés à l'exploitation.<br>FONDS DU BUDGET. | Payés<br>sur le fonds spécial. | Destinés à l'exploitation.<br>FONDS DU BUDGET. | Payés<br>sur le fonds spécial<br>(Par approximation.) |
| 1 <sup>re</sup> catégoric. Matériel fixe .....                   | »  | 124,583 65                     | »  | 71,592 94   |
| 2 <sup>e</sup> id. Outils .....                                  | 85,470 56                                      | »                              | 81,766 58                                      | »   |
| 3 <sup>e</sup> id. Ustensiles .....                              | 60,797 80                                      | »                              | 60,243 58                                      | »   |
| 4 <sup>e</sup> id. Engins d'incendie .....                       | 8,060 10                                       | »                              | 5,132 20                                       | »   |
| 5 <sup>e</sup> id. Mobilier .....                                | 11,210 90                                      | »                              | 14,017 70                                      | »   |
| 6 <sup>e</sup> id. Objets de consommation ....                   | 115,686 94                                     | »                              | 95,581 52                                      | »   |
| 7 <sup>e</sup> id. Couleurs et drogueries .....                  | 24,428 21                                      | 10,280 75                      | 20,443 75                                      | 5,074 05  |
| 8 <sup>e</sup> id. Cuirs et peaux .....                          | 13,926 00                                      | »                              | 20,953 50                                      | »   |
| 9 <sup>e</sup> id. Étoffes, merceries et passe-<br>menteries.    | 68,234 82                                      | 94,560 28                      | 92,724 75                                      | 52,593 30   |
| 10 <sup>e</sup> id. Métaux .....                                 | 204,933 76                                     | 53,717 67                      | 207,012 30                                     | 25,052 66   |
| 11 <sup>e</sup> id. Clous, vis, serrures et quin-<br>cailleries. | 64,980 91                                      | »                              | 73,542 50                                      | »   |
| 12 <sup>e</sup> id. Bois divers .....                            | 134,609 85                                     | 24,836 88                      | 222,673 58                                     | 22,294 70   |
| 13 <sup>e</sup> id. Pièces de rechange pour ma-<br>chine.        | 341,614 13                                     | »                              | 543,552 40                                     | »   |
| 14 <sup>e</sup> id. Pièces de rechange pour voi-<br>tures.       | 79,247 70                                      | 139,971 53                     | 180,751 05                                     | 28,570 95   |
| 15 <sup>e</sup> id. Objets pour fours à coke .....               | 8,017 80                                       | »                              | 12,424 60                                      | »   |
| 16 <sup>e</sup> id. Objets pour la route .....                   | 52,454 89                                      | 38,516 80                      | 43,353 65                                      | 28,159 00   |
| TOTAUX.....fr.   | 1,235,646 37                                   | 485,889 58                     | 1,444,727 37                                   | 212,917 60  |
| Totaux généraux.....   | 1,741,538 75                                   |                                | 1,637,645 17                                   |   |

## N° XIV.

## LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu le rapport de la chambre de commerce et de fabrique d'Anvers, en date du 12 janvier 1849, par lequel elle démontre la nécessité de réduire les tarifs du chemin de fer, pour les charbons destinés à servir de lest aux navires de mer :

Vu le rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, en date du 13 du même mois ;

Vu le nouveau rapport de la chambre de commerce d'Anvers du 9 octobre 1850 ;

Considérant que les navires qui partent d'Anvers, sans chargement, pour retourner soit dans le Nord, soit dans la Méditerranée, soit en Amérique, sont obligés de prendre pour lest du sable, du gravier ou d'autres objets sans valeur qu'ils jettent à la mer à leur arrivée à destination, ce qui constitue non-seulement un retour onéreux, mais même une dépense nouvelle sans utilité ;

Considérant que beaucoup de ces navires, dans le but de diminuer cette perte, se rendent actuellement à Newcastle pour y prendre un chargement de charbon ;

Considérant que la situation de nos bassins houillers de Liège et du Hainaut est telle, par rapport à Anvers, qu'en réduisant à fr. 0-20 par lieue la taxe fixée par le tarif pour le transport des charbons, les navires auraient avantage à prendre leur chargement en Belgique, circonstance qui serait de nature à donner un grand développement à nos exportations de houilles ;

Considérant que la réduction dont il s'agit ne peut donner lieu à une diminution de recettes, puisqu'elle ne frappera aucun des transports acquis au chemin de fer et qu'elle ne portera que sur des transports nouveaux ;

Considérant que la mesure dont il s'agit ne peut occasionner aucun préjudice à la navigation intérieure, qui n'effectue pas aujourd'hui de transport de charbons pour l'exportation par navire de mer ;

## ARRÊTE :

ART. 1<sup>er</sup>. Provisoirement, à dater du 1<sup>er</sup> novembre prochain, les expéditions de houille destinée à servir de lest aux navires de mer seront effectuées au prix de vingt centimes (fr. 0-20) par tonneau et par lieue de parcours.

ART. 2. La taxe sera appliquée conformément au tarif actuel. Le remboursement de la différence sera opéré sur la production d'un certificat de la douane apposé sur la feuille de route et constatant que l'exportation a eu lieu dans les conditions précitées.

Expédition du présent arrêté sera adressée à M. le directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'État, qui est chargé d'en assurer l'exécution.

Bruxelles, le 26 octobre 1850.

EM. VAN HOOREBEKE.

## N° XV.

*Convention additionnelle entre l'administration des chemins de fer de l'État en Belgique et la direction du chemin de fer rhénan.*

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1<sup>er</sup>. Par suite de l'art. 13 de la convention du 2 juin 1849, le tarif international pour les voyageurs sera, à partir du 1<sup>er</sup> août prochain, formé de la réunion du tarif belge actuel et du tarif rhénan ci-joint.

ART. 2. Par modification de l'art. 13 de la convention du 2 juin 1849 précitée, l'administration rhénane s'engage à liquider les décomptes internationaux pour les mois suivants de l'exercice 1850, à dater du jour où les tarifs des voyageurs sur le parcours rhénan seront majorés, en monnaie ayant cours légal en Belgique, sans aucune déduction du chef de la différence du change.

ART. 3. La présente convention cessera ses effets en même temps que celle du 2 juin 1849.

ART. 4. Les contractants se réservent, d'une part, l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et, d'autre part, celle du conseil d'administration de la société rhénane.

Fait en double à Bruxelles, le 25 juillet 1850.

*La direction du chemin de fer rhénan,*

BARON DE GERÉ,  
OPPENHEIM,  
MEVISSEN,  
HIRTE, *directeur spécial.*

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 26 juillet 1850.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

## N° XVI.

*Règlement pour le transport direct des voyageurs entre Cologne, Bruxelles et Londres.*

1° A partir du 1<sup>er</sup> juin 1850, il sera imprimé par les soins du Ministère des Affaires Étrangères des coupons pour le parcours direct de Cologne, d'Aix-la-Chapelle et de Bruxelles à Londres, et réciproquement.

2° Ces coupons seront au préalable remis à l'administration des chemins de fer de l'État, qui y apposera son timbre et fera remplir la même formalité, par l'administration rhénane, quant aux coupons de ou pour Aix-la-Chapelle et Cologne. Ils seront ensuite retournés, accompagnés d'une facture à signer pour reçu par le Ministre des Affaires Étrangères qui les répartira ensuite entre ses agents et les administrations chargés de les distribuer.

3° Ces coupons, conformes aux modèles ci-joints, devront être de couleur bleue pour la première classe et verte pour la deuxième; ils indiqueront le point de départ et la destination, ainsi que le prix du parcours entier en monnaie des pays à parcourir.

4° Les coupons qui seront distribués par les agents du département de la marine, devront être présentés au moment du départ pour être timbrés.

5° Afin de rendre le contrôle plus facile à chacune des administrations, les compartiments des coupons seront successivement détachés au fur et à mesure que les voyageurs auront accompli le parcours indiqué sur chacun d'eux.

6° Le compte des coupons distribués sera réglé et liquidé tous les mois.

7° A l'expiration de l'année, il sera dressé un compte général des coupons reçus et délivrés, indiquant également par classe les voitures, le nombre de coupons restant en magasin;

8° Il est entendu que tous les imprimés nécessaires à ce service seront fournis par le Ministre des Affaires Étrangères.

Fait à Bruxelles, le 3 mai 1850.

*L'agent général des bateaux à vapeur de l'État belge,*

PIDDINGTON.

Pour le directeur des chemins de fer de l'État,

*Le contrôleur délégué,*

FASSIAUX.

*Le directeur de l'exploitation du chemin de fer rhénan,*

STREBEL.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 16 mai 1850.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

## N° XVII.

*Convention pour l'établissement d'un service direct pour le transport des voyageurs de Pepinster à Spa.*

---

Ce jourd'hui vingt-six janvier mil huit cent cinquante, entre Joseph Evrard, contrôleur du chemin de fer de l'État, agissant au nom de ladite administration, d'une part ; et le sieur Bouchoms, maître de poste, à Pepinster, d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

ART. 1<sup>er</sup>. A partir du 1<sup>er</sup> juillet mil huit cent cinquante, il sera établi un service pour le transport des voyageurs de Pepinster à Spa, et *vice-versa*, par les soins des deux parties.

ART. 2. Les voyageurs qui se rendent à Spa, recevront dans les stations spécialement mentionnées ci-dessous, des coupons *ad hoc*, et leurs bagages seront inscrits jusqu'à Spa, de même qu'à Spa il leur sera délivré des coupons à destination des mêmes stations.

ART. 3. Le prix de transport entre Pepinster et Spa, sera compris dans la valeur des coupons perçue par l'administration, qui en rendra compte, ainsi que de la recette des bagages, au sieur Bouchoms, d'après les états mensuels dressés par les soins du chef de la station de Pepinster.

ART. 4. Le prix du transport des voyageurs de Pepinster à Spa et *vice-versa*, est fixé à fr. 4-50 par place, pour les voyageurs de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe (diligences et chars-à-bancs), et à 1 franc pour les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe (waggon).

Le prix du transport des bagages entre Pepinster et Spa sera calculé à raison de 3 francs par 100 kilogrammes pour tout le trajet.

Il sera admis une tolérance de 10 kilogrammes par voyageur, pour bagages portatifs de nature à ne gêner personne dans les voitures.

ART. 5. Les stations mises directement en rapport avec Spa, sont : *Ostende, Bruges, Gand, Mouscron, Malines, Anvers, Bruxelles (Nord), Louvain, Liège, Chaudfontaine et Verviers.*

En prévenant 48 heures à l'avance, le chef de l'une de ces stations, les voyageurs de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe, qui désireraient être transportés de Pepinster à Spa, soit dans le coupé de la voiture, soit dans une voiture spéciale, payeront, à titre de supplément, savoir : Dans le coupé, fr. 0-50 par personne, dans les voitures spéciales 1 franc par personne, pourvu que le nombre de ces voyageurs soit de trois au moins.

ART. 6. L'administration désignera, en temps utile, un employé pour le service du bureau à établir à Spa.

ART. 7. Le sieur Bouchoms est tenu de se pourvoir, dans le centre de la ville

de Spa, et autant que possible sur la place Pierre-le-Grand, d'un local convenable pour recevoir les voyageurs et les abriter, ainsi que leurs bagages.

Ce local comprendra : au rez-de-chaussée, une place spacieuse pour le bureau et salle d'attente, convenablement meublés aux frais du sieur Bouchoms, qui fournira, en outre, à l'employé, un logement dans le même bâtiment. Ledit employé sera obligé de meubler, à ses frais, les pièces mises à sa disposition. Le chauffage et l'éclairage retombent également à charge du sieur Bouchoms.

ART. 8. Le sieur Bouchoms s'engage à fournir des voitures à dix-huit places à trois ou quatre chevaux, de belle et bonne construction, suivant un modèle prescrit ou agréé par l'administration, pour être affectées exclusivement au transport des voyageurs de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe, arrivant par les convois directs qui partent de Bruxelles et d'Ostende, durant la saison de Spa, en y comprenant le convoi arrivant à Pepinster à 10 h. 15 m. du soir.

Un omnibus sera affecté au service des voyageurs de 3<sup>e</sup> classe.

ART. 9. Les voitures de 1<sup>re</sup> classe feront le trajet de Pepinster à Spa en 1 h. 25 m., et de Spa à Pepinster en 1 h. 10 m. Elles seront tenues d'arriver à Pepinster 15 minutes avant l'heure fixée au tableau pour le passage des convois, sauf les cas de force majeure.

Les voyageurs de la 3<sup>e</sup> classe, transportés par omnibus, arriveront à la station en même temps que ceux de 1<sup>re</sup> classe.

ART. 10. Un camion sur ressort, couvert d'une bâche fixe, recevra les bagages, et fera le trajet en deux heures : il est entendu que ledit camion doit arriver à Pepinster en même temps que les voitures.

ART. 11. Le sieur Bouchoms fournira en tout temps, pour chaque arrivée des convois, les moyens de transport convenables, selon les besoins; il se conformera, à cet égard, aux ordres du chef de la station de Pepinster.

A défaut de moyens de transport, il y sera pourvu par ledit chef de station, aux frais du sieur Bouchoms.

ART. 12. Le sieur Bouchoms payera, à raison de 5 centimes par minute, les retards dans l'arrivée de ses transports de voyageurs venant de Spa; cette amende sera portée à 25 centimes par minute dépassant l'heure du départ des convois, sans préjudice des conséquences inhérentes audit retard.

ART. 13. Le sieur Bouchoms donne et reçoit décharge sous sa garantie et responsabilité personnelle, pour les bagages, transportés entre Pepinster et Spa, aux conditions du livret.

ART. 14. Une montre (enfermée dans une boîte, dont une clef sera à Spa, l'autre à Pepinster) réglera le trajet de chaque voyage; ces montres, au nombre de trois, seront fournies par le sieur Bouchoms.

L'ordre réglant la police des voitures, sera porté à la connaissance des voyageurs, au moyen de tableaux suspendus dans l'intérieur de chacune des voitures en service et dans les salles d'attente des stations.

ART. 15. Des amendes de 10 à 25 francs, pour contravention au règlement de police, seront appliquées selon les cas prévus.

**ART. 16.** Les relais entre Pepinster et Spa seront réglés conformément aux tableaux de chaque période et de manière que les voyageurs ne soient pas obligés d'attendre à Pepinster l'arrivée d'un deuxième convoi, quand l'intervalle entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> convoi dépasse 30 minutes.

**ART. 17.** Le chef de station pourra permettre le départ d'une voiture, après l'arrivée du premier convoi, alors que la demande lui en sera faite par l'entrepreneur, dans le cas où l'intervalle entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> convoi sera moindre de 30 minutes, tout en garantissant les moyens de transport suffisants pour le convoi subséquent.

**ART. 18.** Le sieur Bouchoms, fournira dans la huitaine, une caution personnelle de trois mille francs qui garantira exclusivement l'exécution du présent contrat.

M. Cornet, maître de poste, à Verviers, est agréé comme caution et comme garant solidaire du sieur Bouchoms.

**ART. 19.** En cas de résiliation, le matériel servant à l'entreprise sera repris par l'entrepreneur subséquent, au prix évalué à dire d'experts.

**ART. 20.** La présente convention prenant cours pour exécution à la date susmentionnée, pourra être résiliée par les entrepreneurs, en prévenant six mois d'avance, à l'expiration d'un semestre, et par l'administration du chemin de fer, en prévenant un an à l'avance.

Elle sera valable pour autant qu'elle reçoive l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics.

Ainsi fait en triple expédition, dont une sur timbre, aux jour et an que dessus.

*Le contrôleur,*  
ÉVRARD.

J. BOUCHOMS,  
*Maître de poste.*

L. CORNET,  
*Maître de poste.*

Soumis à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics.  
Bruxelles le 18 juin 1850.

Pour le directeur,  
FASSIAUX.

Vu et approuvé :  
Bruxelles, le 26 juin 1850.  
*Le Ministre des Travaux Publics,*  
H. ROLIN.

Le sieur Bouchoms s'engage à effectuer le transport des petites marchandises aux clauses, prix et conditions déterminés ci-dessus pour le transport des bagages:

Pepinster, le 29 juin 1850.

J. BOUCHOMS.

N° XVIII. — *État récapitulatif*, PAR MOIS, du mouvement

| DÉSIGNATION<br>DES<br>MOIS. | VOYAGEURS                  |                           |                           |                  |               |                  |                  | BAGAGES.       |                      | ÉQUIPAGES.   | CHEVAUX ET BESTIAUX.          |                              |                              |              |
|-----------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------|---------------|------------------|------------------|----------------|----------------------|--------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------|
|                             | CIVILS.                    |                           |                           |                  | MILITAIRES.   | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL<br>GÉNÉRAL | TRANSPORTS     |                      |              | 1 <sup>re</sup><br>catégorie. | 2 <sup>e</sup><br>catégorie. | 3 <sup>e</sup><br>catégorie. | TOTAL.       |
|                             | 1 <sup>re</sup><br>CLASSE. | 2 <sup>e</sup><br>CLASSE. | 3 <sup>e</sup><br>CLASSE. | TOTAL            |               |                  |                  | AU<br>MINIMUM. | AU<br>POIDS<br>TAÏÉ. |              |                               |                              |                              |              |
|                             |                            |                           |                           |                  |               |                  | Par colis        | Quint.         |                      |              |                               |                              |                              |              |
| <b>1850</b>                 |                            |                           |                           |                  |               |                  |                  |                |                      |              |                               |                              |                              |              |
| JANVIER....                 | 22,614                     | 59,321                    | 147,538                   | 229,673          | 3,801         | 1,292            | 234,766          | 4,044          | 4,626                | 37           | 110                           | 83                           | 367                          | 560          |
| FÉVRIER....                 | 20,260                     | 53,359                    | 170,050                   | 243,669          | 1,234         | 1,304            | 246,207          | 4,397          | 4,777                | 38           | 105                           | 100                          | 297                          | 502          |
| MARS.....                   | 24,642                     | 60,047                    | 199,227                   | 284,816          | 2,460         | 2,035            | 289,311          | 5,318          | 6,068                | 53           | 166                           | 97                           | 344                          | 600          |
| AVRIL.....                  | 30,082                     | 69,990                    | 231,061                   | 331,133          | 2,243         | 2,594            | 335,970          | 6,070          | 7,269                | 80           | 134                           | 101                          | 403                          | 638          |
| MAI.....                    | 35,624                     | 79,236                    | 237,197                   | 402,057          | 12,941        | 3,031            | 418,029          | 6,552          | 8,844                | 100          | 166                           | 140                          | 477                          | 803          |
| JUIN.....                   | 36,374                     | 77,320                    | 258,621                   | 372,315          | 1,770         | 2,032            | 376,126          | 7,060          | 10,190               | 143          | 155                           | 85                           | 360                          | 600          |
| JUILLET....                 | 42,727                     | 85,713                    | 270,127                   | 398,567          | 5,481         | 2,948            | 406,996          | 7,581          | 12,830               | 231          | 158                           | 101                          | 332                          | 591          |
| AOÛT.....                   | 51,862                     | 100,655                   | 265,052                   | 417,569          | 2,849         | 5,057            | 425,475          | 8,644          | 16,992               | 209          | 119                           | 60                           | 252                          | 431          |
| SEPTEMBRE.                  | 50,372                     | 116,421                   | 317,008                   | 484,001          | 7,853         | 8,367            | 500,221          | 9,293          | 15,031               | 162          | 91                            | 61                           | 264                          | 416          |
| OCTOBRE..                   | 37,521                     | 89,681                    | 251,195                   | 378,397          | 3,131         | 4,983            | 386,511          | 7,345          | 11,172               | 146          | 109                           | 62                           | 384                          | 555          |
| NOVEMBRE                    | 24,314                     | 68,119                    | 198,155                   | 290,588          | 2,273         | 1,527            | 294,388          | 5,026          | 6,064                | 99           | 91                            | 71                           | 306                          | 468          |
| DÉCEMBRE.                   | 23,735                     | 67,923                    | 179,417                   | 271,075          | 1,975         | 1,564            | 274,614          | 4,439          | 5,319                | 64           | 98                            | 70                           | 257                          | 434          |
| <b>TOTAL GÉNÉRAL.</b>       | <b>400,527</b>             | <b>928,685</b>            | <b>2,774,648</b>          | <b>4,103,860</b> | <b>48,020</b> | <b>36,734</b>    | <b>4,188,614</b> | <b>75,778</b>  | <b>109,182</b>       | <b>1,360</b> | <b>1,524</b>                  | <b>1,040</b>                 | <b>4,043</b>                 | <b>6,607</b> |

général des transports, pendant l'année 1850.

| MARCHANDISES. |                          |                                   |                                |                                      |                                  |  |  |           |                                  |  |  |           |
|---------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--|--|-----------|----------------------------------|--|--|-----------|
| FINANCES.     | GRANDE VITESSE.          |                                   |                                |                                      | PETITE VITESSE.                  |  |  |           |                                  |  |  |           |
|               | NOMBRE<br>d'expéditions. | EXPÉDITIONS                       |                                | TOTAL<br>DU POIDS<br>en<br>QUINTAUX. | MARCHANDISES ORDINAIRES.         |  |  |           | PRODUITS FAVORISÉS.              |  |  |           |
|               |                          | de<br>100 kilogr.<br>et<br>MOINS. | AU-DESSUS<br>de<br>400 kilogr. |                                      | Avec<br>REMISE<br>à<br>DOMICILE. | DE STATION A STATION                         |  | TOTAL.    | Avec<br>REMISE<br>à<br>DOMICILE. | DE STATION A STATION                         |  | TOTAL.    |
|               |                          |                                   |                                |                                      |                                  | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>compris. | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>non compris. |           |                                  | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>compris. | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>non compris. |           |
| Quintaux.     | Quintaux.                | Tonneaux.                         | Tonneaux.                      | Tonneaux.                            | Tonneaux.                        | Tonneaux.                                    | Tonneaux.  | Tonneaux. | Tonneaux.                        | Tonneaux.                                    |  |           |
| 10,613        | 31,252                   | 9,521                             | 6,219                          | 15,740                               | 1,708                            | 16,790                                       | 210  | 18,706    | 454                              | 14,961                                       | 66,658   | 82,073    |
| 8,501         | 27,811                   | 8,878                             | 5,918                          | 14,791                               | 1,396                            | 13,338                                       | 176  | 14,910    | 426                              | 15,201                                       | 62,155   | 77,792    |
| 7,380         | 37,775                   | 12,195                            | 7,653                          | 19,848                               | 1,630                            | 15,664                                       | 563  | 18,257    | 458                              | 16,534                                       | 68,432   | 97,424    |
| 7,877         | 36,368                   | 10,800                            | 6,281                          | 17,090                               | 1,553                            | 13,696                                       | 421  | 15,670    | 307                              | 16,622                                       | 60,104   | 77,123    |
| 9,078         | 41,424                   | 11,517                            | 6,685                          | 18,202                               | 1,607                            | 13,693                                       | 724  | 16,024    | 377                              | 16,663                                       | 64,486   | 81,526    |
| 10,704        | 37,833                   | 11,112                            | 7,851                          | 18,763                               | 1,611                            | 13,756                                       | 675  | 16,242    | 362                              | 14,952                                       | 61,494   | 76,808    |
| 10,216        | 37,611                   | 11,288                            | 7,723                          | 19,021                               | 1,596                            | 15,350                                       | 774  | 17,720    | 379                              | 17,106                                       | 64,420   | 81,905    |
| 7,658         | 37,968                   | 12,021                            | 7,796                          | 19,817                               | 1,666                            | 14,591                                       | 716  | 16,973    | 323                              | 15,960                                       | 59,309   | 75,592    |
| 8,468         | 37,105                   | 12,482                            | 7,503                          | 19,985                               | 1,677                            | 15,382                                       | 672  | 17,731    | 468                              | 16,483                                       | 72,721   | 89,672    |
| 9,326         | 41,003                   | 13,517                            | 8,498                          | 22,015                               | 1,921                            | 15,877                                       | 707  | 18,505    | 552                              | 18,302                                       | 86,764   | 105,618   |
| 10,809        | 37,275                   | 11,791                            | 7,322                          | 19,113                               | 1,840                            | 15,119                                       | 549  | 17,508    | 498                              | 15,853                                       | 90,756   | 107,107   |
| 12,476        | 33,813                   | 11,416                            | 6,893                          | 18,309                               | 1,792                            | 14,832                                       | 397  | 17,021    | 466                              | 14,748                                       | 75,823   | 90,977    |
| 113,086       | 437,234                  | 136,552                           | 86,142                         | 222,694                              | 20,197                           | 178,288                                      | 6,784  | 205,269   | 5,110                            | 195,385                                      | 833,122  | 1,033,617 |

| DÉSIGNATION DES MOIS.   | VOYAGEURS               |                        |                        |              |             |                  | BAGAGES.       |             |            | ÉQUIPAGES. | CHEVAUX ET BESTIAUX.       |                           |                           |           | FINANCIERS. | MARCHANDISES.   |                         |                         |                 |                         |   |   |              |                         |   |   |              |                |            | TÉLÉGRAPHE. | PRODUITS EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL. |                   |               |               |
|-------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|--------------|-------------|------------------|----------------|-------------|------------|------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------|-------------|-----------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|-------------------------|---|---|--------------|-------------------------|---|---|--------------|----------------|------------|-------------|---------------------------|----------------|-------------------|---------------|---------------|
|                         | CIVILS.                 |                        |                        |              | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL. | TRANSPORT   |            |            | 4 <sup>re</sup> CATÉGORIE. | 2 <sup>e</sup> CATÉGORIE. | 3 <sup>e</sup> CATÉGORIE. | TOTAL.    |             | GRANDE VITESSE. |                         |                         | PETITE VITESSE. |                         |   |   |              |                         | PRODUITS DIVERS.  |   |              | TOTAL GÉNÉRAL. |            |             |                           |                |                   |               |               |
|                         | 4 <sup>re</sup> CLASSE. | 2 <sup>e</sup> CLASSE. | 3 <sup>e</sup> CLASSE. | TOTAL.       |             |                  |                | AU MINIMUM. | AU POIDS.  |            |                            |                           |                           |           |             | TOTAL.          | DE 100 KILOG. ET MOINS. | AU-DESSUS DE 100 KILOG. | TOTAL.          | EXPÉDITIONS             |   | MARCHANDISES ORDINAIRES.                |              |                         | PRODUITS FAVORISÉS.                                       |   |              |                | BULLETINS. |             |                           |                | PRISE A DOMICILE. | AMENDES, ETC. | TOTAL.        |
|                         |                         |                        |                        |              |             |                  |                |             |            |            |                            |                           |                           |           |             |                 |                         |                         |                 | AVEC REMISE A DOMICILE. | DE STATION A STATION. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS. | CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS. | TOTAL.       | AVEC REMISE A DOMICILE. | DE STATION A STATION. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS. | CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS. | TOTAL.       |                |            |             |                           |                |                   |               |               |
| 1850. JANVIER.....      | 96,408 58               | 433,046 44             | 433,362 77             | 362,817 49   | 6,309 84    | 2,444 35         | 374,544 65     | 4,907 25    | 22,768 44  | 24,675 69  | 2,687 75                   | 4,289 48                  | 4,082 91                  | 7,726 48  | 40,098 27   | 5,425 69        | 32,948 84               | 44,507 56               | 44,426 37       | 47,594 79               | 443,400 76  | 4,770 32                                | 462,462 87   | 3,377 23                | 404,278 50  | 218,807 48                              | 326,462 91   | 4,409 80       | 4,425 26   | 706 37      | 5,944 43                  | 539,293 58     | »                 | 42,764 97     | 966,484 60    |
| FÉVRIER.....            | 85,485 86               | 420,817 81             | 467,389 79             | 373,393 46   | 4,762 77    | 3,424 50         | 378,280 73     | 2,060 75    | 21,517 62  | 23,578 37  | 2,467 75                   | 953 99                    | 4,484 68                  | 6,594 98  | 9,033 65    | 4,445 43        | 29,520 92               | 44,396 44               | 40,917 03       | 44,678 82               | 444,913 59  | 4,543 79                                | 428,436 20   | 3,446 43                | 404,260 26  | 493,235 35                              | 300,942 04   | 3,945 30       | 877 09     | 724 48      | 5,543 57                  | 475,538 84     | »                 | 8,875 48      | 904,919 95    |
| MARS.....               | 409,084 25              | 443,509 80             | 497,056 35             | 449,650 40   | 3,454 04    | 6,408 58         | 459,213 02     | 2,485 25    | 29,986 85  | 32,472 10  | 3,444 65                   | 4,869 38                  | 4,474 02                  | 7,949 38  | 44,292 78   | 3,845 97        | 44,979 67               | 44,347 42               | 56,297 09       | 49,267 77               | 438,794 31  | 5,487 44                                | 463,246 49   | 3,740 82                | 425,560 62  | 222,404 70                              | 354,373 44   | 4,832 40       | 4,485 42   | 4,025 53    | 7,043 35                  | 577,960 07     | »                 | 13,649 89     | 4,404,785 48  |
| AVRIL.....              | 430,978 32              | 462,974 43             | 235,384 44             | 529,330 59   | 3,068 23    | 8,025 54         | 540,424 36     | 2,833 25    | 36,022 96  | 38,856 24  | 4,744 30                   | 4,569 88                  | 4,440 74                  | 10,486 95 | 43,467 54   | 4,439 73        | 36,534 54               | 44,560 48               | 48,094 09       | 46,382 78               | 424,584 93  | 3,430 46                                | 444,397 87   | 3,074 44                | 440,772 88  | 485,789 36                              | 299,636 65   | 4,283 00       | 4,084 50   | 828 28      | 6,492 78                  | 495,322 29     | »                 | 44,080 45     | 4,407,734 88  |
| MAI.....                | 460,657 67              | 487,573 43             | 290,458 98             | 638,389 78   | 24,715 45   | 6,934 25         | 670,039 48     | 3,073 00    | 45,643 64  | 48,686 64  | 6,247 05                   | 2,244 51                  | 2,076 48                  | 40,340 48 | 44,658 47   | 4,648 80        | 40,469 78               | 44,986 70               | 52,456 48       | 46,680 90               | 423,243 30  | 5,742 88                                | 445,607 08   | 2,936 72                | 409,221 34  | 209,794 67                              | 324,952 70   | 4,475 45       | 4,297 48   | 888,97      | 6,664 90                  | 526,378 46     | »                 | 49,344 42     | 4,289,939 39  |
| JUIN.....               | 467,057 94              | 493,249 95             | 256,955 62             | 617,233 54   | 2,735 82    | 4,902 96         | 624,872 29     | 3,344 75    | 53,547 40  | 56,862 45  | 9,275 60                   | 2,423 26                  | 4,224 59                  | 8,688 04  | 42,035 86   | 5,457 41        | 38,387 79               | 43,078 45               | 52,065 94       | 47,449 43               | 423,854 45  | 6,243 24                                | 447,243 82   | 2,830 39                | 98,052 84   | 499,938 44                              | 300,821 34   | 4,444 90       | 4,267 67   | 867 49      | 6,577 06                  | 506,678 46     | »                 | 42,390 94     | 4,227,572 44  |
| JUILLET.....            | 246,445 72              | 234,842 84             | 274,979 43             | 723,267 66   | 9,933 64    | 6,658 96         | 739,860 26     | 3,547 75    | 74,933 96  | 75,484 74  | 44,494 35                  | 4,908 46                  | 4,530 33                  | 8,306 30  | 44,745 09   | 5,424 38        | 38,564 94               | 43,867 44               | 52,429 08       | 46,684 46               | 433,788 83  | 7,292 45                                | 457,765 74   | 2,998 91                | 442,308 09  | 205,486 96                              | 320,493 96   | 4,580 55       | 4,482 89   | 808 74      | 6,572 48                  | 537,260 96     | »                 | 10,229 95     | 4,394,490 70  |
| AOUT.....               | 280,866 69              | 293,796 65             | 275,746 93             | 850,440 27   | 4,446 34    | 44,455 30        | 868,984 94     | 4,000 50    | 96,566 44  | 100,566 64 | 44,558 50                  | 4,787 54                  | 884 26                    | 5,954 47  | 8,623 27    | 3,963 06        | 39,800 58               | 44,224 03               | 54,024 64       | 47,480 24               | 428,457 54  | 7,483 84                                | 453,424 59   | 2,497 81                | 406,984 65  | 202,792 29                              | 312,274 75   | 4,327 35       | 4,443 94   | 722 46      | 6,493 72                  | 525,944 67     | »                 | 8,915 43      | 4,534,523 45  |
| SEPTEMBRE.....          | 252,476 69              | 340,970 66             | 320,932 75             | 884,080 40   | 40,274 26   | 25,447 57        | 949,474 93     | 4,337 00    | 83,097 99  | 87,434 99  | 40,888 40                  | 4,082 87                  | 874 52                    | 5,807 20  | 7,764 59    | 4,330 47        | 44,529 78               | 43,744 40               | 55,274 48       | 47,046 36               | 435,908 28  | 5,820 34                                | 458,744 95   | 3,590 56                | 405,885 47  | 240,696 55                              | 350,472 58   | 4,663 80       | 4,490 31   | 4,072 47    | 7,226 28                  | 574,444 99     | 685 20            | 47,954 26     | 4,649,944 23  |
| OCTOBRE.....            | 475,361 26              | 229,433,88             | 246,966 55             | 651,464 69   | 4,962 36    | 42,783 85        | 669,207 90     | 3,424 50    | 57,748 64  | 64,440 44  | 9,303 85                   | 4,734 94                  | 979 92                    | 10,254 64 | 42,960 47   | 4,727 28        | 44,598 68               | 45,517 64               | 60,446 32       | 49,850 55               | 438,994 40  | 6,859 08                                | 465,704 03   | 4,024 42                | 449,480 93  | 280,399 44                              | 403,904 46   | 5,073 90       | 4,482 30   | 4,440 79    | 7,696 99                  | 637 448 80     | 828 20            | 5,327 44      | 4,400,923 05  |
| NOVEMBRE.....           | 406,744 22              | 458,777 47             | 486,426 44             | 454,647 80   | 3,045 75    | 4,814 61         | 459,505 46     | 2,350 50    | 30,498 86  | 32,849 36  | 5,894 30                   | 4,444 89                  | 4,404 26                  | 7,649 44  | 9,868 56    | 5,483 97        | 39,650 57               | 43,784 76               | 53,435 33       | 49,248 22               | 432,206 35  | 4,740 94                                | 456,465 54   | 3,778 44                | 400,035 60  | 289,408 49                              | 392,921 90   | 4,870 85       | 4,466 66   | 4,427 87    | 7,465 38                  | 609,988 42     | 4,435 00          | 445,437 55    | 4,239,859 02  |
| DÉCEMBRE.....           | 400,538 47              | 455,586 43             | 463,409 48             | 449,234 08   | 2,643 37    | 4,933 62         | 426,814 07     | 2,082 75    | 25,943 38  | 27,996 43  | 4,307 55                   | 4,452 47                  | 4,484 38                  | 6,484 38  | 8,520 93    | 5,907 68        | 40,248 84               | 43,438 87               | 53,687 74       | 48,852 78               | 427,378 04  | 3,622 44                                | 449,853 23   | 3,257 33                | 92,643 64   | 240,564 48                              | 336,462 42   | 4,645 20       | 4,537 86   | 955 22      | 7,408 28                  | 547,444 34     | 4,472 66          | 43,839 64     | 4,065,666 97  |
| <b>TOTAUX GÉNÉRAUX.</b> | 4,884,505 37            | 2,324,245 56           | 2,745,465 90           | 6,950,916 83 | 77,024 54   | 400,271 09       | 7,428,209 46   | 35,444 25   | 575,485 82 | 640,600 07 | 87,974 75                  | 48,828 07                 | 45,307 76                 | 95,642 35 | 429,778 48  | 57,435 97       | 463,904 87              | 459,020 26              | 622,922 43      | 240,823 80              | 4,558,888 75  | 59,706 83                               | 4,829,449 38 | 39,549 84               | 4,289,484 76  | 2,688,440 95                            | 4,017,445 55 | 54,219 50      | 45,438 35  | 44,465 07   | 80,522 92                 | 6,550,279 98   | 3,824 06          | 279,444 06    | 44,847,540 53 |

N° XX.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports pendant l'année 1850.*

| LIGNES.                      | DÉSIGNATION<br>DES<br>STATIONS. | VOYAGEURS                  |                           |                           |           |             |                  | BAGAGES.         |                | ÉQUIPAGES. | CHEVAUX<br>ET BESTIAUX.      |                             |                             |       |                      |
|------------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------|-------------|------------------|------------------|----------------|------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------|----------------------|
|                              |                                 | CIVILS.                    |                           |                           |           | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL<br>GÉNÉRAL | TRANSPORTS     |            | 1 <sup>re</sup><br>catégorie | 2 <sup>e</sup><br>catégorie | 3 <sup>e</sup><br>catégorie | TOTAL |                      |
|                              |                                 | 1 <sup>re</sup><br>CLASSE. | 2 <sup>e</sup><br>CLASSE. | 5 <sup>e</sup><br>CLASSE. | TOTAL.    |             |                  |                  | AU<br>MINIMUM. |            |                              |                             |                             |       | AU<br>POIDS<br>TAXÉ. |
|                              |                                 | Par colis                  |                           | Quint.                    |           |             |                  |                  |                |            |                              |                             |                             |       |                      |
| NORD.                        | Bruxelles (Nord) . . . . .      | 74,527                     | 143,772                   | 265,327                   | 483,626   | 5,309       | 4,803            | 493,828          | 9,757          | 16,816     | 289                          | 139                         | 84                          | 116   | 339                  |
|                              | Vilvorde . . . . .              | 3,094                      | 21,742                    | 62,045                    | 86,881    | 445         | 130              | 87,456           | 384            | 119        | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|                              | Malines . . . . .               | 17,875                     | 52,185                    | 117,035                   | 187,095   | 298         | 948              | 188,341          | 3,159          | 2,039      | 23                           | 141                         | 142                         | 452   | 735                  |
|                              | Duffel . . . . .                | 900                        | 7,102                     | 19,330                    | 27,332    | 66          | 64               | 27,462           | 262            | 181        | "                            | 3                           | "                           | "     | 3                    |
|                              | Contich . . . . .               | 250                        | 948                       | 7,012                     | 8,240     | "           | "                | 8,240            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|                              | Vieux-Dieu . . . . .            | 329                        | 1,914                     | 13,713                    | 15,956    | "           | "                | 15,956           | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|                              | Anvers { Borgerhout . . . . .   | 32,679                     | 66,531                    | 99,518                    | 198,728   | 5,978       | 1,472            | 206,178          | 4,375          | 7,829      | 71                           | 103                         | 101                         | 643   | 849                  |
|                              | { Escaut . . . . .              | "                          | "                         | "                         | "         | "           | "                | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|                              | TOTAUX . . . . .                | 129,654                    | 294,194                   | 584,010                   | 1,007,858 | 12,186      | 7,417            | 1,027,461        | 17,077         | 29,064     | 386                          | 388                         | 327                         | 1,211 | 1,926                |
|                              | OUEST.                          | Capelle . . . . .          | 300                       | 2,008                     | 13,716    | 16,024      | "                | "                | 16,024         | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Londerzeel . . . . .         |                                 | 205                        | 1,094                     | 7,949                     | 9,248     | "           | "                | 9,248            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Maldern . . . . .            |                                 | 90                         | 834                       | 5,582                     | 6,496     | "           | "                | 6,496            | 16             | 8          | "                            | 19                          | 16                          | 9     | 44                   |
| Duggenhout . . . . .         |                                 | 62                         | 830                       | 5,202                     | 6,094     | "           | "                | 6,094            | 12             | 5          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Termonde . . . . .           |                                 | 2,462                      | 11,956                    | 38,887                    | 53,305    | 2,232       | 626              | 56,163           | 717            | 421        | 2                            | 3                           | 23                          | 116   | 142                  |
| Audeghem . . . . .           |                                 | 693                        | 4,503                     | 9,914                     | 15,110    | 378         | 33               | 15,521           | 302            | 174        | "                            | 2                           | "                           | "     | 2                    |
| Wichelen . . . . .           |                                 | 108                        | 1,056                     | 6,572                     | 7,736     | "           | "                | 7,736            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Wetteren . . . . .           |                                 | 859                        | 2,908                     | 25,081                    | 28,848    | 2           | 111              | 28,961           | 182            | 135        | "                            | 11                          | 10                          | 52    | 79                   |
| Melle . . . . .              |                                 | 245                        | 2,349                     | 11,446                    | 14,040    | "           | "                | 14,040           | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Gand . . . . .               |                                 | 22,478                     | 59,295                    | 172,182                   | 253,955   | 6,970       | 2,803            | 263,728          | 4,355          | 5,150      | 45                           | 58                          | 84                          | 261   | 443                  |
| Landeghem . . . . .          |                                 | 224                        | 1,226                     | 9,329                     | 10,779    | "           | 67               | 10,846           | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Hansbeke . . . . .           |                                 | 62                         | 400                       | 3,974                     | 4,436     | "           | "                | 4,436            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Aeltre . . . . .             |                                 | 622                        | 3,200                     | 16,109                    | 20,021    | "           | 67               | 20,088           | 121            | 70         | "                            | 26                          | 34                          | 19    | 79                   |
| Bloemendael . . . . .        |                                 | 329                        | 1,417                     | 18,509                    | 20,255    | "           | "                | 20,255           | 6              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Oostcamp . . . . .           |                                 | 4                          | 31                        | 688                       | 723       | "           | "                | 723              | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Bruges { Station . . . . .   |                                 | 11,671                     | 32,209                    | 100,581                   | 144,461   | 2,880       | 3,058            | 150,399          | 2,065          | 1,921      | 8                            | 56                          | 15                          | 421   | 492                  |
| { Bassin . . . . .           |                                 | "                          | "                         | "                         | "         | "           | "                | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Jabbeke . . . . .            |                                 | 119                        | 915                       | 14,167                    | 15,201    | "           | "                | 15,201           | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Plasseghem . . . . .         |                                 | 103                        | 1,013                     | 11,148                    | 12,264    | "           | "                | 12,264           | 1              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Ostende . . . . .            |                                 | 14,241                     | 27,651                    | 40,420                    | 91,312    | 615         | 451              | 92,378           | 1,542          | 5,422      | 60                           | 15                          | 4                           | 10    | 29                   |
| Nazareth . . . . .           |                                 | 185                        | 518                       | 9,886                     | 10,589    | "           | "                | 10,589           | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Deynze . . . . .             |                                 | 991                        | 5,740                     | 34,459                    | 41,190    | 382         | 56               | 41,628           | 407            | 326        | "                            | 45                          | 50                          | 42    | 117                  |
| Olsène . . . . .             |                                 | 7                          | 241                       | 2,233                     | 2,481     | "           | "                | 2,481            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Machelen . . . . .           |                                 | 3                          | 11                        | 34                        | 48        | "           | "                | 48               | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Waereghem . . . . .          |                                 | 287                        | 2,298                     | 23,736                    | 26,319    | "           | 28               | 26,347           | 153            | 57         | "                            | 3                           | "                           | "     | 3                    |
| Haerlebeke . . . . .         |                                 | 120                        | 1,398                     | 13,051                    | 14,569    | "           | 2                | 14,571           | 42             | 24         | "                            | 2                           | "                           | "     | 2                    |
| Courtray . . . . .           |                                 | 4,252                      | 15,235                    | 60,913                    | 80,400    | 3,464       | 824              | 84,688           | 2,090          | 1,413      | 4                            | 34                          | 31                          | 111   | 176                  |
| Mousseron . . . . .          |                                 | 1,607                      | 6,765                     | 42,170                    | 50,542    | 31          | 876              | 51,449           | 962            | 536        | 15                           | 11                          | 2                           | 4     | 17                   |
| Néchin . . . . .             |                                 | 79                         | 900                       | 13,154                    | 14,133    | "           | "                | 14,133           | 57             | 11         | "                            | "                           | "                           | 12    | 12                   |
| Templeuve . . . . .          |                                 | 114                        | 416                       | 6,063                     | 6,593     | "           | "                | 6,593            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| Tournay . . . . .            | 7,804                           | 19,381                     | 75,996                    | 103,181                   | 2,670     | 1,356       | 107,207          | 2,514            | 1,664          | 4          | 24                           | 19                          | 18                          | 61    |                      |
| Havannes . . . . .           | 10                              | 203                        | 3,601                     | 3,814                     | "         | "           | 3,814            | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     |                      |
| Bary . . . . .               | 131                             | 629                        | 3,587                     | 4,347                     | "         | "           | 4,347            | 1                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     |                      |
| Leuze . . . . .              | 2,011                           | 6,487                      | 28,891                    | 37,389                    | 104       | 25          | 37,518           | 930              | 354            | "          | 11                           | 7                           | 12                          | 30    |                      |
| Ligne . . . . .              | 363                             | 817                        | 6,240                     | 7,420                     | "         | "           | 7,420            | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     |                      |
| Ath . . . . .                | 1,722                           | 8,124                      | 34,901                    | 44,747                    | 1,115     | 64          | 45,926           | 865              | 432            | 3          | 5                            | 2                           | 1                           | 8     |                      |
| Maffles . . . . .            | 132                             | 635                        | 1,817                     | 2,584                     | "         | "           | 2,584            | 16               | 27             | "          | "                            | "                           | "                           | "     |                      |
| Chièvres et Attres . . . . . | 161                             | 808                        | 3,015                     | 3,984                     | "         | "           | 3,984            | 37               | 19             | "          | 1                            | "                           | "                           | 1     |                      |
| Brugelotte . . . . .         | 1,602                           | 3,497                      | 10,864                    | 15,963                    | "         | "           | 15,963           | 179              | 216            | 5          | 4                            | 1                           | 2                           | 7     |                      |
| Lens . . . . .               | 194                             | 1,100                      | 5,176                     | 6,470                     | "         | "           | 6,470            | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     |                      |
| TOTAUX . . . . .             | 76,661                          | 230,096                    | 900,313                   | 1,207,070                 | 20,843    | 10,447      | 1,238,360        | 17,662           | 18,435         | 146        | 370                          | 284                         | 1,090                       | 1,744 |                      |

| MARCHANDISES. |                          |                                   |                                |                                      |                                  |  |  |           |                                  |  |  |        |
|---------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--|--|-----------|----------------------------------|--|--|--------|
| FINANCES.     | GRANDE VITESSE.          |                                   |                                |                                      |                                  | PETITE VITESSE.                              |  |           |                                  |  |  |        |
|               | SOMBRE<br>d'expéditions. | EXPÉDITIONS                       |                                | TOTAL<br>DU POIDS<br>en<br>QUINTAUX. | MARCHANDISES ORDINAIRES.         |  |  |           | PRODUITS FAVORISÉS.              |  |  |        |
|               |                          | de<br>100 kilogr.<br>et<br>MOINS. | au-dessus<br>de<br>100 kilogr. |                                      | Avec<br>REMISE<br>à<br>DOMICILE. | DE STATION A STATION.                        |  | TOTAL.    | Avec<br>REMISE<br>à<br>DOMICILE. | DE STATION A STATION.                        |  | TOTAL. |
|               |                          | Quintaux.                         | Quintaux.                      |                                      |                                  | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>compris. | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>non compris. |           |                                  | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>compris. | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>non compris. |        |
| Tonneaux.     | Tonneaux.                | Tonneaux.                         | Tonneaux.                      | Tonneaux.                            | Tonneaux.                        | Tonneaux.                                    | Tonneaux.  | Tonneaux. | Tonneaux.                        |  |  |        |
| 10,915        | 82,843                   | 19,652                            | 10,137                         | 29,789                               | 3,565                            | 13,617                                       | 197  | 17,379    | 466                              | 6,761  | 3,523  | 10,750 |
| 299           | 2,840                    | 650                               | 324                            | 978                                  | 251                              | 131  | 5  | 387       | 17                               | 361  | 250  | 628    |
| 1,730         | 12,903                   | 3,512                             | 1,235                          | 4,747                                | 611                              | 2,034  | 16   | 2,061     | 157                              | 4,305  | 928  | 5,430  |
| 99            | 1,553                    | 436                               | 11                             | 447                                  | 80                               | 195  | 4  | 279       | 25                               | 200  | 59   | 235    |
| "             | 397                      | 101                               | 25                             | 126                                  | 1                                | 4  | "  | 5         | 3                                | 46   | 37   | 86     |
| 4             | 271                      | 87                                | 28                             | 115                                  | 1                                | 47   | "  | 48        | 1                                | 4  | "  | 5      |
| 5,655         | 44,042                   | 13,396                            | 11,906                         | 25,362                               | 1,117                            | 22,477                                       | 362  | 23,458    | 817                              | 35,721                                       | 4,412  | 49,950 |
| "             | "                        | "                                 | "                              | "                                    | 673                              | 19,953                                       | 289  | 11,915    | 98                               | 4,321  | 1,351  | 5,770  |
| 18,603        | 145,318                  | 37,834                            | 23,730                         | 61,564                               | 6,299                            | 49,453                                       | 873  | 56,650    | 1,625                            | 51,719                                       | 10,569   | 63,904 |
| 1             | 430                      | 143                               | 105                            | 248                                  | 3                                | 189  | 4  | 196       | 5                                | 149  | 181  | 315    |
| "             | 200                      | 60                                | 42                             | 122                                  | 1                                | 16   | "  | 17        | 1                                | 80   | "  | 81     |
| 32            | 436                      | 119                               | 83                             | 212                                  | 48                               | 25   | "  | 83        | 9                                | 63   | 26   | 98     |
| 20            | 253                      | 68                                | 14                             | 102                                  | 16                               | 20   | "  | 36        | 18                               | 73   | "  | 91     |
| 600           | 6,253                    | 1,750                             | 755                            | 2,505                                | 951                              | 4,801  | "  | 5,752     | 22                               | 731  | 629  | 1,352  |
| 117           | 2,223                    | 568                               | 179                            | 745                                  | 393                              | 716  | "  | 1,109     | 10                               | 450  | 112  | 591    |
| "             | 373                      | 132                               | 31                             | 163                                  | 2                                | 4  | "  | 6         | 4                                | 1  | "  | 5      |
| 347           | 2,015                    | 547                               | 291                            | 638                                  | 126                              | 593  | 4  | 723       | 21                               | 89   | 61   | 174    |
| "             | 817                      | 228                               | 27                             | 255                                  | 3                                | 9  | "  | 12        | "                                | "  | "  | "      |
| 4,276         | 35,316                   | 9,839                             | 7,967                          | 17,833                               | 2,248                            | 13,019                                       | 240  | 15,507    | 256                              | 4,139  | 1,448  | 5,873  |
| "             | 301                      | 98                                | 29                             | 127                                  | 4                                | 122  | "  | 126       | 3                                | 49   | 19   | 71     |
| "             | 52                       | 12                                | "                              | 12                                   | "                                | 5  | "  | 5         | "                                | 50   | "  | 50     |
| 278           | 1,193                    | 313                               | 225                            | 638                                  | 15                               | 383  | 24   | 422       | 7                                | 232  | 61   | 313    |
| "             | 364                      | 86                                | 55                             | 111                                  | 10                               | 277  | "  | 297       | 2                                | 61   | 28   | 91     |
| "             | "                        | "                                 | "                              | "                                    | "                                | "  | "  | "         | "                                | 1  | "  | 1      |
| 2,268         | 11,644                   | 2,664                             | 528                            | 3,192                                | 399                              | 848  | 4  | 1,251     | 43                               | 574  | 29   | 646    |
| "             | 6                        | 3                                 | 6                              | 9                                    | 23                               | 29   | 69   | 121       | 21                               | 450  | 3,640  | 4,117  |
| "             | 74                       | 29                                | 4                              | 33                                   | 1                                | "  | "  | 1         | 3                                | 117  | 242  | 312    |
| "             | 181                      | 62                                | 20                             | 82                                   | 4                                | 7  | "  | 11        | 4                                | 221  | 401  | 626    |
| 1,477         | 13,910                   | 3,450                             | 1,116                          | 4,566                                | 78                               | 3,180  | 58   | 3,316     | 422                              | 5,517  | 3,151  | 9,090  |
| "             | 66                       | 22                                | 9                              | 31                                   | "                                | 20   | "  | 20        | "                                | 1  | "  | 1      |
| 317           | 2,203                    | 517                               | 370                            | 887                                  | 68                               | 621  | "  | 659       | 9                                | 326  | 338  | 673    |
| "             | 43                       | 10                                | "                              | 10                                   | "                                | "  | "  | "         | 4                                | "  | "  | 4      |
| "             | "                        | "                                 | "                              | "                                    | "                                | "  | "  | "         | "                                | "  | "  | "      |
| 194           | 839                      | 214                               | 139                            | 353                                  | 16                               | 345  | "  | 361       | 4                                | 110  | 105  | 219    |
| 146           | 577                      | 147                               | 25                             | 172                                  | 58                               | 257  | "  | 315       | 7                                | 82   | 152  | 241    |
| 1,975         | 8,526                    | 2,736                             | 1,738                          | 4,494                                | 552                              | 7,614  | 110  | 8,276     | 302                              | 1,607  | 1,164  | 3,073  |
| 743           | 1,964                    | 465                               | 632                            | 1,117                                | 130                              | 1,017  | 8  | 1,155     | 12                               | 1,219  | 2,651  | 3,882  |
| 74            | 228                      | 74                                | 22                             | 96                                   | "                                | 72   | "  | 72        | "                                | 323  | 133  | 456    |
| 1             | 145                      | 40                                | 4                              | 44                                   | 1                                | 12   | "  | 13        | "                                | 248  | 155  | 403    |
| 1,583         | 11,895                   | 3,114                             | 1,926                          | 4,180                                | 368                              | 4,350  | 13   | 4,731     | 113                              | 2,439  | 18,489   | 21,091 |
| "             | 22                       | 7                                 | 2                              | 9                                    | "                                | "  | "  | "         | "                                | "  | "  | "      |
| 1             | 137                      | 39                                | 4                              | 43                                   | "                                | 39   | "  | 39        | "                                | 15   | 53   | 68     |
| 499           | 3,917                    | 937                               | 142                            | 1,079                                | 106                              | 1,442  | 49   | 1,597     | 24                               | 1,061  | 2,947  | 4,032  |
| "             | 436                      | 138                               | 56                             | 194                                  | 22                               | 190  | 16   | 230       | 1                                | 36   | 98   | 135    |
| 1,048         | 4,432                    | 1,138                             | 339                            | 1,477                                | 502                              | 818  | "  | 1,320     | 51                               | 621  | 2,539  | 3,208  |
| 55            | 246                      | 61                                | 18                             | 73                                   | "                                | 200  | 214  | 414       | "                                | 747  | 1,394  | 2,141  |
| 105           | 365                      | 82                                | 10                             | 92                                   | 8                                | 39   | "  | 38        | 3                                | 37   | 2,166  | 2,206  |
| 190           | 945                      | 232                               | 51                             | 284                                  | 5                                | 592  | "  | 597       | "                                | 156  | 596  | 752    |
| 7             | 516                      | 150                               | 18                             | 168                                  | 6                                | 54   | "  | 60        | "                                | 106  | 321  | 427    |
| 15,768        | 114,666                  | 29,332                            | 16,302                         | 46,634                               | 6,167                            | 41,926                                       | 815  | 48,608    | 1,423                            | 22,231                                       | 43,335   | 66,989 |

| LIGNES. | DÉSIGNATION<br>DES<br>STATIONS. | VOYAGEURS                  |                           |                           |         |             |                  | BAGAGES.         |                | EQUIPAGES. | CHEVAUX<br>ET BESTIAUX.      |                             |                             |       |                      |
|---------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------|-------------|------------------|------------------|----------------|------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------|----------------------|
|         |                                 | CIVILS.                    |                           |                           |         | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL<br>GÉNÉRAL | TRANSPORTS     |            | 1 <sup>re</sup><br>catégorie | 2 <sup>e</sup><br>catégorie | 3 <sup>e</sup><br>catégorie | TOTAL |                      |
|         |                                 | 1 <sup>re</sup><br>CLASSE. | 2 <sup>e</sup><br>CLASSE. | 3 <sup>e</sup><br>CLASSE. | TOTAL.  |             |                  |                  | AU<br>MINIMUM. |            |                              |                             |                             |       | AU<br>POIDS<br>TAXÉ. |
|         |                                 |                            |                           |                           |         |             |                  | Par colis        | Quint.         |            |                              |                             |                             |       |                      |
|         | Harecht . . . . .               | 211                        | 1,577                     | 10,477                    | 12,265  | "           | "                | 12,265           | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Wespelaar . . . . .             | 225                        | 493                       | 1,279                     | 1,997   | "           | "                | 1,997            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Louvain } Station . . . . .     | 12,112                     | 36,215                    | 65,751                    | 114,078 | 1,326       | 1,387            | 116,091          | 2,817          | 1,653      | 10                           | 49                          | 47                          | 65    | 191                  |
|         | Louvain } Bassin . . . . .      | "                          | "                         | "                         | "       | "           | "                | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Vertryck . . . . .              | 210                        | 1,099                     | 6,753                     | 8,062   | "           | "                | 8,062            | 3              | 1          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Tirlemont . . . . .             | 3,001                      | 13,327                    | 37,502                    | 53,830  | 244         | 306              | 54,380           | 1,300          | 857        | 1                            | 54                          | 66                          | 291   | 411                  |
|         | Esemael . . . . .               | "                          | 61                        | 459                       | 520     | "           | "                | 520              | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Lanthen . . . . .               | 773                        | 3,601                     | 17,733                    | 22,107  | 1,028       | 2                | 23,737           | 319            | 150        | "                            | 7                           | 4                           | 25    | 36                   |
|         | Velm . . . . .                  | 51                         | 237                       | 1,694                     | 2,182   | "           | "                | 2,182            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | St-Trond . . . . .              | 1,904                      | 7,622                     | 27,745                    | 37,271  | 54          | 53               | 37,378           | 1,122          | 603        | 6                            | 41                          | 20                          | 184   | 245                  |
|         | Cortenbosch . . . . .           | 121                        | 354                       | 4,351                     | 4,826   | "           | "                | 4,826            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Alken . . . . .                 | 192                        | 598                       | 5,254                     | 6,044   | "           | "                | 6,044            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Hasselt . . . . .               | 1,130                      | 4,696                     | 20,420                    | 26,246  | 2,017       | 6                | 28,269           | 422            | 448        | 3                            | 64                          | 42                          | 224   | 360                  |
|         | Gingelom . . . . .              | 65                         | 216                       | 985                       | 1,296   | "           | "                | 1,296            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Rosoux . . . . .                | "                          | 119                       | 718                       | 837     | "           | "                | 837              | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
| EST.    | Waremmé . . . . .               | 606                        | 4,085                     | 20,329                    | 25,111  | 526         | 2                | 25,639           | 486            | 145        | 1                            | 12                          | 8                           | 15    | 35                   |
|         | Fexhe . . . . .                 | 152                        | 1,063                     | 15,311                    | 16,526  | "           | "                | 16,526           | 56             | 20         | "                            | 2                           | "                           | "     | 2                    |
|         | Ans . . . . .                   | 153                        | 1,281                     | 19,167                    | 20,601  | 737         | "                | 21,338           | 201            | 52         | 2                            | 13                          | 4                           | 6     | 23                   |
|         | Hautpré . . . . .               | 589                        | 3,280                     | 14,967                    | 18,835  | 321         | "                | 19,157           | 188            | 123        | "                            | 3                           | 14                          | 21    | 38                   |
|         | Liège } Station . . . . .       | 21,153                     | 36,134                    | 83,524                    | 140,811 | 2,595       | 899              | 144,305          | 3,381          | 6,840      | 56                           | 63                          | 21                          | 60    | 144                  |
|         | Liège } Meuse . . . . .         | "                          | "                         | "                         | "       | "           | "                | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Chénée . . . . .                | 812                        | 1,803                     | 27,217                    | 29,832  | "           | "                | 29,832           | 205            | 149        | "                            | 4                           | 4                           | 13    | 21                   |
|         | Cbaudfontaine . . . . .         | 2,124                      | 3,238                     | 14,122                    | 19,484  | "           | "                | 19,484           | 181            | 247        | 1                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Le Trooz . . . . .              | 228                        | 725                       | 8,233                     | 9,186   | "           | "                | 9,186            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Nessonvaux . . . . .            | 322                        | 1,296                     | 10,507                    | 12,125  | "           | "                | 12,125           | 82             | 33         | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Pépinster . . . . .             | 3,010                      | 6,943                     | 35,312                    | 45,265  | "           | 11               | 45,276           | 955            | 956        | 19                           | 15                          | 11                          | 16    | 42                   |
|         | Spa . . . . .                   | 1,205                      | 909                       | 923                       | 2,037   | "           | "                | 3,037            | 47             | 317        | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Ensival . . . . .               | 123                        | 257                       | 3,707                     | 4,097   | "           | "                | 4,097            | 41             | 16         | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Verviers . . . . .              | 6,581                      | 17,907                    | 62,167                    | 106,655 | 5           | 171              | 106,631          | 2,644          | 3,708      | 19                           | 21                          | 2                           | 161   | 187                  |
|         | Dolhain . . . . .               | 407                        | 1,197                     | 19,438                    | 21,042  | "           | "                | 21,042           | 158            | 66         | "                            | 1                           | "                           | "     | 1                    |
|         | Herbesthal . . . . .            | 808                        | 2,580                     | 9,425                     | 12,813  | "           | 69               | 12,882           | 324            | 117        | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | TOTAL . . . . .                 | 59,389                     | 152,924                   | 565,670                   | 776,982 | 9,453       | 2,806            | 789,241          | 14,032         | 16,536     | 150                          | 392                         | 243                         | 1,111 | 1,730                |

| FINANCES. | MARCHANDISES.            |                                   |  |  |                                  |  |  |                     |                                  |                       |           |         |
|-----------|--------------------------|-----------------------------------|--|--|----------------------------------|--|--|---------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------|---------|
|           | GRANDE VITESSE.          |                                   |  |  | PETITE VITESSE.                  |  |  |                     |                                  |                       |           |         |
|           | NOMBRE<br>d'expéditions. | EXPÉDITIONS                       |  | TOTAL<br>DU POIDS<br>en<br>QUINTALX.             | MARCHANDISES ORDINAIRES.         |  |  | PRODUITS FAVORISÉS. |                                  |                       |           |         |
|           |                          | DE<br>100 kilogr.<br>et<br>MOINS. | AU-DESSUS<br>de<br>100 kilogr.               |  | Avec<br>REMISE<br>à<br>DOMICILE. | DE STATION A STATION.                        |  | TOTAL.              | Avec<br>REMISE<br>à<br>DOMICILE. | DE STATION A STATION. |           | TOTAL.  |
| Quintaux  | Quintaux.                | —                                 | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>COMPRIS. | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>NON COMPRIS. | —                                | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>COMPRIS. | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>NON COMPRIS. | —                   | —                                | —                     |           |         |
|           |                          |                                   | Tonneaux                                     | Tonneaux   | Tonneaux.                        | Tonneaux.                                    | Tonneaux.  | Tonneaux.           | Tonneaux.                        | Tonneaux.             | Tonneaux. |         |
| »         | 672                      | 194                               | 29   | 223  | 10                               | 26   | »  | 36                  | »                                | 437                   | 33        | 470     |
| »         | 206                      | 44                                | 10   | 54   | »                                | »  | »  | »                   | »                                | »                     | »         | »       |
| 2,285     | 13,367                   | 3,946                             | 4,039  | 7,985  | 738                              | 3,265  | 37   | 6,040               | 228                              | 2,637                 | 1,931     | 4,795   |
| »         | »                        | »                                 | »  | »  | 31                               | 3,841  | 72   | 3,944               | 1                                | 4,190                 | 15,776    | 19,967  |
| 2         | 455                      | 116                               | 29   | 145  | 1                                | 46   | »  | 47                  | 0                                | 518                   | 521       | 1,045   |
| 1,344     | 7,822                    | 2,441                             | 1,817  | 4,258  | 570                              | 2,369  | 8  | 2,896               | 136                              | 2,410                 | 10,633    | 15,379  |
| »         | 67                       | 21                                | 1  | 22   | »                                | 207  | 5  | 212                 | 3                                | 106                   | 456       | 565     |
| 554       | 1,660                    | 381                               | 70   | 451  | 9                                | 552  | 20   | 617                 | 20                               | 423                   | 7,645     | 8,064   |
| »         | 86                       | 24                                | 2  | 26   | »                                | 5  | »  | 5                   | »                                | 32                    | 13        | 45      |
| 1,032     | 3,808                    | 968                               | 696  | 1,664  | 27                               | 1,452  | 45   | 1,524               | 12                               | 1,661                 | 4,737     | 9,410   |
| »         | 96                       | 21                                | 8  | 29   | »                                | 13   | »  | 13                  | »                                | »                     | »         | »       |
| »         | 208                      | 50                                | 12   | 71   | 1                                | 78   | »  | 79                  | 3                                | 13                    | 41        | 97      |
| 1,213     | 3,841                    | 937                               | 383  | 1,320  | 120                              | 1,191  | 4  | 1,315               | 45                               | 849                   | 344       | 1,237   |
| »         | 212                      | 53                                | 21   | 74   | »                                | 24   | »  | 24                  | 1                                | 197                   | 383       | 491     |
| 1         | 237                      | 64                                | 7  | 71   | 1                                | 33   | »  | 34                  | 1                                | 310                   | 1,017     | 1,326   |
| 771       | 1,679                    | 397                               | 166  | 563  | 14                               | 298  | »  | 312                 | 13                               | 2,825                 | 2,146     | 4,984   |
| 77        | 218                      | 63                                | 10   | 73   | 10                               | 192  | »  | 202                 | 4                                | 150                   | 2,250     | 2,404   |
| 176       | 369                      | 97                                | 71   | 168  | 3                                | 138  | »  | 141                 | »                                | 491                   | 49,401    | 49,892  |
| 93        | 997                      | 291                               | 18   | 309  | 24                               | 143  | »  | 167                 | »                                | 272                   | 10,318    | 10,590  |
| 5,802     | 26,409                   | 0,522                             | 14,378                                       | 23,900   | 865                              | 10,816                                       | 213  | 11,694              | 337                              | 22,151                | 79,936    | 102,424 |
| »         | »                        | »                                 | »  | »  | »                                | 63   | 626  | 709                 | 21                               | 396                   | 26,144    | 26,561  |
| 534       | 1,268                    | 399                               | 181  | 580  | 48                               | 1,751  | 4  | 1,803               | 204                              | 8,665                 | 20,611    | 29,480  |
| 78        | 237                      | 72                                | 8  | 80   | 8                                | 9  | 4  | 21                  | »                                | 3                     | 370       | 373     |
| 1         | 251                      | 86                                | 27   | 113  | 10                               | 106  | 34   | 150                 | 1                                | 85                    | 634       | 720     |
| 55        | 330                      | 112                               | 77   | 189  | 27                               | 79   | »  | 106                 | 2                                | 63                    | 1,389     | 1,454   |
| 479       | 1,901                    | 552                               | 273  | 825  | 45                               | 681  | 33   | 759                 | 5                                | 190                   | 10,888    | 11,083  |
| »         | »                        | »                                 | »  | »  | »                                | »  | »  | »                   | »                                | »                     | »         | »       |
| 62        | 1,048                    | 358                               | 134  | 492  | 44                               | 35   | »  | 79                  | 1                                | 55                    | 54        | 110     |
| 1,397     | 9,230                    | 4,951                             | 3,578  | 8,529  | 406                              | 3,423  | 9  | 3,838               | 9                                | 1,240                 | 2,350     | 3,599   |
| 176       | 476                      | 213                               | 92   | 305  | 121                              | 93   | »  | 214                 | »                                | 108                   | 5,539     | 5,647   |
| 116       | 187                      | 31                                | 28   | 59   | 14                               | 47   | »  | 61                  | 2                                | 1,791                 | 27,529    | 29,322  |
| 16,250    | 77,366                   | 26,413                            | 26,163                                       | 52,578   | 3,156                            | 32,966                                       | 1,120  | 37,242              | 1,054                            | 55,178                | 283,289   | 339,521 |

| LIGNES. | DÉSIGNATION<br>DES<br>STATIONS.      | VOYAGEURS                  |                           |                           |           |             |                  | BAGAGES.         |                | EQUIPAGES. | CHEVAUX<br>ET BESTIAUX.      |                             |                             |       |                      |
|---------|--------------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------|-------------|------------------|------------------|----------------|------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------|----------------------|
|         |                                      | CIVILS.                    |                           |                           |           | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL<br>GÉNÉRAL | TRANSPORTS     |            | 1 <sup>re</sup><br>catégorie | 2 <sup>e</sup><br>catégorie | 3 <sup>e</sup><br>catégorie | TOTAL |                      |
|         |                                      | 1 <sup>re</sup><br>CLASSE. | 2 <sup>e</sup><br>CLASSE. | 3 <sup>e</sup><br>CLASSE. | TOTAL.    |             |                  |                  | AU<br>MINIMUM. |            |                              |                             |                             |       | AU<br>POIDS<br>TAXÉ. |
|         |                                      |                            |                           |                           |           |             |                  | Par colis        | Quint.         |            |                              |                             |                             |       |                      |
|         | Bruxelles (Midi) . . . . .           | 43,864                     | 62,827                    | 130,494                   | 237,185   | 1,072       | 3,728            | 241,985          | 6,802          | 12,861     | 196                          | 185                         | 107                         | 312   | 604                  |
|         | Ruysbroeck . . . . .                 | 382                        | 1,961                     | 27,296                    | 29,639    | "           | "                | 29,639           | 53             | 20         | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Loth. . . . .                        | 403                        | 437                       | 2,367                     | 3,227     | "           | "                | 3,227            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Hal . . . . .                        | 3,694                      | 15,809                    | 44,556                    | 64,059    | "           | 737              | 64,795           | 978            | 341        | "                            | 6                           | 2                           | 11    | 19                   |
|         | Lombceek . . . . .                   | 404                        | 325                       | 715                       | 1,444     | "           | "                | 1,444            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Tubise . . . . .                     | 1,041                      | 3,493                     | 13,482                    | 18,016    | "           | 53               | 18,069           | 163            | 54         | "                            | 13                          | 14                          | 17    | 44                   |
|         | Braine-le-Comte. . . . .             | 1,575                      | 8,473                     | 25,840                    | 35,888    | 11          | 111              | 36,010           | 373            | 272        | 1                            | 4                           | 1                           | 2     | 7                    |
|         | Hennuyères . . . . .                 | "                          | "                         | "                         | "         | "           | "                | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Écaussines. . . . .                  | 453                        | 2,138                     | 7,131                     | 9,722     | 1           | 4                | 9,727            | 57             | 39         | "                            | 1                           | "                           | "     | 1                    |
|         | Manège. . . . .                      | 2,263                      | 5,336                     | 21,715                    | 29,314    | "           | 155              | 29,469           | 582            | 302        | "                            | 9                           | 5                           | 0     | 23                   |
|         | Gouy-le-Picton . . . . .             | 95                         | 475                       | 2,263                     | 2,838     | "           | "                | 2,838            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Pont-à-Celles. . . . .               | 23                         | 314                       | 1,623                     | 1,965     | "           | "                | 1,965            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Luttre . . . . .                     | 139                        | 668                       | 4,450                     | 5,463     | "           | "                | 5,463            | 37             | 20         | "                            | "                           | 1                           | "     | 1                    |
|         | Gosselies . . . . .                  | 691                        | 2,113                     | 15,765                    | 18,569    | "           | 79               | 18,648           | 225            | 125        | 1                            | 2                           | "                           | 20    | 22                   |
|         | Roux . . . . .                       | 233                        | 1,022                     | 6,644                     | 7,899     | "           | 56               | 7,955            | 67             | 30         | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Marchienne . . . . .                 | 1,585                      | 3,349                     | 17,579                    | 22,513    | "           | "                | 22,513           | 372            | 261        | "                            | "                           | 4                           | 14    | 18                   |
|         | Charleroy . . . . .                  | 4,645                      | 11,005                    | 52,021                    | 67,671    | 600         | 358              | 69,119           | 1,503          | 1,041      | 10                           | 8                           | 4                           | 4     | 16                   |
|         | Châtelineau . . . . .                | 1,403                      | 3,527                     | 30,248                    | 35,178    | "           | 31               | 35,209           | 477            | 152        | "                            | 1                           | 1                           | 1     | 3                    |
|         | Farciennes. . . . .                  | 95                         | 400                       | 4,283                     | 4,668     | "           | "                | 4,668            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Tamines . . . . .                    | 383                        | 714                       | 8,439                     | 9,536     | "           | 61               | 9,617            | 80             | 31         | "                            | "                           | "                           | 4     | 4                    |
|         | Auvclais . . . . .                   | 34                         | 275                       | 2,133                     | 2,442     | "           | "                | 2,442            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Moustier . . . . .                   | 138                        | 789                       | 8,433                     | 9,360     | "           | "                | 9,360            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Floreffe. . . . .                    | 180                        | 1,036                     | 10,124                    | 11,340    | "           | "                | 11,340           | 140            | 20         | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Namur { Station. . . . .             | 3,645                      | 6,799                     | 33,304                    | 43,638    | 925         | 530              | 45,293           | 575            | 993        | 2                            | 20                          | 6                           | 13    | 39                   |
|         | Namur { Meuse. . . . .               | "                          | "                         | "                         | "         | "           | "                | "                | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Soignies. . . . .                    | 1,576                      | 6,049                     | 17,717                    | 25,342    | "           | 38               | 25,380           | 485            | 256        | 7                            | 6                           | 4                           | 6     | 16                   |
|         | Jurbise . . . . .                    | 534                        | 3,651                     | 19,648                    | 23,833    | "           | "                | 23,833           | 201            | 60         | 1                            | 4                           | 4                           | 7     | 15                   |
|         | Mons. . . . .                        | 10,811                     | 33,830                    | 70,485                    | 115,126   | 2,365       | 733              | 118,224          | 3,206          | 1,852      | 14                           | 26                          | 14                          | 14    | 54                   |
|         | Jemmapes . . . . .                   | 430                        | 3,534                     | 23,851                    | 27,915    | "           | 61               | 27,976           | 196            | 40         | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | St-Ghislain. . . . .                 | 1,086                      | 6,317                     | 31,774                    | 39,177    | "           | 23               | 39,200           | 651            | 150        | 1                            | "                           | 1                           | "     | 1                    |
|         | Boussu . . . . .                     | 313                        | 2,056                     | 8,276                     | 10,645    | "           | 8                | 10,653           | 132            | 39         | "                            | 2                           | "                           | "     | 2                    |
|         | Thulin . . . . .                     | 296                        | 1,878                     | 10,324                    | 12,498    | "           | 38               | 12,536           | 119            | 30         | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Quévrain . . . . .                   | 2,154                      | 8,595                     | 24,522                    | 35,271    | "           | 398              | 35,669           | 1,478          | 835        | 23                           | 4                           | 3                           | 1     | 8                    |
|         | TOTAL de la ligne du Midi . . . . .  | 84,768                     | 199,605                   | 677,408                   | 961,981   | 5,264       | 7,222            | 975,467          | 19,267         | 19,845     | 256                          | 291                         | 171                         | 435   | 697                  |
|         | Id. id. Est. . . . .                 | 58,388                     | 152,924                   | 565,670                   | 776,982   | 9,453       | 2,806            | 789,241          | 14,932         | 16,536     | 150                          | 382                         | 243                         | 1,111 | 1,736                |
|         | Id. id. Ouest. . . . .               | 76,661                     | 230,096                   | 900,313                   | 1,207,070 | 20,843      | 10,447           | 1,238,360        | 17,662         | 18,435     | 146                          | 370                         | 284                         | 1,090 | 1,744                |
|         | Id. id. Nord. . . . .                | 129,654                    | 204,194                   | 584,010                   | 1,007,858 | 12,186      | 7,417            | 1,027,461        | 17,977         | 26,964     | 386                          | 388                         | 327                         | 1,211 | 1,920                |
|         | TOTAL. . . . .                       | 349,471                    | 877,019                   | 2,727,401                 | 3,953,801 | 47,746      | 27,892           | 4,029,529        | 69,838         | 81,780     | 938                          | 1,431                       | 1,025                       | 3,847 | 6,303                |
|         | Flandre occidentale. . . . .         | 1,116                      | 2,575                     | 5,550                     | 9,250     | 274         | "                | 9,524            | 406            | 419        | 3                            | 44                          | 15                          | 137   | 196                  |
|         | Mons à Manège . . . . .              | 486                        | 1,168                     | 3,365                     | 5,019     | "           | "                | 5,019            | 237            | 68         | "                            | "                           | "                           | 3     | 3                    |
|         | Franco-Belge (par Monscon). . . . .  | 9,453                      | 12,128                    | 18,216                    | 39,797    | "           | 582              | 40,379           | 1,844          | 4,352      | 58                           | "                           | "                           | 15    | 15                   |
|         | Belge-Rhénan. . . . .                | 15,615                     | 22,908                    | 17,609                    | 56,132    | "           | 8,074            | 64,206           | 1,500          | 13,469     | 203                          | 41                          | "                           | 4     | 48                   |
|         | Franco-Belge (par Quétrain). . . . . | 23,189                     | 11,487                    | 2,326                     | 37,002    | "           | 186              | 37,188           | 1,933          | 9,081      | 158                          | 5                           | "                           | 37    | 42                   |
|         | Anglo-Belge-Rhénan . . . . .         | 1,185                      | 1,328                     | "                         | 2,513     | "           | "                | 2,513            | "              | "          | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | Entre-Sambre-et-Meuse . . . . .      | 12                         | 72                        | 172                       | 256       | "           | "                | 256              | "              | 13         | "                            | "                           | "                           | "     | "                    |
|         | TOTAL GÉNÉRAUX. . . . .              | 400,527                    | 928,685                   | 2,774,648                 | 4,103,860 | 48,020      | 36,734           | 4,188,614        | 75,778         | 100,182    | 1,360                        | 1,524                       | 1,040                       | 4,043 | 6,607                |

| MARCHANDISES. |                          |                                   |                                |                                      |                                  |  |  |           |                                  |  |  |           |
|---------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--|--|-----------|----------------------------------|--|--|-----------|
| FINANCES.     | GRANDE VITESSE.          |                                   |                                |                                      | PETITE VITESSE.                  |  |  |           |                                  |  |  |           |
|               | NOMBRE<br>d'expéditions. | EXPÉDITIONS                       |                                | TOTAL<br>DU POIDS<br>en<br>QUINTAUX. | MARCHANDISES ORDINAIRES.         |  |  |           | PRODUITS FAVORISÉS.              |  |  |           |
|               |                          | DE<br>100 kilogr.<br>et<br>MOINS. | AC-DÉSSES<br>de<br>100 kilogr. |                                      | Avec<br>REMISE<br>à<br>DOMICILE. | DE STATION A STATION.                        |  | TOTAL.    | Avec<br>REMISE<br>à<br>DOMICILE. | DE STATION A STATION.                        |  | TOTAL.    |
|               |                          |                                   |                                |                                      |                                  | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>compris. | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>non compris. |           |                                  | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>compris. | CHARGEMENT<br>et<br>DÉCHARGEMENT<br>non compris. |           |
| Quintaux.     | Quintaux.                | Tonneaux.                         | Tonneaux.                      | Tonneaux.                            | Tonneaux.                        | Tonneaux.                                    | Tonneaux.  | Tonneaux. | Tonneaux.                        | Tonneaux.                                    |  |           |
| 5,200         | 39,518                   | 8,421                             | 6,247                          | 14,068                               | 444                              | 13,059                                       | 65   | 13,598    | 40                               | 3,080  | 3,623  | 6,752     |
| 26            | 176                      | 41                                | 54                             | 95                                   | 1                                | 347  | 15   | 363       | "                                | 50   | 93   | 143       |
| "             | 179                      | 59                                | 22                             | 81                                   | 7                                | 72   | "  | 79        | "                                | 3  | 15   | 18        |
| 544           | 2,651                    | 638                               | 233                            | 871                                  | 243                              | 1,485  | "  | 1,728     | 3                                | 265  | 1,851  | 2,119     |
| "             | 177                      | 57                                | 27                             | 84                                   | 42                               | 520  | "  | 562       | "                                | 63   | 702  | 765       |
| 293           | 1,667                    | 407                               | 225                            | 632                                  | 297                              | 1,658  | 64   | 2,019     | 45                               | 670  | 1,946  | 2,661     |
| 1,044         | 1,633                    | 428                               | 70                             | 502                                  | 234                              | 981  | "  | 1,215     | 8                                | 872  | 1,168  | 2,040     |
| "             | "                        | "                                 | "                              | "                                    | "                                | "  | "  | "         | "                                | "  | 1,336  | 1,336     |
| 227           | 1,122                    | 223                               | 19                             | 242                                  | 14                               | 258  | 795  | 1,067     | 1                                | 1,657  | 20,671   | 22,329    |
| 1,032         | 3,010                    | 569                               | 85                             | 653                                  | 26                               | 511  | "  | 537       | 1                                | 3,870  | 12,576   | 16,447    |
| "             | 242                      | 65                                | 10                             | 75                                   | "                                | 25   | "  | 25        | "                                | 133  | 93   | 246       |
| "             | 125                      | 31                                | 1                              | 35                                   | "                                | 9  | "  | 9         | 1                                | 90   | "  | 91        |
| 64            | 542                      | 120                               | 48                             | 168                                  | "                                | 69   | "  | 69        | 2                                | 260  | 549  | 811       |
| 774           | 2,321                    | 509                               | 129                            | 638                                  | 266                              | 811  | "  | 1,077     | 123                              | 6,528  | 10,426   | 17,077    |
| 210           | 775                      | 152                               | 48                             | 200                                  | 5                                | 111  | 5  | 121       | 47                               | 827  | 18,711   | 19,585    |
| 1,114         | 3,087                    | 678                               | 191                            | 872                                  | 54                               | 2,197  | 481  | 2,732     | 104                              | 10,795                                       | 9,477  | 20,376    |
| 2,472         | 6,616                    | 1,694                             | 533                            | 2,137                                | 369                              | 2,953  | 186  | 3,508     | 94                               | 5,927  | 32,108   | 39,129    |
| 1,297         | 3,919                    | 1,049                             | 276                            | 1,325                                | 47                               | 1,326  | 87   | 1,460     | 42                               | 2,380  | 13,907   | 16,329    |
| "             | 358                      | 95                                | 43                             | 138                                  | 15                               | 237  | "  | 252       | 3                                | 364  | 510  | 877       |
| 212           | 510                      | 96                                | 6                              | 102                                  | 6                                | 444  | 12   | 462       | 10                               | 2,714  | 1,401  | 4,185     |
| "             | 181                      | 43                                | 6                              | 49                                   | 1                                | 10   | "  | 11        | "                                | 2  | "  | 2         |
| 5             | 323                      | 85                                | 16                             | 101                                  | 1                                | 52   | "  | 53        | 12                               | 12   | "  | 24        |
| 82            | 478                      | 116                               | 39                             | 155                                  | "                                | 235  | "  | 235       | "                                | 394  | 332  | 728       |
| 1,709         | 6,897                    | 1,744                             | 417                            | 2,161                                | 146                              | 2,599  | 156  | 2,901     | 54                               | 2,635  | 8,360  | 11,049    |
| "             | "                        | "                                 | "                              | "                                    | 5                                | 55   | 4  | 64        | "                                | 669  | 1,647  | 2,310     |
| 579           | 2,061                    | 448                               | 152                            | 600                                  | 323                              | 844  | 61   | 1,228     | 16                               | 4,480  | 9,814  | 14,310    |
| 112           | 377                      | 61                                | 18                             | 79                                   | 1                                | 57   | "  | 58        | 2                                | 101  | 1,505  | 1,608     |
| 3,144         | 14,928                   | 3,513                             | 1,214                          | 4,727                                | 605                              | 2,727  | 214  | 3,546     | 25                               | 2,167  | 2,344  | 4,536     |
| 397           | 1,323                    | 236                               | 72                             | 308                                  | 37                               | 706  | 21   | 764       | 1                                | 103  | 72,940   | 73,044    |
| 891           | 1,761                    | 441                               | 77                             | 518                                  | 114                              | 804  | 111  | 1,029     | 6                                | 661  | 34,073   | 34,640    |
| 384           | 736                      | 137                               | 3                              | 140                                  | 77                               | 970  | "  | 1,047     | 20                               | 403  | 8,233  | 8,656     |
| 287           | 440                      | 95                                | 11                             | 106                                  | 25                               | 332  | 5  | 382       | 1                                | 119  | 15,939   | 16,059    |
| 1,009         | 3,168                    | 2,142                             | 8,997                          | 11,139                               | 14                               | 904  | 3  | 921       | 156                              | 1,179  | 522  | 1,857     |
| 23,168        | 92,424                   | 24,301                            | 19,299                         | 43,603                               | 3,419                            | 37,418                                       | 2,285  | 43,122    | 826                              | 53,393                                       | 287,924  | 342,143   |
| 16,250        | 77,366                   | 20,413                            | 26,165                         | 52,578                               | 3,156                            | 32,966                                       | 1,120  | 37,242    | 1,054                            | 55,178                                       | 283,289  | 339,521   |
| 16,766        | 114,056                  | 30,332                            | 16,302                         | 46,634                               | 6,167                            | 41,926                                       | 815  | 48,908    | 1,423                            | 22,231                                       | 43,335   | 66,989    |
| 18,693        | 145,348                  | 37,834                            | 23,730                         | 61,564                               | 6,209                            | 49,458                                       | 873  | 56,630    | 1,625                            | 51,719                                       | 10,560   | 63,904    |
| 74,879        | 429,194                  | 118,883                           | 85,496                         | 204,379                              | 19,041                           | 161,768                                      | 5,093  | 185,902   | 4,928                            | 182,521                                      | 625,108  | 812,557   |
| 898           | 5,573                    | 1,393                             | 434                            | 1,827                                | 684                              | 1,632  | 98   | 2,414     | 82                               | 796  | 1,194  | 2,072     |
| 1,329         | 2,449                    | 495                               | 212                            | 707                                  | 472                              | 2,480  | 332  | 3,284     | 100                              | 2,893  | 186,263  | 189,256   |
| 1,914         | "                        | 2,119                             | "                              | 2,119                                | "                                | 1,135  | 7  | 1,142     | "                                | 1,893  | 193  | 2,086     |
| 12,495        | "                        | 5,869                             | "                              | 5,869                                | "                                | 5,720  | 1,254  | 6,974     | "                                | 4,715  | 20,127   | 24,842    |
| 21,566        | "                        | 7,789                             | "                              | 7,789                                | "                                | 5,550  | "  | 5,550     | "                                | 2,551  | "  | 2,551     |
| "             | "                        | "                                 | "                              | "                                    | "                                | "  | "  | "         | "                                | "  | "  | "         |
| 5             | 18                       | 4                                 | "                              | 4                                    | "                                | 3  | "  | 3         | "                                | 16   | 237  | 253       |
| 113,086       | 437,234                  | 136,552                           | 86,142                         | 222,694                              | 20,197                           | 178,288                                      | 6,784  | 205,269   | 5,110                            | 195,385                                      | 833,122  | 1,033,617 |

Table with multiple columns: VOYAGEURS (CIVILS, MILITAIRES, EXTRAORDINAIRES), BAGAGES (TRANSPORT), CHEVAUX ET BESTIAUX (ÉQUIPAGES), FINANCES, MARCHANDISES (GRANDE VITESSE, PETITE VITESSE, PRODUITS DIVERS), and TOTAL. Rows are categorized by line (LIGNE DU NORD, LIGNE DE L'OUEST, LIGNE DE L'EST) and station.

LIGNE DU MIDI.

|                            |                   |                   |                   |                     |                  |                 |                     |                 |                  |                  |                 |                 |                 |                  |                  |                 |                  |                  |                   |                  |                   |                 |                   |                 |                   |                   |                     |                  |                 |                 |                  |                     |                 |                     |   |   |
|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|------------------|-----------------|---------------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|---------------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|---------------------|-----------------|---------------------|---|---|
| Chénée . . . . .           | 2,837 25          | 2,753 75          | 49,086 50         | 24,677 50           | "                | "               | 24,677 50           | 404 75          | 701 79           | 803 54           | "               | 35 50           | 32 50           | 302 60           | 370 60           | 278 65          | 4,301 44         | 383 78           | 1,684 92          | 674 66           | 47,851 04         | 43 05           | 18,538 75         | 2,401 94        | 62,741 51         | 60,094 40         | 124,937 85          | 699 60           | "               | 8 34            | 707 91           | 445,869 43          | 438 34          | 472,438 06          |   |   |
| Chaufontaine . . . . .     | 5,447 75          | 4,400 75          | 7,726 75          | 46,945 25           | "                | "               | 46,945 25           | 90 00           | 964 92           | 1,054 92         | 21 40           | "               | "               | "                | "                | 46 45           | 245 97           | 22 60            | 268 57            | 66 12            | 53 04             | 34 00           | 48,538 75         | 2,401 94        | 62,741 51         | 60,094 40         | 124,937 85          | 699 60           | "               | 8 34            | 707 91           | 445,869 43          | 438 34          | 472,438 06          |   |   |
| Le Trooz . . . . .         | 315 50            | 821 25            | 4,969 50          | 6,406 25            | "                | "               | 6,406 25            | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | 45              | 207 55           | 45 50            | 253 05            | 94 06            | 939 98            | 453 94          | 4,489 98          | 3 32            | 1,009 15          | 1,081 80          | 4,093 44            | 49 90            | "               | 2 55            | 22 45            | 4,537 32            | 457 41          | 49,759 45           |   |   |
| Nessonvaux . . . . .       | 681 00            | 4,655 00          | 6,479 50          | 8,515 50            | "                | "               | 8,515 50            | 44 00           | 60 96            | 401 96           | "               | "               | "               | "                | "                | 29 00           | 316 12           | 152 90           | 469 02            | 214 99           | 488 96            | "               | 700 95            | 6 06            | 478 92            | 3,863 34          | 4,048 32            | 402 50           | "               | "               | 402 50           | 5,320 79            | 98 79           | 44,066 04           |   |   |
| Pepinster . . . . .        | 43,626 25         | 43,601 50         | 22,718 75         | 49,946 50           | "                | 40 75           | 49,957 25           | 459 50          | 4,444 35         | 4,603 85         | 1,243 90        | 235 90          | 317 40          | 440 30           | 963 30           | 263 36          | 4,797 67         | 517 60           | 2,315 27          | 505 35           | 8,417 64          | 402 06          | 8,725 05          | 58 33           | 1,443 72          | 28,450 26         | 29,652 31           | 292 30           | "               | 16 63           | 308 93           | 44,001 56           | 217 90          | 98,224 42           |   |   |
| Spa . . . . .              | 5,790 00          | 2,858 00          | 4,492 50          | 9,840 50            | "                | "               | 9,840 50            | 23 50           | 4,650 45         | 4,673 65         | "               | "               | "               | "                | "                | "               | "                | "                | "                 | "                | "                 | "               | "                 | "               | "                 | "                 | "                   | "                | "               | "               | "                | "                   | "               | "                   | " | " |
| Ensisval . . . . .         | 498 00            | 544 25            | 2,795 90          | 3,838 45            | "                | "               | 3,838 45            | 20 50           | 62 43            | 82 63            | "               | "               | "               | "                | "                | 32 95           | 4,358 20         | 357 65           | 4,745 85          | 633 26           | 245 65            | "               | 878 91            | 8 08            | 497 84            | 185 04            | 390 93              | 59 90            | "               | 45              | 60 35            | 3,046 04            | 445 65          | 44,514 75           |   |   |
| Verviers . . . . .         | 26,529 50         | 47,501 25         | 72,077 30         | 446,408 05          | 3 45             | 1,236 96        | 447,348 46          | 4,033 50        | 9,244 77         | 10,245 27        | 907 90          | 348 20          | 49 50           | 6,002 50         | 6,400 20         | 839 47          | 14,438 46        | 7,063 79         | 21,201 95         | 6,764 35         | 33,976 84         | 31 50           | 40,772 66         | 79 09           | 8,844 58          | 8,394 29          | 17,317 96           | 4,486 40         | 24 00           | 438 89          | 4,349 29         | 80,644 86           | 4,472 48        | 247,855 04          |   |   |
| Dolhain . . . . .          | 4,491 00          | 4,635 50          | 7,280 70          | 40,407 20           | "                | 25              | 40,407 45           | 73 00           | 465 89           | 238 89           | "               | 49 30           | "               | "                | "                | 400 50          | 574 59           | 292 65           | 867 24            | 4,745 36         | 610 34            | "               | 2,355 67          | 4 77            | 349 62            | 17,328 69         | 17,680 40           | 437 50           | "               | 4 51            | 439 04           | 21,042 05           | 5 32            | 31,543 51           |   |   |
| Herbesthal . . . . .       | 2,900 75          | 5,488 75          | 8,357 00          | 16,446 50           | "                | 249 03          | 16,695 53           | 162 00          | 518 28           | 680 28           | "               | "               | "               | "                | "                | 70 50           | 433 75           | 73 40            | 206 85            | 433 60           | 312 70            | "               | 446 30            | 20 47           | 14,821 46         | 87,866 66         | 102,708 59          | 460 50           | "               | 4 39            | 460 89           | 103,522 63          | 46 67           | 420,985 61          |   |   |
| <b>TOTAUX . . . . .</b>    | <b>254,768 25</b> | <b>395,444 75</b> | <b>575,219 90</b> | <b>4,222,399 90</b> | <b>45,224 68</b> | <b>6,840 02</b> | <b>4,244,464 60</b> | <b>7,408 00</b> | <b>65,224 70</b> | <b>72,332 70</b> | <b>8,419 60</b> | <b>4,377 00</b> | <b>4,481 30</b> | <b>29,769 40</b> | <b>38,327 70</b> | <b>9,256 73</b> | <b>80,232 23</b> | <b>43,348 04</b> | <b>123,550 27</b> | <b>36,224 25</b> | <b>282,774 03</b> | <b>9,476 80</b> | <b>328,172 08</b> | <b>8,689 16</b> | <b>367,516 93</b> | <b>992,697 66</b> | <b>4,368,903 75</b> | <b>42,660 00</b> | <b>3,672 30</b> | <b>4,969 92</b> | <b>21,302 22</b> | <b>4,844,928 32</b> | <b>6,642 32</b> | <b>3,221,371 97</b> |   |   |
| Bruxelles (Midi) . . . . . | 213,500 25        | 491,228 00        | 485,065 00        | 589,793 25          | 4,648 85         | 14,610 75       | 603,052 85          | 3,401 00        | 58,947 49        | 62,348 49        | 10,169 50       | 2,446 40        | 4,506 45        | 7,491 40         | 11,143 95        | 2,565 36        | 27,429 45        | 42,586 26        | 39,745 41         | 4,994 59         | 99,747 84         | 266 52          | 104,978 95        | 382 95          | 45,424 78         | 42,923 29         | 28,434 02           | 3,705 90         | 542 36          | 268 06          | 4,486 32         | 177,614 70          | 4,801 74        | 868,663 29          |   |   |
| Ruyssbroeck . . . . .      | 446 00            | 4,481 25          | 7,934 75          | 9,532 00            | "                | "               | 9,532 00            | 26 50           | 23 28            | 49 78            | "               | "               | "               | "                | 9 50             | 427 41          | 406 03           | 233 44           | 44 87             | 2,772 82         | 444 60            | 2,934 49        | 4 67              | 207 81          | 329 68            | 539 46            | 50 70               | "                | 4 46            | 51 86           | 3,755 65         | 7 22                | 43,354 45       |                     |   |   |
| Loth . . . . .             | 404 75            | 342 25            | 4,046 25          | 4,793 25            | "                | "               | 4,793 25            | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | 448 66          | 30 45            | 478 81           | 84 34             | 594 78           | "                 | 679 42          | 66                | 4 48            | 49 50             | 21 64             | 30 20               | "                | 94              | 31 44           | 913 71           | "                   | 2,706 96        |                     |   |   |
| Hal . . . . .              | 5,251 50          | 47,496 75         | 34,573 00         | 57,021 25           | "                | 563 72          | 57,585 97           | 489 00          | 464 82           | 950 82           | "               | 51 70           | 24 30           | 479 30           | 255 30           | 267 27          | 4,066 44         | 346 77           | 2,342 88          | 2,385 44         | 8,770 55          | "               | 14,455 99         | 25 41           | 4,436 57          | 5,477 32          | 6,639 00            | 442 90           | "               | 5 24            | 448 44           | 20,556 01           | 216 54          | 79,830 88           |   |   |
| Lembreeck . . . . .        | 604 00            | 392 75            | 602 50            | 4,599 25            | "                | "               | 4,599 25            | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | 428 80          | 34 40            | 462 90           | 398 44            | 2,824 75         | "                 | 3,223 49        | "                 | 264 76          | 2,303 46          | 2,568 22          | 67 40               | "                | 2 40            | 69 50           | 6,023 81         | "                   | 7,623 06        |                     |   |   |
| Tubise . . . . .           | 4,749 00          | 4,647 25          | 14,324 00         | 17,690 25           | "                | 43 25           | 17,703 50           | 84 50           | 98 55            | 180 05           | "               | 95 60           | 452 30          | 234 40           | 482 00           | 429 31          | 4,449 03         | 291 75           | 4,440 78          | 2,534 60         | 8,744 47          | 230 56          | 14,503 63         | 263 90          | 2,776 89          | 7,530 53          | 40,574 32           | 402 40           | "               | 3 49            | 405 74           | 23,921 47           | 97 40           | 42,513 43           |   |   |
| Draine-le-Comte . . . . .  | 4,306 50          | 44,630 25         | 25,074 40         | 44,010 85           | 41 46            | 74 66           | 44,096 67           | 486 50          | 676 47           | 862 67           | 54 40           | 35 00           | 23 40           | 43 40            | 71 80            | 517 04          | 4,359 36         | 444 75           | 4,474 44          | 4,523 76         | 5,251 73          | "               | 6,775 49          | 35 56           | 3,251 48          | 6,946 58          | 575 30              | "                | 44 35           | 586 65          | 45,782 83        | 445 90              | 61,504 01       |                     |   |   |
| Hennuyères . . . . .       | "                 | "                 | "                 | "                   | "                | "               | "                   | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | "               | "                | "                | "                 | "                | "                 | "               | "                 | "               | "                 | "                 | "                   | "                | "               | "               | "                | "                   | "               | "                   | " | " |
| Écaussinnes . . . . .      | 4,273 00          | 3,572 75          | 6,685 25          | 41,534 00           | "                | 75              | 41,534 75           | 28 50           | 97 44            | 425 91           | "               | 7 30            | "               | 7 30             | 444 50           | 794 90          | 27 45            | 822 35           | 94 35             | 4,355 43         | 5,423 49          | 6,873 27        | 44 65             | 7,494 43        | 73,461 26         | 80,967 01         | 553 20              | "                | 5 98            | 559 48          | 89,224 84        | -256 25             | 401,260 55      |                     |   |   |
| Manage . . . . .           | 7,100 00          | 44,529 75         | 26,427 00         | 45,056 75           | "                | 74 31           | 45,428 06           | 291 00          | 813 66           | 4,404 66         | "               | 66 40           | 63 30           | 463 60           | 293 20           | 546 63          | 2,408 40         | 442 60           | 2,250 70          | 237 96           | 3,657 54          | "               | 3,895 47          | 47 91           | 22,432 88         | 42,321 20         | 64,474 99           | 579 30           | 45 61           | 44 27           | 609 18           | 71,227 34           | 823 32          | 449,423 31          |   |   |
| Gouy-lez-Piéton . . . . .  | 298 00            | 672 25            | 4,937 75          | 2,908 00            | "                | "               | 2,908 00            | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | 494 74          | 49 40            | 244 44           | 44 35             | 459 89           | "                 | 474 24          | 40 78             | 897 37          | 285 00            | 4,493 45          | 27 40               | "                | 2 42            | 29 52           | 4,608 05         | "                   | 4,516 05        |                     |   |   |
| Pont-à-Celles . . . . .    | 41 75             | 461 25            | 4,448 00          | 4,951 00            | "                | "               | 4,951 00            | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | 99 21           | "                | 99 79            | 44 87             | 55 59            | "                 | 67 46           | 21 99             | 323 07          | "                 | 345 06            | 23 00               | "                | 4 49            | 24 49           | 536 50           | "                   | 2,487 50        |                     |   |   |
| Luttre . . . . .           | 485 75            | 4,732 50          | 4,391 75          | 6,610 00            | "                | "               | 6,610 00            | 48 50           | 54 06            | 72 56            | "               | 44 50           | "               | 44 50            | 33 37            | 430 86          | 82 77            | 513 63           | "                 | 500 31           | "                 | 500 34          | 16 41             | 891 92          | 2,471 00          | 3,079 03          | 44 80               | "                | 2 35            | 44 45           | 4,437 42         | "                   | 40,868 45       |                     |   |   |
| Gosselies . . . . .        | 2,430 50          | 5,434 75          | 20,410 75         | 27,976 00           | "                | 442 29          | 28,088 29           | 442 50          | 366 24           | 478 74           | 42 40           | 18 40           | "               | 352 97           | 374 07           | 437 39          | 4,864 60         | 263 74           | 2,425 31          | 2,935 37         | 7,358 92          | "               | 10,294 29         | 929 46          | 47,455 40         | 44,612 20         | 92,696 76           | 796 40           | "               | 3 46            | 799 86           | 105,946 22          | 405 35          | 435,439 43          |   |   |
| Roux . . . . .             | 819 25            | 2,565 50          | 6,634 50          | 10,019 25           | "                | 84 00           | 10,403 25           | 33 50           | 98 43            | 431 93           | "               | "               | "               | "                | "                | 413 68          | 584 78           | 84 43            | 669 21            | 74 85            | 815 91            | 34 20           | 924 96            | 397 84          | 5,876 34          | 86,203 46         | 92,577 34           | 378 90           | "               | 2 37            | 381 27           | 94,452 75           | 75 46           | 404,877 07          |   |   |
| Marchiennes . . . . .      | 6,227 75          | 9,004 75          | 17,374 75         | 32,604 25           | "                | "               | 32,604 25           | 486 00          | 926 22           | 4,442 22         | "               | 65 00           | 303 40          | 368 40           | 598 78           | 2,476 42        | 390 59           | 2,866 74         | 703 45            | 24,667 74        | 3,766 21          | 26,437 07       | 829 94            | 58,594 27       | 36,620 68         | 96,044 86         | 4,464 20            | "                | 25 76           | 4,489 96        | 426,238 60       | 482 74              | 461,404 96      |                     |   |   |
| Charleroy . . . . .        | 48,851 50         | 29,254 75         | 52,807 00         | 100,913 25          | 4,846 23         | 444 67          | 103,204 45          | 751 50          | 3,724 43         | 4,472 63         | 469 00          | 405 80          | 73 40           | 87 30            | 266 50           | 1,261 65        | 5,568 20         | 4,067 45         | 6,635 65          | 4,362 70         | 23,812 62         | 4,751 20        | 29,926 62         | 744 47          | 37,957 08         | 159,329 23        | 498,030 38          | 4,374 00         | 568 44          | 3,324 77        | 5,473 91         | 239,766 56          | 28,532 85       | 377,973 34          |   |   |
| Chatelineau . . . . .      | 4,531 50          | 5,954 25          | 49,245 50         | 29,731 25           | "                | 22 98           | 29,754 23           | 238 50          | 474 96           | 743 46           | "               | 9 40            | 22 50           | 30 20            | 61 80            | 753 88          | 3,224 41         | 512 34           | 3,733 75          | 446 90           | 10,276 40         | 777 65          | 41,500 95         | 493 89          | 42,800 40         | 55,922 72         | 69,217 01           | 629 60           | "               | 15 38           | 644 98           | 85,096 69           | 4,520 64        | 417,900 70          |   |   |
| Farciennes . . . . .       | 331 25            | 584 50            | 2,707 75          | 3,620 50            | "                | "               | 3,620 50            | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | 332 30          | 68 55            | 400 85           | 438 64            | 2,626 46         | "                 | 2,764 77        | 24 30             | 4,979 42        | 1,771 55          | 3,775 27          | 58 90               | "                | 3 45            | 62 35           | 7,003 24         | "                   | 4,023 74        |                     |   |   |
| Tamines . . . . .          | 4,098 25          | 4,344 75          | 6,737 25          | 9,480 25            | "                | 60 75           | 9,244 00            | 43 00           | 75 33            | 448 33           | "               | "               | "               | "                | "                | 431 25          | 47 80            | 449 05           | 42 94             | 28 49            | "                 | 41 43           | "                 | 5 77            | "                 | 5 77              | 7 60                | "                | 4 04            | 8 64            | 204 89           | "                   | 2,400 44        |                     |   |   |
| Auvclais . . . . .         | 91 50             | 428 25            | 4,765 50          | 2,285 25            | "                | "               | 2,285 25            | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | 2 60            | 243 48           | 23 75            | 266 93            | 42 24            | 204 33            | "               | 213 57            | 58 62           | 30 90             | "                 | 89 52               | 44 60            | "               | 4 62            | 43 22            | 643 24              | "               | 8,437 34            |   |   |
| Moustier . . . . .         | 451 50            | 1,470 75          | 5,899 25          | 7,524 50            | "                | "               | 7,524 50            | "               | "                | "                | "               | "               | "               | "                | "                | 47 91           | 387 83           | 67 45            | 454 98            | 8 55             | 2,043 72          | "               | 2,052 27          | "               | 2,038 42          | 4,788 07          | 3,817 45            | 68 40            | "               | 2 77            | 70 87            | 6,395 27            | 77 35           | 45,097 93           |   |   |
| Florefe . . . . .          | 569 75            | 4,516 00          | 6,332 25          | 8,448 00            | "                | "               | 8,448 00            | 74 50           | 84 9             |                  |                 |                 |                 |                  |                  |                 |                  |                  |                   |                  |                   |                 |                   |                 |                   |                   |                     |                  |                 |                 |                  |                     |                 |                     |   |   |



(4A)

**N° XXIII.**

*État détaillé, PAR MOIS, des recettes figurant comme produits extraordinaires  
dans le compte rendu de l'exercice 1850.*

| MOIS.              | FRAIS<br>de magasinage, droits<br>de dépôt. | PRODUITS<br>de<br>voies d'évitement. | USAGE<br>des voies, bâtiments,<br>matériel, person-<br>nel. | RÉPARATION<br>AU MATÉRIEL. | BRIS<br>de<br>glaces de voitures. | CONVOIS SPÉCIAUX. | SURTAXES<br>NON REMBOURSÉES. | CARTES<br>DE CIRCULATION. |
|--------------------|---|--------------------------------------|---|----------------------------|-----------------------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------|
| JANVIER. . . . .   | 4,334 46                                    | 39 60                                | 5,794 35  | •                          | •                                 | •                 | 69 45                        | 5,320 00                  |
| FÉVRIER. . . . .   | 259 85                                      | 823 50                               | 4,646 29  | •                          | •                                 | •                 | 32 10                        | 3,515 00                  |
| MARS. . . . .      | 647 47                                      | 342 20                               | 10,947 94   | •                          | •                                 | 400 00            | 42 53                        | 4,570 00                  |
| AVRIL. . . . .     | 4,338 68                                    | 140 20                               | 8,463 64  | •                          | •                                 | 400 00            | 88 97                        | 4,470 00                  |
| MAI. . . . .       | 4,297 47                                    | 85 45                                | 12,540 90   | •                          | 2 00                              | •                 | 30 07                        | 985 00                    |
| JUIN. . . . .      | 4,755 43                                    | 866 40                               | 8,440 45  | •                          | 4 00                              | 400 00            | 54 37                        | 705 00                    |
| JUILLET. . . . .   | 4,405 97                                    | 379 20                               | 8,284 09  | •                          | •                                 | •                 | 417 54                       | 425 00                    |
| AOUT. . . . .      | 832 83                                      | 490 50                               | 7,449 35  | 62 42                      | • 50                              | 440 00            | 167 00                       | 305 00                    |
| SEPTEMBRE. . . . . | 942 84                                      | 358 40                               | 16,275 83   | 21 48                      | •                                 | 100 00            | 56 04                        | 185 00                    |
| OCTOBRE. . . . .   | 4,405 97                                    | 243 35                               | 6,932 69  | •                          | • 75                              | 400 00            | 95 40                        | 67 50                     |
| NOVEMBRE. . . . .  | 828 53                                      | 242 60                               | 144,293 94  | •                          | •                                 | 400 00            | 28 35                        | 25 00                     |
| DÉCEMBRE. . . . .  | 4,408 53                                    | 874 65                               | 44,473 07   | •                          | •                                 | 347 80            | 75 70                        | 42 50                     |
| TOTAUX. . . . .    | 42,820 83                                   | 4,753 25                             | 245,418 94  | 83 60                      | 7 25                              | 4,387 80          | 856 89                       | 44,285 00                 |

| PRODUITS<br>de<br>la vente des tarifs. | TRANSPORTS<br>de<br>pavés et de sable. | PRIMES<br>de 1819<br>NON REMBOURSÉS. | FRAIS<br>d'établissement des<br>voies d'évitement. | PLAQUES<br>des<br>commissionnaires. | TOTAL.     | A DÉDUIRE<br>pour<br>sommes remboursées | RESTE.     | Observations. |
|--|--|--------------------------------------|--|-------------------------------------|------------|---|------------|---------------|
| 49 00                                  | 178 41                                 | °                                    | °  | »                                   | 12,781 97  | 20 00                                   | 12,761 97  |               |
| 38 25                                  | »                                      | »                                    | »  | »                                   | 9,314 69   | 439 24                                  | 8,875 48   |               |
| 29 50                                  | »                                      | »                                    | »  | »                                   | 13,819 31  | 499 42                                  | 13,619 89  |               |
| 37 75                                  | 268 74                                 | »                                    | »  | »                                   | 11,304 95  | 224 50                                  | 11,080 45  |               |
| 34 75                                  | »                                      | 4,339 08                             | °  | °                                   | 19,311 42  | °                                       | 19,311 42  |               |
| 45 50                                  | °                                      | °                                    | 600 00   | °                                   | 12,540 55  | 149 64                                  | 12,390 94  |               |
| 34 25                                  | »                                      | °                                    | °  | °                                   | 10,313 05  | 83 10                                   | 10,229 95  |               |
| 28 00                                  | °                                      | °                                    | °  | °                                   | 9,445 30   | 530 17                                  | 8,915 13   |               |
| 42 00                                  | °                                      | °                                    | °  | °                                   | 18,636 46  | °                                       | 17,951 26  |               |
| 26 50                                  | °                                      | °                                    | °  | 3 75                                | 9,674 04   | 3,518 40                                | 5,327 41   |               |
| 40 50                                  | °                                      | °                                    | °  | °                                   | 116,693 92 | 421 37                                  | 115,137 55 |               |
| 42 50                                  | °                                      | °                                    | °  | °                                   | 45,104 41  | 92 14                                   | 43,839 64  |               |
| 445 50                                 | 447 42                                 | 4,339 08                             | 600 00   | 3 75                                | 288,940 04 | 5,677 92                                | 279,441 06 |               |

## N° XXIV.

*État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1851.*

| DÉSIGNATION<br>DES PROVINCES. | PRIX DE VENTE<br>OU DE RÉTROCESSION<br>A LA DATE<br>du 1 <sup>er</sup> janvier 1850. | PRIX DE VENTE<br>OU DE RÉTROCESSION<br>PENDANT<br>L'ANNÉE 1850. | TOTAL<br>AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1851. |
|-------------------------------|--|---|---|
| ANVERS . . . . .              | 62,348 97  | »   | 62,348 97                                 |
| BRABANT . . . . .             | 457,672 35   | 36,869 15   | 494,541 50                                |
| FLANDRE OCCIDENTALE . . . . . | 60,982 42  | »   | 60,982 42                                 |
| FLANDRE ORIENTALE . . . . .   | 178,386 18   | 649 92  | 179,036 10                                |
| HAINAUT . . . . .             | 240,963 23   | 849 97  | 241,813 20                                |
| LIÈGE . . . . .               | 282,377 09   | 137 50  | 282,514 59                                |
| LIMBOURG . . . . .            | 22,415 32  | 3 56  | 22,418 88                                 |
| LUXEMBOURG . . . . .          | »  | »   | »   |
| NAMUR . . . . .               | 12,785 23  | 436 00  | 13,221 23                                 |
| TOTAUX . . . . .              | 1,317,930 79   | 38,946 10   | 1,356,876 89                              |

## N° XXV.

*Relevé des produits indirects du chemin de fer, perçus pendant l'année 1850.*

| <b>DÉSIGNATION DES PRODUITS.</b>  | <b>MONTANT.</b>  |
|---|------------------|
| Produit des ventes d'objets hors d'usage . . . . .  | 1,425 50         |
| Produit des ventes d'objets trouvés et non réclamés . . . . .   | 1,315 69         |
| Produit des herbages et de la location de terrains non utilisés . . . . .   | 15,952 61        |
| Produit du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane . . . . . | 15,073 08        |
| Produit de la location des buffets-restaurants . . . . .  | 12,899 00        |
| Produit de la location des vidanges . . . . .   | 577 50           |
| Produit d'excédant de droits d'encan . . . . .  | 103 78           |
| Somme perçue en 1850 sur les restes des produits de l'année 1849 . . . . .  | 1,308 28         |
| <b>TOTAUX . . . . .</b>   | <b>48,655 44</b> |

## N° XXVI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pour divers services publics, pendant l'année 1880.

| INDICATION DES TRANSPORTS.                               | QUANTITÉS.             | SOMMES DEES             |                | MONTANT<br>DE LA REMISE<br>ACCORDÉE. | Observations.      |          |
|--|------------------------|-------------------------|----------------|--------------------------------------|--------------------|----------|
|  |                        | AUX PRIX<br>DES TARIFS. | SOMMES PAYÉES. |                                      |                    |          |
| Transports effectués pour la poste. {                    | Colis. Dépêches.....   | 425,684                 | 235,410 40     | •                                    | 235,410 40         | Gratuit. |
|  | Bureaux ambulants..... | Voitures.<br>1,380      | 45,425 00      | •                                    | 45,425 00          | Id.      |
| Transports de militaires.....                            | Nombre.<br>37          | 255 00                  | •              | 255 00                               | Id.                |          |
| Id. id. ....   | 48,042                 | 164,935 78              | 82,491 89      | 82,491 89                            | Remise de 50 p.°/o |          |
| Id. de détenus.....                                      | 11,441                 | 82,275 88               | 20,568 47      | 61,705 41                            | Id. de 75 p.°/o    |          |
| Id. de douaniers.....                                    | 50,651                 | 40,150 25               | •              | 40,150 25                            | Gratuit.           |          |
| Id. d'indigents.....                                     | 5,962                  | 11,502 00               | •              | 11,502 00                            | Id.                |          |
| Transports de farines pour la boulangerie militaire..... | Kilog.<br>680,280      | 5,705 54                | 1,851 67       | 1,851 67                             | Remise de 50 p.°/o |          |
| Transports d'objets pour l'exposition.....               | 15,690                 | 565 84                  | 182 92         | 182 92                               | Id. de 50 p.°/o    |          |
| Id. id. id. ....   | 46,520                 | 528 22                  | •              | 528 82                               | Gratuit.           |          |
| TOTAUX.....  |                        | 604,575 71              | 105,094 95     | 459,480 76                           |                    |          |

N° XXVII.

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

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

SOMMES NOMINALES.

|                |   |   |                                |
|----------------|---|---|--------------------------------|
| Emprunt de fr. | 30,000,000 00 à 4 p. %,                                 | créé avec jouissance du 1 <sup>er</sup> juillet 1836, | ayant produit net              |
| Id.            | 50,850,800 00 à 3 p. %,                                 | id.   | 1 <sup>er</sup> août 1838, id. |
| Id.            | 86,940,000 00 à 5 p. %,                                 | id.   | 1 <sup>er</sup> mai 1840, id.  |
| Id.            | 28,621,718 40 à 5 p. %,                                 | id.   | 1 <sup>er</sup> nov. 1842, id. |
| Id.            | <u>57,768,000 00 à 5 p. %, décrété en 1848. . . . .</u> |   |                                |
|                | <u>234,180,518 40</u>                                   |   |                                |

| DÉSIGNATION<br>DES EMPRUNTS<br>PAR<br>EXERCICE.       | SERVICES.                                      | INTERÊTS.    | SOMMES<br>EMPLOYÉES<br>à l'amortissement. | FRAIS                             |   | TOTAL GÉNÉRAL<br>PAR<br>EMPRUNT. |
|---|--|--------------|---|-----------------------------------|---|----------------------------------|
|   |  |              |   | RELATIFS<br>à<br>l'amortissement. | AUTRES QUE CEUX<br>RELATIFS<br>à l'amortissement. |                                  |
| Totaux pour les exercices 1847 et antérieurs..... fr. |  |              |   |                                   |   |                                  |
| <b>Exercice 1848.</b>                                 |  |              |   |                                   |   |                                  |
| Emprunt de 1836                                       | Du 1 <sup>er</sup> janv. 1848 au 31 déc. 1848  | 980,820 00   | 515,480 00                                | 500 59                            | 1,009 58  | 1,501,509 77                     |
| Id. de 1838   | Id. id.  | 1,238,498 00 | 775,537 00                                | 8,092 88                          | 26,638 57   | 2,068,760 42                     |
| Id. de 1840   | id id.   | 4,222,709 40 | 995,690 60                                | 9,081 58                          | 94,628 59   | 5,520,109 77                     |
| Id. de 1842   | Id. id.  | 1,415,034 72 | 304,248 58                                | 5,584 80                          | 35,214 88   | 1,784,102 15                     |
| Id. de 1848   | Du 1 <sup>er</sup> juil. 1848 au 31 oct. 1848  | 629,466 67   | "   | "                                 | 128,000 00  | 757,466 67                       |
| <b>Exercice 1849.</b>                                 |  |              |   |                                   |   |                                  |
| Emprunt de 1836                                       | Du 1 <sup>er</sup> janv. 1849 au 31 déc. 1849  | 972,480 00   | 527,520 00                                | 335 97                            | 1,579 16  | 1,501,745 13                     |
| Id. de 1838   | Id. au 31 juill. 1849                          | 723,743 00   | 462,775 67                                | 4,792 43                          | 9,112 07  | 1,200,425 17                     |
| Id. de 1840   | Id. au 31 oct. 1849                            | 3,487,820 40 | 889,479 60                                | 7,890 86                          | 77,608 70   | 4,432,499 56                     |
| Id. de 1842   | Id. id.  | 1,167,073 20 | 264,012 72                                | 2,745 27                          | 27,672 29   | 1,461,505 48                     |
| Id. de 1848   | Du 1 <sup>er</sup> nov. 1848 au 31 oct. 1849   | 1,888,400 00 | "   | "                                 | 1,025 00  | 1,889,425 00                     |
| <b>Exercice 1850.</b>                                 |  |              |   |                                   |   |                                  |
| Emprunt de 1836                                       | Du 1 <sup>er</sup> janv. 1850 au 31 déc. 1850  | 935,120 00   | 546,880 00                                | 290 00                            | 569 56  | 1,500,769 56                     |
| Id. de 1838   | Du 1 <sup>er</sup> août 1849 au 31 juill. 1850 | 1,211,295 00 | 822,737 00                                | 8,238 75                          | 15,266 49   | 2,057,534 22                     |
| Id. de 1840   | Du 1 <sup>er</sup> nov. 1849 au 31 oct. 1850   | 4,135,962 80 | 1,082,457 20                              | 8,950 00                          | 104,111 52  | 5,329,461 52                     |
| Id. de 1842   | Id. id.  | 1,586,034 52 | 351,248 58                                | 3,500 00                          | 27,997 82   | 1,748,800 92                     |
| Id. de 1848   | Id. id.  | 1,888,400 00 | "   | "                                 | 205 20  | 1,888,605 20                     |
|   |  |              |   |                                   |   | TOTAL...                         |

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

| SOMMES EFFECTIVES.    |                               | SOMMES EFFECTIVES.    |                 | SOMMES NOMINALES.     |  |
|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|--|
| fr. 27,364,163 74     | dont pour les chemins de fer, | fr. 24,524,163 74     | représentés par | fr. 26,886,438 74     |  |
| 35,778,033 70         | id.                           | 32,267,256 89         | id.             | 45,860,983 17         |  |
| 82,000,000 00         | id.                           | 69,472,643 62         | id.             | 73,657,946 78         |  |
| 29,250,000 00         | id.                           | 24,000,000 00         | id.             | 23,484,486 89         |  |
| 57,768,000 00         | id.                           | 18,978,571 38         | id.             | 18,978,571 38         |  |
| <u>212,160,197 44</u> |                               | <u>169,242,635 13</u> |                 | <u>188,868,426 96</u> |  |

| DES DÉPENSES.        | PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE. |  |              |                                     |                             |   |                            |                |
|----------------------|--|--|--------------|-------------------------------------|-----------------------------|---|----------------------------|----------------|
|                      | PAR EXERCICE.  | DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE. | INTÉRÊTS.    | SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement. | FRAIS                       |   | TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES |                |
|                      |  |  |              |                                     | RELATIFS A l'amortissement. | AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement. | PAR EMPRUNT.               | PAR EXERCICE.  |
| (a)<br>86,266,146 46 |  | <b>Exercice 1848.</b>                  |              |                                     |                             |   |                            | 74,730,126 34  |
|                      |  | Emprunt de 1836                        | 384,153 65   | 460,188 29                          | 448 43                      | 904 62                                      | 1,545,673 01               | 9,538,670 87   |
|                      |  | Id. de 1838                            | 1,155,003 14 | 699,456 18                          | 7,298 72                    | 24,021 92                                   | 1,865,739 96               |                |
| 11,401,948 78        |  | Id. de 1840                            | 3,577,594 93 | 841,881 87                          | 7,695 99                    | 80,171 73                                   | 4,307,542 56               |                |
|                      |  | Id. de 1842                            | 1,189,429 52 | 249,639 69                          | 2,941 15                    | 27,232 96                                   | 1,459,263 50               |                |
|                      |  | Id. de 1848                            | 316,309 53   | "                                   | "                           | 64,320 51                                   | 380,630 04                 |                |
|                      |  | <b>Exercice 1849.</b>                  |              |                                     |                             |   |                            | 8,332,449 67   |
|                      |  | Emprunt de 1836                        | 871,530 79   | 472,771 15                          | 501 11                      | 1,256 03                                    | 1,545,859 06               |                |
|                      |  | Id. de 1838                            | 652,726 54   | 417,565 26                          | 4,522 17                    | 8,217 94                                    | 1,082,629 71               |                |
| 10,485,566 34        |  | Id. de 1840                            | 2,954,722 70 | 728,174 65                          | 6,683 56                    | 63,732 22                                   | 3,753,554 91               |                |
|                      |  | Id. de 1842                            | 957,598 33   | 216,623 83                          | 2,232 33                    | 22,703 46                                   | 1,199,182 33               |                |
|                      |  | Id. de 1848                            | 948,928 57   | "                                   | "                           | 513 07                                      | 949,443 64                 |                |
|                      |  | <b>Exercice 1850.</b>                  |              |                                     |                             |   |                            | 10,099,857 86  |
|                      |  | Emprunt de 1836                        | 854,200 08   | 490,121 83                          | 179 25                      | 510 45                                      | 1,345,011 63               |                |
|                      |  | Id. de 1838                            | 1,092,454 72 | 742,004 60                          | 7,427 39                    | 13,768 44                                   | 1,855,635 35               |                |
| 12,525,171 42        |  | Id. de 1840                            | 3,802,406 39 | 917,070 41                          | 7,532 69                    | 88,206 13                                   | 4,515,265 62               |                |
|                      |  | Id. de 1842                            | 1,157,273 50 | 271,793 71                          | 2,871 30                    | 22,972 57                                   | 1,434,913 58               |                |
|                      |  | Id. de 1848                            | 948,928 57   | "                                   | "                           | 105 11                                      | 949,031 68                 |                |
| 120,678,833 00       |  |  |              |                                     |                             |   | TOTAL...                   | 102,721,104 94 |

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

(a) Les dépenses des emprunts pour les exercices antérieurs, de 1837 à 1847, ont été publiées chaque année dans les comptes-rendus depuis 1843 jusqu'en 1849 inclusivement.

## N° XXVIII.

*Situation des cinq 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<sup>er</sup> janvier 1851, pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1<sup>er</sup> août 1850, pour l'emprunt à 5 p. %, et à celle du 1<sup>er</sup> novembre 1850, pour les emprunts à 5 p. %.*

| TAUX D'INTÉRÊT<br>DES EMPRUNTS. | CAPITAUX<br>PRIMITIFS<br>DES<br>EMPRUNTS. | CAPITAUX<br>AMORTIS. | CAPITAUX<br>RESTANTS. | PARTIE DES EMPRUNTS<br>AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER. |                      |                       |
|---------------------------------|---|----------------------|-----------------------|--|----------------------|-----------------------|
|                                 |   |                      |                       | CAPITAUX<br>PRIMITIFS.                             | CAPITAUX<br>AMORTIS. | CAPITAUX<br>RESTANTS. |
|                                 |   |                      |                       | 4 %  | 30,000,000 00        | 6,799,238 23          |
| 3 %                             | 50,850,800 00                             | 11,427,914 76        | 39,422,885 24         | 45,860,983 47                                      | 10,306,532 18        | 35,554,450 99         |
| 5 %                             | 86,940,000 00                             | (a)<br>5,079,014 85  | 81,860,985 15         | 73,657,946 78                                      | (b)<br>4,303,080 36  | 69,354,866 42         |
| 5 %                             | 28,621,718 40                             | (c)<br>1,150,919 89  | 27,470,798 51         | 23,484,486 89                                      | (d)<br>944,344 53    | 22,540,142 36         |
| 5 %                             | 37,768,000 00                             | "                    | 37,768,000 00         | 48,978,571 38                                      | "                    | 48,978,571 38         |
| Totaux.                         | 234,180,518 40                            | 24,457,087 73        | 209,723,430 67        | 488,868,426 96                                     | 21,647,533 81        | 467,220,893 15        |

(a) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de 86,940,000 fr. s'élevait, à l'échéance du 1<sup>er</sup> novembre 1850, à 9,242,361 francs, dont fr. 4,797,580-27 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 5,079,014-85, mentionné ci-dessus, et fr. 4,444,780-73 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 4, de la loi du 21 mars 1844 (Bulletin officiel, n° 42).

(b) Pour le capital nominal de fr. 73,657,946-78, formant la partie du susdit emprunt afférente au chemin de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1<sup>er</sup> novembre 1850, à fr. 7,830,381-42 dont fr. 4,064,644-27 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 4,303,080-36, mentionné ci-dessus, et fr. 3,765,739-85 ont été tenus en réserve.

(c) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de fr. 28,621,718-40 s'élevait, à l'échéance du 1<sup>er</sup> novembre 1850, à fr. 2,380,508-04 dont fr. 1,037,132-35 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 1,150,919-89, mentionné ci-dessus, et fr. 1,343,375-69 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 4, de la loi du 21 mars 1844 (Bulletin officiel, n° 42).

(d) Pour le capital nominal de fr. 23,484,486-89, formant la partie du susdit emprunt afférente au chemin de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1<sup>er</sup> novembre 1850, à fr. 1,953,237-36 dont fr. 850,980-39 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 944,344-53, mentionné ci-dessus, et fr. 1,102,256-97 ont été tenus en réserve.

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

---



---

## TABLE DES MATIÈRES.

---

|                        |      |
|------------------------|------|
| INTRODUCTION . . . . . | iiij |
|------------------------|------|

### CHAPITRE PREMIER.

#### CONSTRUCTION.

|  |    |
|--|----|
| § 1. Montant des allocations et des dépenses . . . . . | I  |
| § 2. Etablissement du télégraphe électrique . . . . .  | II |

### CHAPITRE DEUXIÈME.

#### EXPLOITATION.

|  |       |
|--|-------|
| § 1. Dépenses. . . . .   | V     |
| Billes et rails . . . . .  | VII   |
| Charbons et coke . . . . .                                       | IX    |
| Primes . . . . .   | X     |
| Matériel des transports. . . . .                                 | ib.   |
| Approvisionnements. . . . .                                      | XI    |
| § 2. Tarifs . . . . .  | ib.   |
| § 3. Transports et recettes . . . . .                            | XIII  |
| Voyageurs . . . . .  | XIV   |
| Bagages . . . . .  | XVII  |
| Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . . | ib.   |
| Marchandises dites à grande vitesse . . . . .                    | ib.   |
| Marchandises transportées à petite vitesse . . . . .             | XVIII |
| Fonds et valeurs. . . . .  | XIX   |
| Equipages. . . . .   | XX    |
| Chevaux et bestiaux . . . . .                                    | ib.   |
| Services internationaux et mixtes . . . . .                      | ib.   |

### CHAPITRE TROISIÈME.

|                                    |       |
|------------------------------------|-------|
| CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES . . . . . | XXVII |
|------------------------------------|-------|

### CHAPITRE QUATRIÈME.

#### SITUATION FINANCIÈRE.

|  |      |
|--|------|
| § 1. Recettes et dépenses d'exploitation . . . . . | XXX  |
| § 2. Dépenses et recettes générales . . . . .      | XXXI |

### ANNEXES.

1. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1834 jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1851.

|   |    |
|---|----|
| II. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1850.  |    |
| III. Loi qui autorise le Gouvernement à établir des télégraphes électriques sur les lignes des chemins de fer de l'État . . . . .   | 1  |
| IV. Convention pour le rachat de la ligne télégraphique de Bruxelles à Anvers. . .  | 2  |
| V. Convention entre S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi de Prusse, concernant l'établissement de communications internationales par télégraphe électrique.  | 4  |
| VI. État général des billes remplacées pendant l'année 1850. . . . .  | 9  |
| VII. Tableau indiquant le prix des billes, depuis 1840 jusqu'à 1850 inclusivement. .  | 12 |
| VIII. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1 <sup>er</sup> janvier 1851. . . . .  | 14 |
| IX. Tableau statistique de la consommation du coke, pendant l'année 1850. . . . .   | 18 |
| X. Relevé, par lot, des quantités de coke fournies, en 1850, sur l'adjudication du 19 décembre 1849. . . . .  | 20 |
| XI. Relevé des quantités de coke fournies, en 1850, par marchés directs . . . . .   | 21 |
| XII. Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1850 . . . . .   | 22 |
| XIII. Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines, au commencement et à la fin de l'année 1850. . . . .  | 23 |
| XIV. Arrêté ministériel du 26 octobre 1850 . . . . .  | 24 |
| XV. Convention additionnelle entre l'administration des chemins de fer de l'État en Belgique et la direction du chemin de fer rhénan. . . . .   | 25 |
| XVI. Règlement pour le transport direct des voyageurs entre Cologne, Bruxelles et Londres. . . . .  | 26 |
| XVII. Convention pour l'établissement d'un service direct pour le transport des voyageurs de Pepinster à Spa . . . . .  | 27 |
| XVIII. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports, pendant l'année 1850 . . . . .  | 30 |
| XIX. État récapitulatif, par mois, de la recette en général, pendant l'année 1850. . .  |    |
| XX. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports pendant l'année 1850 . . . . .   | 33 |
| XXI. État récapitulatif, par station, de la recette en général, pendant l'année 1850.   |    |
| XXII. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu . . . . .   |    |
| XXIII. État détaillé, par mois, des recettes figurant comme produits extraordinaires dans le compte-rendu de l'exercice 1850 . . . . .  | 41 |
| XXIV. État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1 <sup>er</sup> janvier 1851. . . . .   | 44 |
| XXV. Relevé des produits indirects du chemin de fer, perçus pendant l'année 1850. .   | 45 |
| XXVI. Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pour divers services publics, pendant l'année 1850 . . . . .  | 46 |
| XXVII. Tableau des dépenses faites pour les cinq emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État. . . . .  | 47 |
| XXVIII. Situation des cinq 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 <sup>er</sup> janvier 1851 pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1 <sup>er</sup> août 1850 pour l'emprunt à 3 p. %, et à celle du 1 <sup>er</sup> novembre 1850 pour les emprunts à 5 p. % . . . . . | 50 |

